

MONOMARCA DEL SALADO
REGLAMENTO DE CAMPEONATO 2017

ART. N° 1:

REGLAMENTACIONES

Serán aplicadas todas las reglamentaciones del presente, para los casos no contemplados en este reglamento, será de aplicación lo normado por el R.D.A. en vigencia.

ART. N° 2:

CANTIDAD DE COMPETENCIAS

El presente reglamento campeonato entra en vigencia el 1 de Enero hasta el 31 de Diciembre de 2017, estará compuesto por 9 fechas como máximo, incluidas en el calendario deportivo realizado por la comisión directiva de la A.P.M.S., quien también designará los circuitos donde se realizarán las competencias dentro de la zona de influencia de la F.R.A.D. Mar y Sierras. Este número podrá ser reducido hasta un mínimo de 7 fechas puntuales, en caso que alguna de las programadas resulte imposible de su realización comprobada por la F.R.A.D.

ART. N° 3:

MÍNIMO DE PARTICIPANTES

Los pilotos participantes deberán ser socios de la APMS, por lo que gozarán de los derechos y respetarán las obligaciones establecidos en estatutos y reglamentos de la categoría. Estos estarán a disposición, y no se podrá aducir desconocimiento a su articulado.

Para que una prueba otorgue puntaje para el campeonato, en la prueba de cada competencia deberán largar un mínimo de 8 automóviles verificados de la categoría.

ART. N° 4:

PUNTAJE

Se asignarán puntaje según el siguiente detalle:

<u>Presentación en la Primera Fecha:</u> 5 puntos										
<u>Presentación en la Segunda Fecha:</u> 5 puntos										
<u>Pole Positions:</u> 2 puntos										
<u>Series:</u>										
Posiciones	1°	2°	3°	4°	5°					
Puntos	5	4	3	2	1					
<u>Final:</u>										
Posiciones	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
Puntos	20	16	13	10	8	6	5	4	3	2
Posiciones	11°	12°	13°	14°	15°	16°	17°	18°	19°	20°
Puntos	1,5	1,5	1,5	1	1	1	1	0,5	0,5	0,5
En el caso del Premio Coronación y Carreras Especiales se otorgará un 50 % más										

del puntaje a la pole positions, series y finales ya que éstas tendrán un 50% más de recorrido como máximo.

ART. N° 5:

PESO POR PERFORMANCE

Definición:

Es el peso agregado a un automóvil, correspondiente a un determinado Piloto y se aplicará al mejor resultado de la prueba final obtenido en pista en cada Evento del Campeonato 2017 confirmado por técnica y deportiva.-

Su aplicación se hará de acuerdo de a la siguiente tabla:

PRIMER PUESTO: CARGA 25 KG.

SEGUNDO PUESTO: CARGA 15 KG.

TERCER PUESTO: CARGA 5 KG.

En caso de exclusión por técnica o deportiva de la prueba final no se aplicara la carga de kilos.-

A los efectos del Handicap los kilos agregados según el resultado del evento serán tenidos en cuenta a lo largo de todo el campeonato (o sea que no hay descarga de lastre) pudiendo llegar a un máximo de carga de 50 Kg. de un participante.-

Aquel piloto que tenga antecedentes deportivos (no sea debutante absoluto) y se incorpore a partir de la quinta fecha (inclusive) del campeonato 2016, deberá agregar 25 kg. en el caso de incorporarse en la octava fecha (inclusive) deberá agregar 50 kg. Al peso mínimo indicado en el reglamento técnico.-

En el caso de que un Piloto cambiara de vehiculo el Handicap adquirido se trasladara al nuevo automóvil.-

Los elementos de fijación de lastre serán considerados como peso del mismo.- Es importante destacar que el Handicap aplicado será una adición al peso del mínimo del vehiculo establecido en el reglamento técnico.-

Su ubicación será libre dentro del habitáculo, su fijación y demás consideraciones serán las establecidas según lo indicado en el reglamento técnico.-

ART. N° 6:

NUMERACIÓN

Durante las competencias automovilísticas los vehículos participantes deberán llevar en el lugar indicado el número identificador que le haya sido asignado por FEDERACIÓN.

Dicho número como está previsto en el Reglamento Técnico será provisto por

la categoría y abonado por los pilotos. Asimismo deberá poseer en el lado izquierdo de la trompa un círculo de 12 centímetros como mínimo con el número del auto. Se deberá inscribir el nombre del piloto y el grupo sanguíneo, en recuadros suficientes para contener la inscripción con caracteres de 4 cm. de altura.

ART. N° 7:

a) LICENCIAS

Para obtener derecho a recibir puntos por el campeonato, los pilotos deberán poseer licencia otorgada por la F.R.A.D. Mar y Sierras para la categoría, las mismas deberán solicitarlas en la Sede de Federación, antes de su primera participación de la categoría durante el año 2017. Es obligación del piloto concurrir a la competencia con su licencia Médica y Deportiva, para obtener la misma deberán cumplir la nueva reglamentación que informe la Federación Mar y Sierras y /o la APMS.

b) INCRISPCION BINOMIOS:

Todos los competidores que quieran participar como binomios, deberán contar cada uno con la respectiva licencia de piloto habilitante. -

Para que le sean considerados los puntos obtenidos al final del campeonato, deben participar como titular en un mínimo de dos (2) eventos cada uno (no es válida la carrera de pilotos invitado). -

Una vez registrada la inscripción de la prueba en la que van a participar, deben mencionar quien será el piloto en esa oportunidad. -

Los Binomios corresponderán al automóvil inscripto para esos dos (2) pilotos. -

Los puntos obtenidos en cada una de las pruebas que participen, siendo uno u otro piloto, serán otorgados al Binomio. -

Para el caso que uno o ambos pilotos hubieran participado en forma individual y obtenido puntos, a partir que soliciten conformar el binomio le serán retirados los puntos obtenidos los cuales no serán computados. -

Si por cualquier circunstancia deciden no participar más como Binomio decidiendo correr de forma individual, los puntos obtenidos hasta ese momento serán divididos en partes iguales, asignándoles un nuevo numero a cada uno, para los cuales van los puntos logrados. -

En los casos de disolución de Binomio por abandono de la actividad de uno de los pilotos, por las razones que fuere, el piloto que permanezca compitiendo tendrá la posibilidad de sumar a otro para integrar el binomio manteniendo el puntaje obtenido.

Se autoriza a correr al Binomio en la carrera con pilotos invitados (no será necesario invitar un piloto). -

ART. N° 8:

INSCRIPCIONES

En cada competencia los concurrentes, deberán formalizar la inscripción, hasta 20 horas del día jueves anterior a la competencia anunciada en Federación Mar y Sierras, personalmente, por Fax, ó por Internet; la no-inscripción y requerimiento de participar es posible de multa fija por el ente fiscalizador para el caso.

ART. N° 9:

VERIFICACIONES PREVIAS

a) Previa administrativa

Las verificaciones previas de licencias e inscripciones de los Pilotos y Concurrentes, salvo excepciones autorizadas por la F.R.A.D., el día de la competencia, en el horario y en el lugar que se determine del escenario donde se disputarán las pruebas, conforme lo indicado en el Cronograma. Ningún piloto podrá salir a pista sin que haya cumplimentado este trámite. Todo participante que tenga pendiente el pago de Multas aplicadas con anterioridad no podrá realizar el trámite administrativo hasta tanto regularice su situación, siendo Concurrente, Piloto y Automóviles, solidarios con la responsabilidad del pago de las mismas.

El no cumplimiento de estas disposiciones implicará la aplicación de las sanciones correspondientes.

b) Previa Técnica

Las mismas serán realizadas por los Comisarios Técnicos designados por la F.R.A.D, quienes son los únicos autorizados a dar instrucciones a los participantes.

Para cumplir con la Verificación Técnica en el día y horario establecido, conforme a lo indicado en el Cronograma que el club organizador dará a conocer con 5 días de anticipación a cada competencia. Los autos deben ser llevados al lugar establecido para la verificación y pesaje previo.

Obligatoriamente debe estar presente el Piloto o Concurrente con el Correspondiente Pasaporte Técnico. De no ser presentado el mismo, el vehículo no será habilitado para participar en las pruebas oficiales.

El horario de finalización de la Verificación Previa será el que figure en el R.P.P., salvo en casos de excepción que los Comisarios Técnicos deseen prolongar el horario, con la salvedad que ningún auto podrá participar de las pruebas hasta tanto no haya sido aprobado por la Comisión Técnica.

A los efectos de proceder al pesaje dentro del horario de verificación, el Piloto deberá estar a disposición de los Comisarios Técnicos con su equipamiento de competición reglamentario.

El no-cumplimiento a estas disposiciones implicará la aplicación de las sanciones correspondientes.

c) Incumplimiento de las Verificaciones

Quien no cumpla con la Verificación Previa Administrativa y/o Técnica en los horarios establecidos no podrá participar en el evento, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificadas y aceptadas por los Comisarios Deportivos.

d) Control de Seguridad de Cascos Protectores, Buzos Antiflama, Capuchas, Cuello Cervical, Cinturones y Botitas

El control de estos ítems lo realizarán los Comisarios Técnicos en la Verificación Previa a la competencia o en cualquier momento de la misma.

e) Neumáticos

Se utilizarán las cubiertas MTR, de seis pulgadas.

Todas las cubiertas: nuevas y usadas deberán estar selladas por la categoría.

Se podrán utilizar todas las cubiertas MTR selladas en el 2016 por la categoría, la cual serán vueltas a resellar en el 2017.

Para la primera carrera del piloto en el año rankeado, se le venderá dos cubiertas nuevas, para su segunda carrera se le venderá una cubierta nueva (Ej.: 2, 1, 2) y así sucesivamente siempre y cuando participen.

El piloto que sea debutante se le venderá en su primer carrera cuatro cubiertas nuevas y a la próxima carrera se le venderá una cubierta, después dos cubiertas (Ej.: 4, 1, 2,1) y así sucesivamente.

La utilización de cubiertas nuevas no es obligatoria, siempre y cuando estén selladas del año 2016 y 2017 por la APMS, la categoría asegurará la cantidad necesaria, cualquier disposición se comunicara con debida antelación.

f) Neumáticos para Lluvia

El neumático para lluvia será Pirelli P400 o Ceat Spider de medidas 165/70/13. La decisión sobre la utilización de este neumático durante una competencia quedará a criterio de cada piloto. Estas pasan a ser los UNICOS neumáticos para lluvia permitido.

ART. N° 10:

CARACTERISTICAS DE LA PRUEBA

Salvo excepciones autorizadas por la F.R.A.D., todas las pruebas de este campeonato deberán ser organizadas con las características acordadas entre el club organizador y la APMS. (Según RPP de cada prueba)

ART. N° 11:

ENTRENAMIENTOS

Los mismos se llevarán a cabo en fechas y horarios acordados por el club organizador y la APMS, para el desarrollo de esta actividad en pista el circuito será habilitado con todos los operativos de seguridad y sanidad previstos por el club organizador. Los participantes autorizados se dividirán conformando tandas determinadas por las autoridades de la prueba. Los autos autorizados podrán ser probados por cualquier piloto habilitado, no en pruebas oficiales, entendiéndose como tales aquellas controladas por autoridades de Federación Mar y Sierras.

ART. N° 12:

FALTAS

En caso de incurrir un piloto o concurrente ó miembros del equipo en faltas a los distintos artículos de los reglamentos de campeonato y técnico serán sancionados a criterio de la comisión directiva de la categoría, y no podrán participar de la siguiente/s competencia/s de acuerdo a la gravedad.

ART. N° 13:

TIEMPOS OFICIALES DE CLASIFICACION

Los puestos y tiempos oficiales de cada prueba serán registrados por los oficiales deportivos, cronometristas y planilleros que designen en conjunto el club. Los puestos y tiempos informados tienen carácter de inapelables.

ART. N° 14:

CLASIFICACIONES

El sistema será establecido de común acuerdo entre el club organizador y la APMS, y se comunicará con debida antelación. (Según RPP de cada prueba)

a) Interrupción de una Clasificación

A partir del momento en que se muestre la bandera roja finalizará la toma de tiempos. Si una tanda de clasificación fuese interrumpida por fuerza mayor, esta continuará, a criterio del Comisario Deportivo.

Durante el tiempo que dure la interrupción se podrán recuperar los automóviles que hayan quedado en pista pero estos no podrán continuar y quedaran en régimen de parque cerrado.

b) Empate en Pruebas de Clasificación

En casos de empate en pruebas de clasificación, la mejor ubicación en la grilla le será otorgada a quien realice primero dicho tiempo, es decir el desempate queda establecido por quien fue el primer piloto en obtener dicho tiempo dentro de las tandas de clasificación.

c) Anulación de Tiempos de Clasificación

En caso de haber sido observado técnicamente un automóvil luego de las Pruebas de Clasificación, o que un participante hubiese incurrido en alguna falta que, a juicio de los Comisarios Deportivos no le corresponda su exclusión definitiva de la competencia, éstos podrán disponer la anulación de sus tiempos de clasificación de esa tanda y de la anterior o posterior si la hubiera, pudiendo largar en el último puesto de la grilla solamente en el caso que el número de autos admitidos por el circuito se lo permitiera sin perjuicio de la posible aplicación de cualquier sanción prevista en el R.D.A.

ART. N° 15:

MAXIMO DE PARTICIPANTES

Serán los establecidos para cada circuito por la F.R.A.D. o los determinados por los Comisarios Deportivos luego de las Pruebas de Entrenamientos Oficiales y comunicado a los pilotos en la Reunión Previa u otra forma fehaciente.

ART. N° 16:

GRILLA DE LARGADA (SERIES, SEMIFINALES O FINAL)

La disposición de la grilla de largada y la distancia entre las filas de la misma, serán especificadas en las reglamentaciones correspondientes. El piloto que haya realizado el mejor tiempo o en su defecto el que corresponda largar en primer lugar de cada serie, semifinal o final está autorizado a elegir su posición en la primera fila (lado derecho o izquierdo) debiendo ejercer su derecho de elección en los 30 minutos siguientes a la publicación oficial de los tiempos definitivos. Para el caso del cambio de grilla quedará libre el primer cajón, es decir que el piloto que larga en primer lugar y que haya ejercido su derecho de cambio de grilla, pasa automáticamente a largar en el segundo cajón y a continuación retroceden un cajón todos los demás participantes. Una vez conocida la grilla definitiva firmada por los Comisarios Deportivos, los lugares de cualquiera de los pilotos que no largaren, serán dejados libres,

conservando los demás autos la ubicación que les correspondía inicialmente. En caso de lluvia el procedimiento de largada será en movimiento precedidos del Auto de Seguridad con los vehículos alineados en fila india. Dicha vuelta que se considerará para el recorrido total será bajo la total reglamentación de AS, hasta la iniciación de la Bandera Verde. (ART RDA)

ART. N° 17:

SERIES CLASIFICATORIAS Y SEMIFINALES

Tendrán un recorrido estipulado por las autoridades de la prueba establecida en el R.P.P. e indicarán el ordenamiento de la largada de la Prueba Final.

Todo piloto que no haya tomado parte de las Pruebas de Clasificación puede largar en Serie, en caso de no haber tomado participación en ninguna de las dos, puede participar de la final. Cada participante podrá intervenir solamente en la Serie que le corresponde.

El ordenamiento de largada para la final será bajo la modalidad atípica.

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

a) Para la primera carrera según numeración asignada por F.R.A.D.

b) A partir de la segunda fecha (inclusive) entrarán a regir las posiciones del Campeonato 2017

En el caso de contar con la presencia de 40 pilotos participantes se podrán realizar semifinales

ART. N° 18:

PRUEBA FINAL

Es la prueba que determina el ganador de la categoría y a cuya clasificación final se le asigna el puntaje para el campeonato de acuerdo a la escala de artículo 4° del presente reglamento. La distancia a recorrer en la Prueba Final (desde la luz verde hasta el final) será de un mínimo de 27 kilómetros y un máximo de 70 kilómetros

En el caso de haberse neutralizado (pace car) la carrera la misma finalizara con las 2 (dos) ultimas vuelta lanzadas, por lo tanto vueltas se podrá extender hasta un máximo del 25% mas de las vueltas estipuladas.

ART. N° 19:

AUTO DE SEGURIDAD

Durante el desarrollo del actual Campeonato se mantendrá en vigencia la utilización del Auto de Seguridad, cuyas características serán, un automóvil con techo, muy rápido, equipado con todas las medidas de seguridad a bordo, estacionado por lo general en la salida de boxes o en un lugar estratégico junto a la pista, establecido por la dirección de la prueba y preparado a intervenir para neutralizar la carrera sin detenerla en los casos que una situación de peligro lo requiera. A continuación detallamos la forma de operar, descrita en el reglamento.

Utilización del Vehículo de Seguridad

a) El vehículo de seguridad entrará en acción para neutralizar la carrera con la SOLA Y ÚNICA DECISIÓN DEL DIRECTOR DE LA PRUEBA, quien recibirá la recomendación para hacerlo del jefe de banderilleros del puesto más cercano al incidente que ocasiona la obstrucción parcial de la pista o una situación de peligro tal que los pilotos asistentes de pista estén en peligro y que por ende la bandera AMARILLA NO SEA SUFICIENTE PROTECCIÓN.

b) El auto debe llevar la leyenda de “AUTO DE SEGURIDAD” en letras similares dimensiones a las de los números de los autos de carrera, en los costados laterales y en la parte trasera. Deberá tener como mínimo una luz amarilla intermitente en el techo y será conducido por un piloto en actividad o ex piloto con experiencia adecuada y llevará a bordo un OBSERVADOR capaz de reconocer rápidamente a todos los autos de carrera y QUIEN ESTARÁ EN CONTACTO PERMANENTE CON LA DIRECCIÓN DE LA PRUEBA.

c) Cuando la ORDEN DE INTERVENCIÓN es dada por el Comisario Deportivo todos los puestos de banderilleros desplegarán inmóvil la bandera Amarilla y un cartel con las letras AS, que estará mientras el “Auto de Seguridad” esté en pista. Al mismo tiempo se encenderán las luces intermitentes amarillas en la línea de largada.

d) Desde allí en adelante todos los competidores de alinearán detrás el “Auto de Seguridad” manteniendo la misma velocidad que éste. Se prohíbe todo adelantamiento entre los vehículos de competición o al mismo “Auto de Seguridad” salvo que el personal del “Auto de Seguridad” se lo indique a un auto determinado.

e) Cuando el Comisario Deportivo de la orden, el acompañante a bordo del Auto de seguridad hará pasar de forma progresiva a todos los autos que le siguen a él hasta llegar al puntero, los vehículos que se adelanten irán a velocidad reducida y en orden hasta que alcancen la línea detrás del Auto de Seguridad en el puesto que le corresponde según su posición en la pista.

f) Cada vez que el Auto de Seguridad pasa por un puesto de banderilleros, la bandera amarilla será agitada hasta que pase el último auto de carrera que le sigue.

g) Mientras el Auto de Seguridad está en operación un auto de carrera podrá ir a boxes, pero al salir debe ocupar el último lugar de la fila y perderá la vuelta si antes de terminar el reaprovisionamiento pasa el Auto de Seguridad frente a boxes.

h) El Auto de Seguridad será utilizado hasta que todos los autos estén alineados detrás de él en el orden correspondiente.

i) Cuando el Comisario Deportivo llame al Auto de Seguridad para que no actúe más, este deberá apagar la luz intermitente, este deberá dejar el circuito antes de la línea de largada y en ésta se encenderá la luz verde y se agitará la bandera verde, los autos se pondrán nuevamente en carrera normal al cruzar la línea y en todos los puestos se mostrará la bandera verde por una

vuelta.

Está prohibido el sobrepaso hasta cruzar la línea con la luz verde.

Después de una vuelta se retirarán la luz verde y las banderas verdes.

j) Cada vuelta cubierta mientras el Auto de Seguridad está en servicio será computada como vuelta de carrera.

ART. N° 20:

INTERRUPCIÓN DE LA CARRERA O SERIE

(Lo reglamentado en este artículo comenzará a regir cuando por causa de fuerza mayor no pueda ser utilizado el Auto de Seguridad)

En caso que se hiciera necesario detener la carrera porque el circuito está bloqueado por un accidente, o por las condiciones climáticas, o de otro tipo hacen que sea peligroso continuar, los Comisarios Deportivos ordenarán que se muestre una Bandera Roja en la línea de llegada.

Simultáneamente, se mostrarán Banderas Rojas en todos los puestos de banderilleros.

La decisión para parar la carrera sólo puede ser tomada por los Comisarios Deportivos con acuerdo del Director de la Prueba.

Cuando la señal para detenerse sea dada: Todos los autos reducirán de inmediato la velocidad y se dirigirán directa y lentamente a la línea de Bandera Roja, sabiendo que:

* La clasificación será la correspondiente a la vuelta anterior a la detención de la carrera.

* 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 detenerla:

Caso A:

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

A. La largada original se considerará nula y carente de validez.

B. La distancia de carrera será reducida en 2 (dos) vueltas y en el procedimiento de largada se efectuará Vuelta Previa.

C. Todos los corredores que tomaron parte en la largada original serán admitidos en la nueva partida, por considerarse anulada la primera largada.

D. Luego de haberse dado la señal para detener la carrera todos los autos que puedan hacerlo se dirigirán directa pero lentamente a la línea de Bandera Roja bajo las directivas de los Oficiales Deportivos.

E. Bajo la indicación de los Oficiales Deportivos los autos ingresarán a boxes. Todos los autos pueden ser reacondicionados en lugares habilitados para ello.

F. La carrera se volverá a largar en cuanto las condiciones de pista así lo permitan. El inicio del procedimiento de largada no podrá ser antes de 15 (quince) minutos de la detención, ni después de 90 (noventa) minutos de haber sido parada la carrera.

G. Cuando el circuito se encuentre en condiciones para reiniciar la prueba, los Comisarios Deportivos habilitarán el mismo, 10 (diez) minutos después serán cerrados los boxes y los autos que no puedan ocupar su posición en la grilla

podrán largar de boxes.

No se aceptará el ingreso de participantes que no estuvieran en la grilla original.

H. No se permitirá ninguna recarga o extracción de combustible, bajo pena de exclusión.

SERIES:

Para el caso de las series no se aplicará el punto b) en lo relativo a la reducción de dos vueltas del recorrido.

No se permitirá la recarga de combustible y se largará nuevamente al total de vueltas.

Caso B:

Más de 2 (dos) vueltas cumplidas desde luz verde, pero menos del 75 % de la distancia o duración o duración desde la Bandera Verde:

A. Los autos se mantendrán en línea de Bandera Roja en régimen de Parque Cerrado.

B. Los boxes estarán cerrados.

C. La carrera se considerará en dos partes, la primera de las cuales terminó cuando el auto puntero cruzó la línea en la vuelta precedente a la detención de la carrera.

D. El recorrido de la segunda parte será 2 (dos) vueltas menos que el recorrido original de la carrera menos la primera parte y en el procedimiento de largada se efectuará Vuelta Previa.

E. La grilla para la segunda parte será la Standard con los autos dispuestos en el orden que terminaron la primera parte.

F. Solamente los autos que participaron en la primera largada serán aceptados y en ese caso solos 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.

G. Ningún auto de reserva o muleto será aceptado.

H. La nueva largada se producirá en cuando las condiciones de pista así lo permitan. El inicio del procedimiento de largada no podrá ser antes de 15 (quince) minutos de la detención ni de 90 (noventa) minutos después de haber sido parada la carrera.

I. Ningún trabajo en el auto se podrá efectuar en esta nueva grilla.

J. No se permitirá ninguna recarga o extracción de combustible.

K. La Clasificación Final será por suma de tiempos.

Caso C:

Si se ha completado por lo menos el 75% de la distancia total de la carrera o duración desde la Bandera Verde, en el momento de la detención (las vueltas se redondean más hasta el número entero de vuelta siguiente) para prueba será considerada cumplida, no habrá nueva largada y la Clasificación será establecida al final de la vuelta precedente a la detención de la competencia. Para cualquiera de los casos, toda infracción a lo reglamentado, será penalizada con la exclusión del piloto responsable.

ART. N° 21:

PARQUE CERRADO

Al finalizar las Pruebas Oficiales (Clasificaciones, Series y Final), los automóviles participantes deberán ingresar a un Parque Cerrado y quedarán a

disposición de las Autoridades de Prueba, 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 por el R.D.A. El no ingreso inmediato, al término de la Pruebas Oficiales al recinto de Parque Cerrado o el retiro del vehículo o antes del mismo de este sector sin autorización, implicará la exclusión del mismo, en los términos que establezcan los Comisarios Deportivos.

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

Todos los autos que luego de finalizadas las Tandas de Clasificación, Serie o Final queden en el circuito, están bajo la reglamentación de Parque Cerrado. El incumplimiento de estas reglamentaciones implicará la aplicación de las sanciones previstas que los Comisarios Deportivos determinen.

ART. N° 22:

PROCEDIMIENTO DE LARGADA

La grilla será una formación escalonada 1 x 1 separada por un mínimo de siete metros, y la señal de largada será dada por medios de luces o banderas.

Antes de la hora anunciada para la largada los automóviles dejarán boxes para cubrir un mínimo de una vuelta de reconocimiento. Al final de esta vuelta, deberán parar en la grilla en el orden de largada.

Cinco minutos antes de la hora de largada, la salida de boxes se cerrará.

Cualquier auto que permanezca aún en los boxes, no podrá salir a pista para dirigirse a la grilla de largada.

El cierre de salida de boxes será avisado con dos minutos de anticipación. El acceso a la grilla se cerrará cinco minutos antes de la hora anunciada para la largada de la carrera.

Una vez que el límite de este tiempo esté superado, cualquier auto que no haya tomado su lugar en la grilla, largará desde boxes después de la largada de la Prueba (semáforo verde).

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

a) Cartel de 5 minutos: Comienzo de la cuenta regresiva. A partir de este momento los mecánicos no podrán atender los vehículos.

b) Cartel de 3 minutos: Los motores se pondrán en marcha con su propia energía con el piloto sentado en el vehículo y toda persona excepto los Comisarios Deportivos deberán dejar la grilla. Se permite la permanencia del auto en marcha desde la salida de boxes para evitar inconvenientes en la largada.

c) Cartel de 1 minuto: Después que éste haya sido mostrado, una Bandera Verde será flameada en el frente de la grilla para mostrar que los autos deben avanzar y cubrir una vuelta completa al circuito, manteniendo sus posiciones de orden de largada. El piloto que larga en primer lugar jugará el rol de líder manteniendo una velocidad moderada y uniforme.

En la vuelta previa adelantarse a otro auto o ensayar largada está prohibido. Cualquier piloto que no pueda largar deberá agitar sus brazos. Después que todos los autos hayan largado su vuelta previa sólo oficiales de pista estarán autorizados a empujar el auto en la pista para su puesta en marcha. Este

vehículo no podrá intentar recuperar su lugar debiendo largar desde la última posición en la grilla de partida bajo pena de exclusión si así no lo hiciese. Deberá detenerse detrás del último competidor antes que se encienda la Luz Roja. Esta disposición será también aplicable a un vehículo que, aun largando la vuelta previa correctamente, se vea imposibilitado de mantener su posición.

d) Cuando los autos regresen de la vuelta previa, frenarán totalmente, manteniendo sus motores en marcha cada uno en su posición en la grilla. Si repentinamente comienza a llover mientras los autos están sobre la vuelta previa, un cartel de “largada Demorada” será mostrado en la línea de largada y el procedimiento de largada comenzará a los diez minutos, permitiendo en este tiempo el cambio de neumáticos por los de lluvia en la grilla. La carrera será reducida en una vuelta. Si el volumen de agua en pista es tal que no se puede girar sin peligro, aún con sus 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 un N° 5 que indicará que faltan cinco segundos para encender la Luz Roja. Lo que indicará el inicio de la competencia.

En caso que la largada se efectúe con bandera se mostrará el cartel con el N° 5 indicando que faltan cinco segundos y luego se bajará la bandera dando comienzo a la carrera.

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:

1. Si la Luz Roja no hubiese sido encendida, un cartel de Largada Demorada será levantado delante de la grilla y una Luz Amarilla intermitente o en su defecto una bandera del mismo color será flameada.

2. Después que la Luz Roja haya sido encendida, el largador encenderá la Luz Amarilla intermitente o en su defecto una Bandera Amarilla agitada (dejando la Luz Roja encendida) y un cartel de Largada Demorada será levantado al frente de la grilla.

En ambos casos (1 y 2):

El auto que tenía problemas para largar será ubicado en el último lugar de la grilla o ingresará a boxes según corresponda.

Los motores deberán detenerse y el procedimiento de largada recomenzará con el cartel de 5 minutos, con la distancia de la carrera reducida en una vuelta.

Si existiera más de un procedimiento de largada, bajo estas circunstancias, la distancia de la carrera será reducida en una vuelta por cada nuevo procedimiento de largada.

g) Si después de largar, un auto se queda inmóvil en la grilla, los Comisarios de Pista deberán inmediatamente intervenir y empujar el auto en la pista para arrancar su motor. Si a pesar de varios intentos el motor no arranca, los Comisarios empujarán el auto fuera de la pista, a lugar seguro, donde el piloto podrá intervenir para arrancar el motor y cuando esté solucionado el problema, largará desde el lugar.

h) Cualquier infracción a los reglamentos de largada antes mencionados, será penalizada con la exclusión del piloto responsable.

l) Para el caso de las Series Clasificatorias cuando se muestre el cartel de largada demorada no se descontará una vuelta, aún cuando se realice más de un procedimiento de largada.

ART. N° 23:

FALSA LARGADA

En todas las competencias serán colocados Jueces de Largada. La penalización por Falsa Largada será de 5 (cinco) segundos hasta 1 (un) minuto según lo establezcan los Comisarios Deportivos.

Esta penalización será comunicada al piloto en cuestión y a todos los demás participantes, mediante una pizarra negra con números blancos indicando el número de auto y el recargo impuesto durante 2 (dos) vueltas. Si algún piloto coloca el auto fuera del lugar asignado para la largada o se moviera mientras está la Luz Roja encendida, será penalizado.

El Comisario Deportivo deberá aclarar en la reunión de pilotos, el recargo que implicara por Falsa Largada.

ART. N° 24:

LLEGADA

La señal del fin de la carrera será dada en la línea de llegada tan pronto como el primer auto haya cubierto la distancia o tiempo completo de carrera de acuerdo con lo establecido en el presente reglamento.

En caso que por cualquier razón, la señal de finalización de la carrera fuese dada antes de que el puntero complete la cantidad prevista de vueltas o que se cumpla el tiempo prescripto, la carrera se considerará finalizada al momento en que el puntero cruzó por última vez la línea de llegada. En caso de que por cualquier motivo se demorase la señal de fin de carrera, la carrera se considerará concluida en el momento en que debería haber terminado. Después de recibida la señal de finalización de la carrera, todos los autos deben proseguir por el circuito directamente hasta el Parque Cerrado sin detenerse y sin asistencia (salvo la de los Comisarios de Pista si fuera necesario).

Todo auto clasificado que no pueda llegar al 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. N° 25:

CLASIFICACION FINAL

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

Los autos que hubiesen 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, será el único resultad válido sujeto a cualquier enmienda que pudiese proceder según el R.D.A. y el presente reglamento.

Tolerancia para la Clasificación en las Series y Finales

Una vez arribado el vencedor de la Prueba, la tolerancia máxima para la clasificación del resto de los participantes será igual al tiempo equivalente en

minutos, según la distancia del circuito, es decir 3,000 metros de cuerda = 3 minutos, las fracciones serán consideradas como un número entero más.

Confirmación de Clasificaciones Finales

La confirmación definitiva de la Clasificaciones Finales de cada competencia, para la asignación de los puntos del Campeonato, se hará luego de obtenerse los resultados de la Verificación Técnica de cada prueba. Queda establecido que los resultados de cada competencia serán publicados por la F.R.A.D.

ART. N° 26:

COMBUSTIBLE

El combustible deberá ser del tipo Grado 2 ó Grado 3, no pudiendo exceder el límite de los 100 RON. La provisión del mismo se hará exclusivamente por la categoría. En cada competencia se aclarará la modalidad (momento y cantidad). Los seis primeros clasificados para la final deberán extraer la totalidad del combustible (tapón a la vista), agregar la cantidad deseada e inmovilizar el auto en lugar común designado por las autoridades de la categoría.

La cantidad de litros en el tanque para largar, deberá prever excedente suficiente para eventuales análisis.

Todos los autos deberán tener a la vista y próximo a sectores de alto riesgo extintores de fuegos ABC.

Procedimiento de Control y Análisis:

La FRAD verificará, si el Comisario Deportivo así lo dispone, a través de análisis especializados la calidad del combustible en el laboratorio oficial que aquella designe. En los días de desarrollo de Prueba, se podrá extraer combustible de los autos participantes, luego de efectuadas las distintas actividades deportivas oficiales.

Se extraerán 3 (tres) litros de combustible por auto designado para el análisis. De no alcanzar el combustible dentro del tanque del auto designado para 3 (tres) muestras, se usará la primera nafta extraída para el análisis siendo esta única muestra extraída por el Comisario Técnico, absoluta y válida para evaluación y veredicto final.

Serán pasibles de sanción aquellos participantes (piloto y concurrente) cuyos análisis exceda el límite de los 100 RON, como así también si fueran detectados aditivos prohibidos en el combustible.

En tal sentido, si de un resultado de análisis se comprueba una mayor cantidad de RON al establecido en este reglamento, o el agregado de compuestos de permitidos, el piloto será excluido de toda clasificación, serie o final que haya participado en esa competencia, y el concurrente será sancionado con multa cuyo monto lo determinará la FRAD.

En caso de no poder ser retirado para su análisis un mínimo de un (1) litro de combustible, el piloto será excluido de la Tanda Clasificatoria, Prueba Complementaria o Final, según lo determinen los Comisarios Deportivos.

ART. N° 27:

ASISTENCIA EN LOS BOXES

Para evitar dudas, la calle de boxes está dividida en dos carriles, el carril más cercano a la pared de boxes se denomina “Carril Rápido”, y el más próximo a los garajes se denomina “Carril Interno”, y es la única área donde se puede llevar a cabo trabajos en los autos.

No podrá dejarse equipo alguno en el carril rápido. Los autos sólo podrán ingresar en el Carril Rápido con el piloto en su posición normal de manejo, aún cuando el auto esté siendo empujado por los mecánicos.

El incumplimiento de estas disposiciones será posible de las sanciones que determinen los Comisarios Deportivos.

Si un piloto se pasa de su box antes de detenerse, sólo se podrá empujar el auto hacia atrás hasta su box, caso contrario será sancionado por los Comisarios Deportivos.

Al finalizar las tandas de Clasificación quienes hayan intervenido en las mismas y tengan los autos en la calle de boxes siendo atendidos por sus mecánicos, deberán interrumpir todos los trabajos de forma inmediata a la bajada de bandera cumpliendo desde ese momento con las indicaciones que le efectúen los Comisarios Deportivos.

Quien no cumpla con lo establecido en este artículo será pasible de sanciones hasta Exclusión.

Queda prohibida la asistencia de un auto en la calle pavimentada de boxes, ya que este debe estar libre durante las series y finales de la competencia, siendo pasible de la sanción que apliquen las autoridades para quien no cumpliera con este artículo.

26.1: Uso del Silenciador en Boxes y Patio de Boxes

Salvo cuando los autos van a salir a la pista a cumplimentar cualquiera de la Pruebas Oficiales que comprenden el evento, en caso de encender el motor de un auto de carrera, este deberá estar obligatoriamente provisto de silenciador.

ART. N° 28:

REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTE

Si las autoridades de la carrera y la APMS lo disponen, podrá instrumentarse algún sistema alternativo, el que se comunicará a los pilotos y será inapelable, conducente a transparentar la calidad y el aprovisionamiento del combustible.

ART. N° 29:

CIRCULACION EN CALLE DE BOXES

La circulación en la calle de boxes durante las Pruebas Oficiales será controlada por quienes designen los Comisarios Deportivos que determinan la velocidad máxima en cada escenario y aplicarán las sanciones correspondientes a quienes no cumplan con esta disposición. Según la gravedad del hecho se podrá penalizar hasta con la Exclusión del piloto inculgado.

ART. N° 30:

ASISTENCIA MECANICA DE LOS VEHICULOS

Los vehículos participantes sólo podrán ser objeto de la atención mecánica autorizada por el RPP, en los lugares destinados previamente a esos efectos. Está prohibido el reabastecimiento en la pista, toda reparación que deba efectuarse en ella deberá ser realizada por el piloto con las herramientas que lleve en el vehículo.

En Clasificación: con la anulación de los tiempos obtenidos en la Tanda que se cometió la infracción.

En Series o Prueba Final: con Exclusión.

ART. N° 31:

CONTROL TÉCNICO FINAL

Todos los autos inscriptos y que participen de la competencia podrán ser objeto del control técnico final, para determinar si se encuentran en condiciones reglamentarias y para constatar si el auto es el mismo que se presentó a la Verificación Técnica Previa a la largada y si hay lugar a la aplicación de las penalizaciones previstas en el RDA y/o RPP.

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

Las autoridades de carrera (Comisario, Técnico, APMS), podrán por sorteo o por su resolución realizar controles técnicos a todos los autos que consideren. Se podrá retener una pieza o elemento del vehículo para su posterior control. En el presente año el equipo técnico de Federación implementa el sistema electrónico de control de relación de compresión.

Ante cualquier situación confusa y/o polémica, el Comisario Deportivo dispondrá los pasos a seguir.

Autos Designados para la Técnica Final

Una vez finalizada la competencia y dentro de un plazo de 15 minutos los Comisarios Deportivos designarán los autos que tomarán parte de la Técnica Final, los Pilotos y/o Concurrentes dejarán una persona junto al auto para su traslado desde el parque cerrado hasta el lugar de verificación. Siendo motivo de sanción que puede llegar hasta la Exclusión, el vehículo que no pueda ser trasladado por falta de personal.

ART. N° 32:

ROTURA DE SELLOS O PRECINTOS

La rotura de sellos o precintos, aún cuando no se pruebe intencionalidad implicará en forma automática la Exclusión en los términos previstos en el Art. 141 y complementarios del RDA. Únicamente por exclusiva determinación de los Comisarios Deportivos, se podrá no aplicar esta sanción cuando una pieza o parte esté protegida con más de un precinto y los Comisarios Técnicos eleven un informe constatando la imposibilidad de haber realizado una acción dolosa. Esta resolución en el transcurso de la competencia es inapelable.

El reemplazo de cualquier elemento sellado o precitando se podrá realizar en cualquier momento de la competencia, siempre que lo autorice debidamente el técnico oficial.

ART. N° 32 BIS

REEMPLAZO DE MOTOR

Quien cambie el motor con posterioridad a las Tandas de Clasificación perderá los tiempos obtenidos, largará en la última posición en la serie que corresponda.-

Quien cambie el motor después de la serie deberá largar último en la final siempre que el cupo de autos lo permita.

ART. N° 33:

PODIO

Es obligación de los cinco primeros clasificados en la Prueba Final asistir al podio inmediatamente de finalizada la competencia. Quien no cumpliera con ello sin causa justificada de fuerza mayor a entender por la CD de la A.P.M.S. podrá ser penalizado.

En caso de quedar excluido de la prueba final, deberá devolver el trofeo a la carrera siguiente, caso contrario no podrá ser parte de la competencia.-

ART. N° 34:

SANCIONES APLICADAS POR LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

La Exclusión u otras penalizaciones, aplicadas por los Comisarios Deportivos de un evento, impuestas con posterioridad al desarrollo de una Prueba Final, son Apelables según lo establecido el RDA.

ART. N° 35:

DESVIOS 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 o Recargo de Tiempo u otra sanción prevista por el RDA.

ART. N° 36:

AMONESTACIONES O APERCIBIMIENTOS

La suma de cinco (5) amonestaciones o apercibimientos en un mismo Campeonato, aplicadas por los Comisarios Deportivos o por la FRAD implicará la suspensión automática por una fecha, la cual es inapelable. Quedando imposibilitado de correr en otra Categoría hasta tanto la misma sea efectivamente cumplida en la Categoría por la cual fue impuesta. Serán computados también como tales los apercibimientos impuestos en carrera con Bandera Negra y Blanca.

ART. N° 37:

RECLAMACIONES

El derecho e reclamación solo corresponde a los Concurrentes arts. del RDA.

El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución cuyo valor será dispuesto por la F.R.A.D.

Los reclamos por irregularidades técnicas de un vehículo, solo serán presentados cuando lo especifique concretamente el elemento cuestionado.

No se admitirá un reclamo que implique globalmente más de un elemento o el vehículo en su totalidad.

ART. N° 38:

PUNTUACION EN PRUEBAS SUSPENDIDAS

Cuando una prueba integrante del Campeonato deba ser suspendida durante el desarrollo por cualquier causa, los puntos se asignarán de la siguiente forma:

1. Si ha sido suspendida antes de cumplirse el 30 % de su recorrido o duración, no otorgará puntos.

2. Si lo ha sido entre el 30% y el 75%, otorgará la mitad de la puntuación prevista originalmente para la prueba completada.

3. Si la suspensión se produce luego del 75% de su recorrido o duración total, se adjudicará la totalidad de los puntos en disputa.

ART. N° 39:

PUNTUACION EN CLASIFICACIONES EMPATADAS

Se repartirán entre los empatados, en partes iguales, el total de los puntos asignados al puesto empatado y al o los subsiguientes que, en consecuencia, quedarán desiertos en la clasificación.

ART. N° 40:

CASO DE EMPATE EN PUESTOS DEL CAMPEONATO

En caso de empate, el que hubiera dos o más corredores con la misma cantidad de puntos, el desempate se hará a favor del que hubiera logrado mayor número de primeros puestos; si aún así no se definieran las posiciones, corresponderá el primer puesto a quien haya obtenido el mayor número de segundos puestos, luego de terceros y así sucesivamente.

En caso de nuevo empate lo decidirá la FRAD. Igual procedimiento se aplicará para establecer el orden de colocación en los puestos subsiguientes al primero.

ART. N° 41:

RECARGO DE TIEMPO

Es la sanción aplicada por los Comisarios Deportivos de una competencia, consistente en el agregado de tiempo al logrado por un participante, ya sea en clasificaciones, series o en la Prueba Final, por infracciones cometidas en el transcurso de las mismas y que pueden haber significado para el sancionado ventajas sobre otros competidores y que no merezcan una sanción mayor.

El recargo podrá ser entre 5 segundos y un minuto, y se aplicará cuando el hecho que lo motiva sea comprobado en forma directa por los Comisarios Deportivos o de manera fehaciente para los mismos y siempre que pueda ser comunicado al imputado durante el desarrollo de la competencia, ó después de finalizada.

La penalización deberá ser comunicada al piloto en cuestión y a todos los demás participantes, mediante una pizarra negra con números blancos, indicando el número del auto y el recargo impuesto durante 2 vueltas.

Tambien se establece el recargo por puesto. -

ART. N° 42:

RESPONSABILIDAD POR EL PAGO DE MULTAS

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

ART. N° 43:

REUNION OBLIGATORIA

Los Comisarios Deportivos y al comisión de la APMS, dispondrán la realización de la reunión obligatoria de los pilotos y/o concurrentes o su representante acreditado con las Autoridades de la Prueba. La citación deberá ser fehaciente, indicando el día, hora y lugar de realización de la reunión. Para

las reuniones en días de carrera, o previos, se convocará debida y repetidamente por sistema de altoparlantes, lo informado y/o dispuesto se tomará como conocido por todos los participantes.

ART. N° 44:

INCIDENTE

Un “Incidente” significa un hecho o una serie de hechos implicando a uno o más pilotos y/o miembros de equipos, que sean constatados por los Comisarios Deportivos o llevados a estos por intermedio del Director de la Prueba, de un Juez de hecho, por un Oficial Deportivo, autoridad de la APMS, o mediante una Reclamación y que, según la opinión de los Comisarios Deportivos:

1. Haya motivado la interrupción de la carrera.
2. Haya violado el presente Reglamento o el RDA.
3. Haya causado una coalición evitable.
4. Haya hecho abandonar la pista a otro participante.
5. Haya ilegítimamente impedido la maniobra de adelantamiento legítimo a otro piloto.
6. Haya ilegítimamente molestado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento.
7. Haya causado una maniobra riesgosa o desleal que le permite ganar la posición a otro participante.

El Director de la Prueba o los Comisarios Deportivos pueden solicitar que cualquier auto que haya estado implicado en un accidente o incidente sea controlado. Podrán aplicar el mismo proceder cuando estimen que algún auto esté en condiciones de representar peligro para sí o para otros participantes, pudiendo proceder a hacer parar el mismo en boxes para su control o reparación, aún cuando esté en Pruebas Cronometradas o en Carrera, no siendo esta medida apelable e implicando el no-cumplimiento, la aplicación de una sanción que puede llegar a la exclusión.

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

Para el caso que estimen que es necesario investigar más profundamente el hecho o que corresponda aplicar sanciones mayores a los que estén habilitados, podrán solicitar a la Mesa Directiva de la FRAD el pase de penalidades. Según estimen los Comisarios Deportivos la gravedad del hecho, están facultados a solicitar la Medida Provisoria prevista en el Art. 45 del presente Reglamento.

UN PILOTO IMPLICADO EN UN INCIDENTE CUALQUIERA SEA LA GRAVEDAD O SU PARTICIPACIÓN O CULPABILIDAD EN EL MISMO DEBE HACERSE PRESENTE ANTE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS EN FORMA INMEDIATA A LA FINALIZACIÓN DE LA PRUEBA ENCUESTIÓN NO PUDIENDO RETIRARSE DEL AUTÓDROMO SIN LA AUTORIZACIÓN DE ELLOS.

En caso de incurrir en el incumplimiento de esta obligación los Comisarios Deportivos resolverán el incidente sin oír a los involucrados, siendo publicada su decisión definitiva en el Tablero Oficial.

ART. N° 45:

SEGURIDAD GENERAL

Está terminantemente prohibido a los pilotos conducir sus autos en dirección contraria a la carrera o marcha atrás a menos que esto sea absolutamente necesario para mover el auto desde una posición peligrosa. Solo podrá ser empujado un auto para retirarlo de una posición peligrosa respetando las indicaciones de los Oficiales de Pista.

Durante las prácticas (cronometradas o no) y la carrera, los pilotos sólo podrán utilizar el recorrido oficial del circuito utilizado y deben acatar las disposiciones del RDA y del presente Reglamento relativo a la conducta en los circuitos.

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

Si el piloto no puede por sus propios medios sacar el auto de una posición peligrosa, los Comisarios de Pista tienen la responsabilidad de asistirlo, sin embargo en el caso que la asistencia brindada provoque el arranque del motor, el auto será excluido de los resultados de la práctica de Clasificación o Carrera durante la cual se haya prestado dicha asistencia.

Es responsabilidad del piloto colaborar para sacar el auto de una posición que implique riesgo para los demás participantes. 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 el transcurso de las distintas pruebas los integrantes de los equipos no pueden salir del límite de boxes para prestar ningún tipo de atención o ayuda a su piloto. Los límites de los boxes están delimitados desde la zona de desaceleración hasta la salida de los mismos. Toda infracción a esta disposición será penalizada con sanciones que pueden llegar hasta la Exclusión en los términos que determinen los Comisarios Deportivos.

Durante las Pruebas o la Carrera el motor sólo podrá ser arrancado por medio del motor de arranque, excepto en la calle de boxes donde se permitirá el uso de sistemas externos. Los pilotos que participen en las Prácticas y en la Carrera deberán llevar en todo momento los BUZOS y CASCOS especificados, los CINTURONES colocados y las puertas cerradas.

Se aplicará un límite de velocidad para la circulación en la calle de boxes durante el transcurso de todas las pruebas, este límite será fijado para cada escenario no pudiendo ser nunca mayor a 40 Km. /h., (o hasta 6000 rpm en 1era. velocidad o 4000 rpm en 2da. o 2500 rpm en 3ra.). Todo piloto que exceda este límite, se anotará en un cuaderno registro de infracciones. En el caso de una segunda infracción en una misma temporada los Comisarios podrán imponer la Exclusión y el pase a Penalidades. Si un piloto tiene dificultades mecánicas durante las pruebas deberá abandonar la pista lo antes posible y en forma segura sin implicar riesgo al resto de los participantes.

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

Todo auto abandonado, aun momentáneamente, por su conductor en el circuito, cualquiera sea la causa o su duración será considerado como habiéndose retirado de la carrera.

ART. N° 46:

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 a la Mesa Directiva, dentro de los diez días de disputada le competencia, se le prohíba al presunto infractor participar en competencia alguna durante los 30 (treinta) días subsiguientes a la prueba en que su actuación fue cuestionada. Igual medida podrá disponer de oficio la Mesa Directiva de la FRAD 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. N° 47:

RESPONSABILIDADES

Los participantes de las Pruebas intervendrán por cuenta y riesgo propio, del mismo modo que sus mecánicos, colaboradores y/o auxiliares. La APMS declina toda responsabilidad a terceras personas o cosas. Todo piloto es directamente responsable por la conducta de sus mecánicos, concurrente, colaboradores y simpatizantes, siendo pasible de sanciones, cuando éstos incurrieran en falta.

ART. N° 48:

CONTROL DE ALCOHOLEMIA

La APMS se reserva el derecho de poder someter a los pilotos, concurrentes, mecánicos y colaboradores que participen de las competencias a cualquier tipo de control de alcoholemia, antes, durante o después de las competencias realizado por un organismo oficial competente.

La constatación de la infracción o el no-acatamiento de la orden impartida determinarán la exclusión del imputado sin perjuicio de la posterior actuación del Tribunal de Penas de la Federación Regional Mar y Sierras.

ART. N° 49:

COMPORTAMIENTO

Los participantes serán pasibles de sanciones cuando violen lo establecido en este R.C., el RDA, o tengan conductas inapropiadas.

Deberán acatar las determinaciones del Comisario Deportivo, Jefe de Boxes, autoridades de la competencia y/o club organizador, efectuando las reclamaciones, si correspondieren, en forma procedente. En caso de producirse situaciones de violencia, desbordes verbales o hechos incalificables, se dará intervención inmediata a la autoridad policial, sin perjuicio de la posterior actuación del Tribunal de Penas de la Federación Mar y Sierras.

ART. N° 50:

PENALIZACIONES

Las infracciones o transgresiones a los Reglamentos, serán pasibles de sanción según lo establecido en el R. D. A.

Asimismo y en caso que se cometa una infracción de conducción peligrosa o antideportiva durante cualquier Prueba Oficial los Comisarios Deportivos

podrán hacerle perder al Piloto tantas posiciones de grilla como considere apropiado, en la Prueba Siguiete del Evento que se este disputando o del Evento Siguiete. **Esta sanción no es apelable.**

ART. N° 51:

SANCIONES

Todo piloto que fuese sancionado por “maniobra peligrosa”, reiterada hasta tres (3) carreras, tendrá una penalización en el siguiente evento, largando en el ultimo lugar de la grilla final.

Por la acumulación de cinco (5) sanciones consideradas como “maniobra peligrosa”, el piloto será pasible de una (1) fecha de suspensión, Dicha será inapelable.-

ART. N° 52:

APELACIONES

Todos los concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos cuando sean impuestas con posterioridad al desarrollo de una Prueba Final, según lo establecido en los Art. del CDI y en los Procedimientos para las Penalidades y Apelaciones del RDA.

La caución fijada para la apelación será de pesos veinte mil (\$20.000). Esta caución es exigible desde el instante que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, lo cual debe ser cumplimentado dentro de la hora siguiente a ser notificados, Art.CDI.

ART. N° 53:

PRUEBAS LIBRES

Se permitirá 2 (dos) pruebas libres como máximo, por piloto y por auto, en todo el calendario 2017, en el caso de que la APMS otorgue pruebas comunitarias, las mismas no se computaran dentro del régimen de pruebas libres.-

El piloto que excediera este límite, será sancionado con la exclusión de una competencia. El seguimiento de las pruebas lo realizará la APMS, con registros propios y del AMCD.

Todos los pilotos tendrán derecho a todas las pruebas que deseen previas a su primera carrera de campeonato. La comisión evaluará situaciones confusas, pudiendo sancionar si interpretase espíritu violatorio ó de manifiesta ventaja.

Para las “Carreras Especiales”, todo piloto estará autorizado a realizar todo tipo de pruebas oficiales a comunitarias que organice la APMS.

Los pilotos debutantes absolutos que nunca antes hubieren corrido en automovilismo, podrán probar libremente hasta su tercera carrera inclusive.

Si durante el transcurso del campeonato las autoridades de la APMS, decidieran cualquier modificación, deberán ser comunicadas a los pilotos.

Se deja constancia de que en toda prueba oficial el vehiculo solo podrá ser conducido por el piloto titular o inscripto.-

ART. N° 54:

CONTROL TECNICO

En común acuerdo entre los técnicos de FRAD, y autoridades de esta categoría se procederá a un control técnico de todos los vehículos participantes.

Los puntos a determinar en dicho control técnico serán de resorte exclusivo

de los técnicos y/o autoridades mencionados en el punto anterior. En la verificación podrán participar hasta tres integrantes de los equipos de los autos correspondientes, dos miembros de la comisión de la APMS y/o cualquier persona que el técnico autorice.

ART. N° 55:

CUOTA DE INSCRIPCION

La APMS se encuentra facultada para el cobro de una cuota de inscripción a la carrera, la que en principio será de \$ 200 (pesos doscientos) para los socios, pudiendo ésta ser modificada a criterio de la A.P.M.S.

ART. N° 56:

SEGURO MEDICO

Será condición obligatoria de todo participante, estar asegurado en la ASOCIACIÓN ARGENTINA DE VOLANTES.

ART. N° 57:

SEÑALIZACION CON BANDERAS

Bandera nacional: Será utilizada en caso de ser necesario, si así las circunstancias lo ameriten, para realizar la largada de la competencia.

Bandera de Final: (Bandera a cuadros Blanca y Negra) Se utilizará para señalar el fin de la competencia.

Bandera Roja: Interrupción de la carrera.

Bandera Blanca y Negra: Esta bandera dividida en dos parte diagonales, junto con el número del piloto en un cartel, se utilizará para señalar la conducta antideportiva de un piloto (apercibimiento).

Bandera Negra: Junto con el número del piloto en un cartel, significa la exclusión de la prueba del mismo y éste en la próxima vuelta debe dirigirse a boxes.

Bandera Negra con Circulo Naranja: Se exhibe junto con un número blanco sobre un cartel de

señalización negro. Informa al piloto del coche cuyo numero sé exhibe que su vehículo tiene problemas mecánicos que lo ponen a él o a otros pilotos en situación de riesgo y significa que debe detenerse en su box en la próxima vuelta.

Bandera Amarilla: (sin movimiento) A continuación de la Bandera Amarilla con movimiento será colocada la misma sin movimiento para continuar advirtiéndolo del peligro, retirándose la misma cuando este haya desaparecido o sea imposible su remoción.

Este caso junto con un cartel con letras AS significa Auto de Seguridad en Pista.

Bandera Amarilla con Rayas Rojas: Deterioro de adherencia en pista, generalmente se la utiliza para señalar aceite.

Bandera Verde: Señal de Libre Paso, se utiliza en el sector siguiente al de Banderas Amarillas para indicar la finalización del peligro. También se utiliza para indicar la vuelta de precalentamiento o el inicio de una sección de prácticas.

Bandera Blanca: Indica que el vehículo de servicio se encuentra transitando la pista a una velocidad menor al de los coches de competición.

Bandera Celeste: (sin movimiento) El piloto deberá dejar paso al coche en

condiciones de adelantamiento. (Con movimiento) El piloto deberá dejar paso al coche que lo precede ya que obstruye el paso del mismo que viene a una mayor velocidad.

ART. N° 58:

PRUEBA DE SUFICIENCIA

Antes del debut de cada piloto, y/o de cualquier piloto en actividad (que consideren las autoridades), deberá ser sometido por el Comisario Deportivo y de la APMS a una prueba de aptitud conductiva y/o física/psicológica. La misma consiste en una práctica en pista donde el piloto deberá demostrar que es apto (se podrá requerir los servicios del médico de pista u otro), y tiene dominio total del automóvil, siendo la decisión del Comisario Deportivo ante el resultado de la misma inapelable.

ART. N° 59:

CIRCUITO A UTILIZAR

La APMS y decidirá el circuito a utilizar el día de la competencia, la cual puede ser el trazado largo o chico del Autodromo Ciudad de Dolores, quedando la decisión a tomar exclusivamente a criterio de las autoridades de la prueba.-

Esta decisión se le notificará al Piloto.-

ART. N° 60:

ULTIMA CARRERA DEL AÑO

En esta competencia queda expresamente prohibida la participación a cualquier piloto que no hubiese intervenido por lo menos en una carrera del presente campeonato.

ART. N° 61:

ELEMENTOS DE CRONOMETRAJE Y SEGURIDAD PASIVA

Todo auto de la categoría debe salir a pista, con el Transponder de Tiempos y Sistema Electrónico de Información Lumínica Homologado “Banderillero Electrónico”, (Art. 13.6 RDA) debidamente conectado y en perfecto funcionamiento, caso contrario será sancionado.-

En el caso de no emitir señales, se comprobará si la falla es debido a una mala instalación del sensor (en los Entrenamientos y/ o Clasificaciones no se emitirán los tiempos obtenidos).

En el caso de no cumplimiento de la ubicación reglamentada (**Reglamento Técnico**) no se le otorgan tiempos de vuelta.

Una vez finalizada la competencia se prevé un plazo de media hora para devolver a la empresa prestadora del servicio dichos elementos, caso contrario se aplicará una multa.-

ART. N° 62:

REQUISITO CAMPEÓN DE LA CATEGORIA

Para poder ser Campeón de la Categoría el piloto debe haber ganado como mínimo 1 (una) competencia en el presente campeonato 2017.

En el caso de las carreras especiales y con pilotos invitados, los parciales en los que compita el piloto titular de ganar se considerarán válidos para el título de campeón (requisito de ganar una competencia).-

ART. N° 63:

COMPETENCIAS ESPECIALES

Podrá haber 2 (dos) competencias especiales, con reglamento particular a definir y publicar en forma previa, más el Premio Coronación.-

ART. N° 64:

PROMOCIONES Y EVENTOS ESPECIALES

Los pilotos participantes tienen la obligatoriedad de participar en los eventos promocionales organizados por la categoría a efectos de la promoción o presentación de la categoría.

Los pilotos involucrados serán debidamente notificados sobre sus funciones, responsabilidades, horarios y ubicación.

Las sanciones que se podrán establecer por el incumplimiento del presente artículo, serán definidas por el Director de la Prueba.