

## **CODIGO DEL DEPORTE MOTOR DE LA PROVINCIA DE SANTA FE**

### **CAPÍTULO I**

#### **1. PRINCIPIOS GENERALES**

La Persona Jurídica Federación Regional de Automovilismo Deportivo de la provincia de Santa Fe, calificada por el Superior Gobierno Provincial a través de la Subsecretaría de Desarrollo Deportivo dependiente del Ministerio de Desarrollo Social como Persona Deportiva de 3er. grado Provincial acorde a Ley 10554, conforme a sus estatutos, sanciona el presente Código del Deporte Motor de la Provincia de Santa Fe.-

#### **2. OBJETIVO**

El objetivo de este Código, los reglamentos que se establezcan y sus Anexos, es fomentar y facilitar la práctica del automovilismo a escala provincial.

El presente Código no será nunca aplicado con el fin de impedir o de poner trabas para la celebración de una competición regulada por esta, o para la participación de un concursante, salvo en caso de que la FRADSF concluyera que una medida de este tipo es necesaria para mantener la seguridad, la equidad o la regularidad del automovilismo.

##### **2.1. Principio de interpretación**

La FRADSF, es la única Autoridad Deportiva Automovilística Provincial, establecida para confeccionar y aplicar los reglamentos destinados a promocionar y regir las competiciones y récord del deporte motor, organizar campeonatos zonales, regionales o provinciales y controlar con sus propios medios las respectivas competencias con el fin de permitir el ejercicio del deporte motor de una manera justa y equitativa.

Para la resolución de conflictos emergentes de la actividad, serán de aplicación los Reglamentos Deportivos y Técnicos de cada Campeonato, los Reglamentos Particulares de cada evento, confeccionados acorde las prescripciones del presente, siendo el mismo y supletorios, de aplicación en los casos no previstos.

La interpretación definitiva la dará en todos los casos la FRADPSF.

#### **3. ENTIDADES AFILIADAS y ADHERIDAS:**

La FRADSF es el organismo que agrupa dentro de su respectiva jurisdicción a las distintas Instituciones que tienen por objeto la práctica oficial del automovilismo deportivo en la zona territorial que abarca.

Cada Club, Asociación, Agrupación, o entidad que integre la FRADSF se considerará por hallarse afiliada o adherida, obligada a respetar el presente Código.

**4. EJERCICIO DEL PODER DEPORTIVO:** El presente Código será obligatoriamente aplicado en toda actividad de su materia que se realice en el territorio de la Provincia de Santa Fe, incurriendo las instituciones, autoridades y participantes que no lo hicieran en causal de descalificación a efectos de futuros otorgamientos de licencias, designaciones y permisos de organización.

### **CAPÍTULO II**

#### **NOMENCLATURAS Y DEFINICIONES:**

**5.** La nomenclatura, las definiciones y abreviaturas indicadas a continuación, se adoptarán en este Código y en los Reglamentos de Campeonatos, Técnicos y Particulares, sus anexos, en las disposiciones y comunicaciones referentes a la entidad deportiva y serán de empleo general.

##### **5.1 Siglas: definiciones**

CDMPSF Código del Deporte Motor de la Provincia de Santa Fe

FRADSF Federación Regional de Automovilismo Deportivo de la Provincia de Santa Fe.

CDAS Comisión Deportiva Automovilística Santafesina

EF Ente Fiscalizador

C de O Comité de Organización.

RPP Reglamento Particular de la Prueba.

RC Reglamento de Campeonato.

RTR Reglamento Tipo de Rally.

MS Manual de Seguridad.

PE Prueba Especial (Rally).

##### **5.2 ENTE FISCALIZADOR (EF):**

Es la Institución con facultad para controlar y fiscalizar la actividad deportiva automovilística regida por el presente en la esfera territorial de su respectiva jurisdicción.

### **5.3 COMITÉ DE ORGANIZACIÓN:**

Agrupación de personas autorizadas por la FRADSF, investida por los organizadores de una competición de todos los poderes necesarios para la organización material de esta competición y para la aplicación del Reglamento Particular.

### **5.4 REGLAMENTO PARTICULAR DE LA PRUEBA:**

Documento oficial obligatorio expedido por los organizadores de una competición y que reglamenta los detalles.

### **6. PUBLICACIÓN DE DISPOSICIONES DEPORTIVAS:**

Las disposiciones y decisiones deportivas adoptadas por la FRADSF serán consideradas conocidas inmediatamente de emitido el comunicado correspondiente, que estará a disposición de los interesados en la sede de la FRADSF cuando ellas sean de carácter genérico, y desde su notificación fehaciente por vía postal o telegráfica en el domicilio declarado, o en forma de notificación personal, en la sede de la FRADSF, cuando se refiera a casos particulares.

Cuando la decisión corresponda al Comisario Deportivo en ejercicio de sus funciones, la notificación se hará en forma personal, debiendo en tales casos asegurarse que los destinatarios de la medida la hayan conocido, siendo de carácter particular o hayan podido fácilmente conocerla cuando sea de índole general.

La publicación de tales disposiciones y decisiones deportivas no generará otra responsabilidad que la deportiva para las autoridades que las adoptan.

Los afectados no podrán valerse de ellas para intentar demanda alguna bajo pena de descalificación.

### **7. COMPETICIÓN:**

Una competición es una prueba en la cual toma parte un automóvil con el objeto de competir a la que se le da naturaleza de competición por la publicación de los resultados.

### **8. PRUEBA**

Es una prueba única con sus propios resultados. Puede comprender una o varias mangas y una final, entrenamientos libres y clasificatorios o estar dividida de manera similar, pero siempre debe terminar al final de la manifestación. Una prueba se considera iniciada a partir de la hora prevista para el comienzo de las verificaciones administrativas y/o técnicas y comprenderá los entrenamientos y la competición misma. Se dará como terminada a la finalización del último de los siguientes plazos:

El plazo para interposición de reclamaciones o apelaciones o al final de la audiencia.

Al final de las verificaciones técnicas y administrativas, de final de pruebas realizadas conforme al presente Código.

Ninguna prueba que forme parte o pretenda formar parte de un Campeonato, Copa, Trofeo, o Serie que no esté reconocido por la FRADSF, podrá inscribirse en el Calendario Provincial.

En toda prueba, abierta a las categorías o grupos de la FRADSF definidos en el presente Código y sus Anexos, todos los automóviles que participan en ellas deben estar conformes en todos puntos a los reglamentos técnicos de la FRADSF, y a las aclaraciones e interpretaciones oficiales de estos reglamentos dadas por la FRADSF.

#### **8.1 Pruebas Nacionales e Internacionales:**

Prueba abierta a concursantes y/o conductores titulares de una licencia expedida por un órgano nacional o internacional, aprobado por la FRADSF.

Cuando exista una prueba a realizarse en la provincia que corresponda al Calendario Nacional, la inscripción en el Calendario Deportivo Provincial se efectúa a criterio discrecional de la FRADSF y debe ser solicitada por el órgano nacional o internacional que organiza la competición. La FRADSF motivará todo rechazo de inscripción.

#### **8.2 PRUEBA RESERVADA:**

En particular, las carreras por invitación son competiciones reservadas, acorde a la aprobación de la FRADSF.

#### **8.3 PRUEBA CERRADA:**

Una prueba se llama "cerrada" cuando es accesible únicamente a los miembros de un Club poseedores de Licencia (de Piloto o Concursantes) expedidas por la FRADSF.

Una competición de esta clase debe ser autorizada por la FRADSF que puede excepcionalmente otorgar esta autorización a varios Clubes para que organicen en común esta prueba.

### **9. CARRERA EN CIRCUITO:**

Una prueba que se desarrolla en un circuito cerrado entre dos automóviles o más, participando al mismo tiempo en el mismo recorrido, en la que la velocidad o la distancia cubierta en un tiempo dado sea el factor determinante.

### **10. CARRERA DE ACELERACION (Picadas):**

*Una carrera de aceleración entre dos vehículos a partir de una salida parada, sobre un recorrido recto, medido con precisión, en la que el primer vehículo que franquee la línea de llegada (sin penalización) realiza la mejor marca.*

### **11. CARRERA EN CUESTA:**

Una prueba en la cual cada vehículo toma la salida individualmente para efectuar un mismo recorrido hasta una línea de llegada situada a una altitud superior a la de la línea de salida. El tiempo empleado para recorrer el espacio que separa la línea de salida y la de llegada es el factor determinante para establecer la clasificación.

### **12. RALLIES Y RALLIES TODO TERRENO:**

Prueba en carretera de velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente por carreteras abiertas a la circulación normal.

Un rally está constituido ya sea por un itinerario único, el cual debe ser seguido por todos los vehículos, o bien por varios itinerarios que conducen a un mismo punto de concentración fijado de antemano y seguido o no de un itinerario común.

El o los itinerarios pueden comprender una o varias pruebas especiales, es decir, pruebas organizadas en carreteras cerradas al tráfico normal y cuyo conjunto generalmente es determinante para el establecimiento de la clasificación general del rally. El o los itinerarios que no sirvan para las pruebas de clasificación se llaman "itinerarios de enlace". En estos itinerarios de unión, la mayor velocidad no debe constituir nunca un factor para la clasificación.

Las pruebas que utilicen parcialmente la carretera abierta al tránsito normal, pero que comprenden pruebas de clasificación en circuitos permanentes o semipermanentes con un kilometraje superior al 20% del total del rally, no pueden inscribirse en la sección "Pruebas de Regularidad" y se deben considerar, para cualquier cuestión de procedimiento, como carreras de velocidad.

### **Rallies Todo Terreno:**

La longitud de cada sector selectivo no debe ser superior a los 100 Km. y la longitud total de la prueba debe ser como mínimo de 500 Km.

Únicamente serán admitidos los vehículos para todo terreno definidos por el reglamento técnico de la FRADSF, excluyendo todo otro vehículo.

### **13. REGULARIDAD**

Prueba en la que la velocidad no es factor determinante de la clasificación, caracterizándose primordialmente por el estricto cumplimiento impuesto de promedios por el organizador, fiscalizadas mediante la toma de tiempos por controles secretos y autocontroles, con precisión de segundo o fracción de éste.

El o los itinerarios de una prueba de regularidad pueden ser obligatorios, pero con controles de paso y velocidad media impuesta a los participantes durante el recorrido. Una o varias pruebas de velocidad pueden formar parte del programa, pero estas pruebas anexas, deben guardar las medidas de seguridad reguladas para Rally o pista según el terreno donde se desarrolle el evento. El reglamento puede ser concebido con el mismo espíritu que el de una competición y aprobado por la FRADSF licenciando a sus participantes, pudiendo realizarse campeonatos privados, zonales o provinciales.-

En algunas pruebas o partes de ellas se podrá llevar a cabo el sistema de Autocontrol: es la referencia en la que se ha omitido deliberadamente la hora ideal de paso y que debe ser provista por cada competidor.

### **14. CONCURSO:**

Reunión de concursantes y oficiales, que comprenda ya sea una o varias competiciones, ya sean varias tentativas de récord.

### **15. RANKING PRIORIDADES:**

Ordenamiento preestablecido de los pilotos para asignarles su ubicación en una Prueba o, los números distintivos de acuerdo a su posición en campeonatos anteriores. Determinarán el lugar que les corresponderá a los participantes, en los sorteos del orden de largada (Rally) o, la ubicación en la largada de una competencia (Circuito) ; según el tipo de prueba de que se trate.

Para las Pruebas en Circuitos, los reglamentos de Campeonatos de cada categoría deberán aclarar la metodología a aplicar para definir el Ranking. Por ejemplo, para determinar un ranking se podrá aplicar una de estas condiciones:

Tomar solo el resultado de las posiciones del Campeonato del año precedente.

**C.D.M. 2010**

Tomar el resultado de las posiciones del Campeonato del año precedente y adicionar a cada participante los puntos del Campeonato en curso y, a partir de una determinada carrera, establecer que se continuará con las posiciones del Campeonato en disputa.

También los reglamentos de Campeonato, podrán establecer para un número determinado de pilotos, un orden de Prioridad, que será un beneficio que tendrá el participante para largar una prueba determinada, si por alguna razón de fuerza mayor, no reglamentaria, no logró clasificarse.

La numeración que se asigna a cada participante en pruebas de circuito, será determinada por cada Ente fiscalizador, según las características de la categoría y se especificarán en los reglamentos de campeonato.

Para las Pruebas de Rally, las Prescripciones Generales aprobadas por la FRADPSF, establecen las pautas aplicables a los campeonatos de la especialidad.

**16. TENTATIVA:**

Competición reglamentada en la que cada concursante puede elegir el momento de ejecución en período fijado por los Reglamentos.

**17. CAMPEONATO, COPA, TROFEO, COMPETENCIA Y SERIE:**

Los Campeonatos Provinciales, Copas Provinciales, Trofeos Provinciales y zonales son propiedad de la FRADSF.

Pueden estar constituidos por una serie de pruebas o por una sola prueba. Existen campeonatos provinciales y campeonatos Zonales o Regionales. Únicamente la FRADSF tiene poder de autorizar un campeonato.

Los campeonatos, copas, trofeos, competencias y series provinciales y zonales o regionales no pueden ser organizados más que por el poder deportivo provincial u otro organismo con el permiso escrito de este poder deportivo provincial.

Fuera del territorio provincial, podrá organizarse como máximo una prueba de un campeonato provincial, zonal o regional.

Que el recorrido sobre el que se desarrolle la prueba haya sido homologado y aprobado por la FRADSF, y que todos los reglamentos sobre seguridad y servicios médicos sean respetados.

No podrá organizarse ninguna serie, sin la obtención previa, de la aprobación formal de la FRADSF, que recogerá especialmente los puntos siguientes:

Aprobación de los reglamentos deportivo y técnico, especialmente en lo que respecta a seguridad.

Aprobación del calendario de la serie.

Control de la adecuación de la homologación de los circuitos con las categorías de los vehículos admitidos, y del respeto a todos los reglamentos de seguridad y de socorro médico.

Control de que el título de la serie sea coherente con su alcance geográfico y con sus criterios técnicos y deportivos.

Además, la FRADSF podrá, en aplicación de su poder discrecional, permitir la realización de un campeonato exclusivamente reservado a los miembros de un club, incluyendo más de una manga fuera del territorio de la provincia.

Los Campeonatos, Trofeos, Copas, o Series que llevan el nombre de FRADSF sólo pueden ser organizados por la FRADSF o por otro organismo con el acuerdo escrito de la FRADSF.

El organizador facilitará inspecciones autorizando a la FRADSF el acceso a todo el circuito y a todo documento útil para este fin.

El organizador de la Copa, del Trofeo, o de la Serie correspondiente debe, para cada prueba, designar sobre una lista publicada y puesta al día regularmente por la FRADSF, al menos un Comisario Deportivo, que oficiará como presidente del Colegio de los Comisarios Deportivos y que dará cuenta de toda infracción grave al Código u otra irregularidad constatada durante la prueba, a la FRADSF.-

**18 REUNIÓN PREVIA:** Reunión previa obligatoria de los participantes anterior a una competencia en la cual las autoridades les imparten directivas.

**19. PERMISO DE ORGANIZACIÓN:**

Documento que permite la organización de una competición, expedido por la FRADSF.

**20. CIRCUITO:** Recorrido utilizado para la realización de carreras, cuyas largadas y llegadas coinciden generalmente en un mismo punto. Los circuitos pueden ser temporarios, semipermanentes o permanentes, según la existencia o no de instalaciones fijas y la continuidad de su disponibilidad para realizar competencias.

**21. PROGRAMA:**

Documento oficial obligatorio elaborado por el Comité de Organización de una competición y que contiene todas las indicaciones necesarias para informar al público sobre los detalles de ejecución de esta competencia.

**22. RECORRIDO:**

Trayecto a seguir por los competidores en el transcurso de una competencia.

**23. PISTAS:**

Recorrido utilizado, temporaria o permanentemente, para las competencias o tentativas de récord.

**24. AUTÓDROMO:**

Ciertas pistas permanentes, especialmente aquéllas que tienen curvas peraltadas que puedan recorrerse a gran velocidad, se denominan autódromos.

**25. MILLA Y KILÓMETRO:**

Para todas las conversiones de medidas inglesas al sistema métrico decimal, o inversamente, la milla se contará como 1.609,344 metros y el kilómetro se contará como 0,62137 millas.

**26. RÉCORD:**

El resultado máximo obtenido en condiciones especiales determinadas por los Reglamentos.

**26.1 Record local:**

Es todo récord establecido sobre una pista permanente o temporaria aprobada por la FRADSF.

**26.2 Record provincial:**

Es todo récord establecido o marcado conforme a las reglas fijadas por la FRADSF.

Puede ser de "clase" si representa la mejor performance realizada en una de las clases en las que están subdivididos los tipos de vehículos admitidos para la tentativa, o bien "absoluto" si representa la mejor performance sin tener en cuenta la clase.

**27. POSEEDOR DE RÉCORD:**

Si se trata de un récord establecido en el curso de una tentativa individual, el poseedor es el concursante titular del permiso de tentativa, firmante de la petición de autorización.

Si se trata de un récord establecido en el curso de un "evento", el poseedor es el piloto titular de la inscripción del vehículo con el cual se ha establecido la "performance".

**28. LARGADA:**

La largada es el instante en que se da la orden de salida a un concursante aislado o a varios concursantes que parten a la vez

**29. LÍNEA DE CONTROL:**

Es la línea de paso de la cual se cronometra un vehículo.

**30. LÍNEA DE LARGADA:**

Es la línea de control inicial con o sin cronometraje

**31. LÍNEA DE LLEGADA:** Es la línea de control final con o sin cronometraje.

**32. PARQUE CERRADO:** Este es el lugar donde el competidor está obligado a llevar su auto como fue previsto por el Reglamento Particular.

En el interior del Parque Cerrado únicamente esta permitido el acceso a los oficiales encargados de la supervisión y seguridad. Ninguna operación chequeo, puesta a punto o reparación será permitida a menos que esté autorizada por los mismos oficiales.

El Parque Cerrado es obligatorio en aquellas competencias en las cuales está prevista la verificación técnica.

El Reglamento Particular de la Prueba especificará el lugar que se reserva para la instalación del parque o parques cerrados.

El Parque Cerrado debe estar en cercana proximidad a la línea de largada/llegada (sí existiera dicha línea para ese fin). Al final de las pruebas especiales, el área entre la línea de llegada y la entrada al Parque Cerrado, estará sometida al régimen de Parque Cerrado.

El Parque Cerrado será de adecuadas dimensiones y bien cerrado, para asegurar que ninguna persona que no esté autorizada pueda entrar mientras los automóviles estén dentro. La vigilancia la efectuarán oficiales nombrados por los organizadores.

Estos oficiales serán responsables del funcionamiento del Parque Cerrado y sólo ellos estarán autorizados a dar órdenes a los competidores dentro de él.

Las áreas de control de rallies serán consideradas como Parque Cerrado, ni reparaciones, ni asistencias podrán tener lugar dentro del área de control.

**33. HANDICAP:**

Medio previsto por el Reglamento Particular de una competición y que tiene por objeto igualar lo más posible las posibilidades de los concursantes.

**34. CONCURSANTE (CONCURRENTE):**

Toda persona física o jurídica inscrita en una competición cualquiera y obligatoriamente provista de una licencia de concursante de la FRADSF.

**35. PILOTO:**

Persona que conduce un automóvil en una competición cualquiera y obligatoriamente provista de una licencia de piloto de la FRADSF.

**36. PASAJERO: ACOMPAÑANTE –NAVEGANTE -COPILOTO**

Persona distinta del piloto transportada por un automóvil.

**37. LICENCIA:**

Certificado de registro expedido a toda persona física o jurídica (conductores, inscriptos, constructores, equipos oficiales de competición, organizadores, circuitos, etc....) que desee participar o tomar parte, en cualquier carácter, en competiciones o tentativas de récord regidas por este Código. Al titular de una licencia se le presume el ser conocedor del presente Código y debe respetar sus prescripciones. El principio aplicable, en todos los casos, es que todo candidato que responda a los criterios de atribución de una licencia en virtud del presente Código y de sus reglas deportivas y técnicas aplicables, tiene derecho a obtener la licencia en cuestión.

Nadie puede tomar parte en una competición, provincial, regional o zonal, establecer o batir récord si no posee una licencia emitida por la FRADSF.

La licencia de la FRADSF. debe ser renovada anualmente a partir del primero de enero de cada año.

La licencia puede expedirse bajo un seudónimo, pero nadie puede hacer uso de dos seudónimos durante el mismo año.

La expedición o la renovación de la licencia da lugar a la percepción de un derecho que fijará la FRADSF.

**38. NUMERO DE LICENCIA Y DUID:**

Los números atribuidos anualmente por la FRADSF a los mencionados inscriptos en sus registros.

En cada licencia deberá hallarse también inserto el número de DUID acorde Ley 10554. Título XII artículos 37,38,39,40,41 y 42.-

**39. ORGANIZADOR:** Entidad civil, titular de un permiso de organización o empresa promotora, o promotor licenciado, responsable de la programación de una manifestación deportiva automovilística.

**40. PRIMA DE PARTIDA:** Retribución de dinero, o en especies que se otorga a todos los competidores o sólo a alguno de ellos que largan una prueba automovilística, asignada por el organizador, patrocinante y/o promotor de la competencia. La prima de partida puede ser oficial si consta en el R.P.P o simplemente privada, si es otorgada por personas físicas o jurídicas distintas del organizador.

**41. PROMOTOR O EMPRESA PROMOTORA:** Toda persona física o jurídica, que con fines de lucro o no, en forma ocasional o habitual, aporte los medios o procure la obtención de los mismos, para posibilitar la realización de una competición automovilística.

**CAPÍTULO III**

**COMPETICIONES**

**42. GENERALIDADES** Todas las competiciones y todas las tentativas de récord Provinciales Zonales, Cerradas y las tentativas de récord locales organizadas en la provincia se rigen por el presente Código

**43. ORGANIZACIÓN DE LAS COMPETICIONES:** Las competiciones pueden ser organizadas en cada zona, región, ciudad, localidad o jurisdicción:

a) Por la FRADSF

b) Por los Clubes, Asociaciones, Agrupación o entidades adheridas a la FRADSF o excepcionalmente por otra deportivamente calificada, a condición de que esté provista de un permiso de organización otorgado por la FRADSF

**44. DOCUMENTOS OFICIALES:** Toda competición dará lugar al establecimiento de documentos oficiales entre los cuales deberán obligatoriamente figurar un Reglamento Particular y un programa. Toda prescripción contenida en uno de estos documentos oficiales que sea contraria al presente Código será nula y sin ningún efecto.

**45. MENCIÓN A FIGURAR OBLIGATORIAMENTE SOBRE LOS DOCUMENTOS QUE SE REFIEREN A UNA COMPETICIÓN:** Todos los Reglamentos Particulares, programas y formularios de inscripción que se refieren a una competición realizada dentro del ámbito territorial de la provincia deben llevar de una manera destacada la mención: "Organizado conforme al Código de Automovilismo Deportivo de la Provincia de Santa Fe"

**46. CONOCIMIENTO Y RESPETO DE LOS REGLAMENTOS:** Todas las personas o grupo de personas que organizan una competición o tomen parte de ella, se entenderá que conocen los Estatutos y Reglamentos de la FRADSF, y el CDMPFS.-

Se comprometerán a someterse sin reservas a los documentos citados y a las decisiones de la Autoridad Deportiva, así como a las consecuencias que pudieran de ella derivar.

**C.D.M. 2010**

En caso de incumplimiento de estas disposiciones, toda persona o grupo que organice una competición o tome parte en ellas perderá el beneficio de la licencia otorgada, asimismo, todo constructor podrá ser excluido temporal o definitivamente de los Campeonatos de la FRADSF.

La FRADSF motivará sus decisiones.

Si un vehículo es declarado no conforme con el reglamento técnico, la ausencia de ventajas en sus prestaciones, no se considerarán como una justificación.

**47. COMPETICIONES PROHIBIDAS:** *Toda competición proyectada dentro de la provincia y que no sea organizada en conformidad con las disposiciones del presente Código, encuadrada dentro de la Ley N° 10.554 y autorizada por la FRADSF será nulo y no válido.*

*Estas prescripciones son aplicables a cada licenciado que tome parte en tales competencias.*

**48. COMPETICIÓN APLAZADA O SUPRIMIDA:** una competición no puede aplazarse o suprimirse sin que las cláusulas de aplazamiento o supresión hayan sido previstas en el Reglamento Particular o que los Comisarios Deportivos hayan decidido el aplazamiento por razones de fuerza mayor o de seguridad. En caso de cancelación o de aplazamiento por más de veinticuatro horas los derechos de inscripción deben reembolsarse.

## **CAPÍTULO IV**

### **COMPETICIONES DETALLES DE ORGANIZACION**

**49. PERMISO DE ORGANIZACIÓN NECESARIO:** *Ninguna competición podrá organizarse dentro del ámbito provincial sin un permiso de organización, expedido por la FRADSF.-*

**50. SOLICITUD DE PERMISO DE ORGANIZACIÓN:** Cada petición de permiso de organización debe dirigirse a la FRADSF por lo menos un mes antes de la fecha del evento proyectado, acompañado de las informaciones siguientes:

1) Los nombres y cargos de las personas propuestas para formar el Comité de Organización

2) Un proyecto de Reglamento Particular para cada competición del evento.

En caso de que la Autoridad Deportiva competente haya fijado "a priori" un derecho para la expedición de un permiso de organización, la petición deberá acompañarse del importe de este derecho, que será reembolsado si el permiso no se concede.

**51. EXPEDICIÓN DE UN PERMISO DE ORGANIZACIÓN:** *La FRADSF otorgará a todos aquellos Clubes, Organizaciones, Asociaciones, y entidades adheridas o Federadas, el correspondiente permiso de organización de eventos deportivos*

*El principio aplicable en todos los casos es que el titular de una licencia de organizador que presente una solicitud de permiso de organización, podrá obtener este permiso siempre que responda a los criterios del presente Código y a las reglas deportivas y técnicas aplicables.*

**52. RESPETO A LEYES Y REGLAMENTOS:** Una competición se puede organizar en ruta, en pista, o en ambas, pero no se expedirá ningún permiso de organización por parte de la Autoridad Deportiva competente, hasta que el Comité de Organización se comprometa a obtener el permiso correspondiente de las autoridades administrativas locales.

Nota: 1. Las competiciones organizadas en carreteras abiertas al tráfico normal deberán desarrollarse conforme a las reglas de la circulación en vigor en el territorio donde tiene lugar la prueba y las reglas del CDMPSF., infracciones a esta regla se sancionarán por penalizaciones dejadas a juicio de los Comisarios Deportivos.

Nota: 2. Las competiciones organizadas en autódromos se someten a todas las reglas del CDMPSF pero, pueden someterse además a reglas particulares que rijan la conducción de vehículos de carrera en el autódromo y especialmente establecidas a tal efecto.

La FRADSF podrá expedir a empresas privadas propietarias de autódromos, permisos de organización, bajo reservas de que la petición del permiso se acompañe de un certificado oficial de medida de la línea del récord y que no se efectúe ninguna modificación de esta línea sin aprobación de la FRADSF.

**53. PRESENTACION DE LOS REGLAMENTOS:** Los reglamentos de las diferentes pruebas de Campeonato FRADSF deberán llegar a la Secretaría de la FRADSF con antelación mínima de un mes con respecto a la fecha de cierre de inscripciones, excepto en el caso de rallies para los cuales el plazo es de dos meses.

**54. PRINCIPALES INDICACIONES QUE TIENEN QUE FIGURAR EN EL REGLAMENTO PARTICULAR:**

a) La designación del o de los organizadores

b) El nombre, la naturaleza y definición de la o de las competencias proyectadas.

c) Una mención que especifique que la competición se somete al CDMPSF.-

**C.D.M. 2010**

- d) La composición del Comité de Organización y la dirección de este Comité.
- e) El lugar y fecha del evento deportivo automovilístico.-
- f) Una descripción detallada de la competición proyectada (longitud y sentido del recorrido, clase y categoría de los vehículos admitidos, combustible, limitación del número de pilotos, si tal limitación existe, etc.).
- g) Todas las informaciones útiles concernientes a las inscripciones: Lugar de recepción, fecha y hora de apertura y de cierre, importe de los derechos, si existen.
- h) Todas las informaciones útiles concernientes a los seguros.
- i) Las fechas, horas y naturaleza de las largadas, con indicaciones de los hándicaps, si corresponde.
- j) Una referencia de las disposiciones del CDMPSF concernientes especialmente a las licencias obligatorias, las señales, la protección contra incendios.
- k) La forma en que serán controladas las llegadas y la forma en que será hecha la clasificación.
- l) Una lista detallada de los premios atribuidos a cada competición.
- m) Una referencia a las disposiciones del CDMPSF concernientes a las reclamaciones.
- n) Los nombres de los Comisarios Deportivos y el Director de la Carrera

**55. MODIFICACIONES A LOS REGLAMENTOS PARTICULARES:**

Ninguna modificación deberá aportarse a los reglamentos particulares después de la apertura de las inscripciones, salvo que se obtenga el acuerdo unánime de todos los concursantes ya inscriptos o salvo decisión del Comisario Deportivo por razones de fuerza mayor o de seguridad.

**56. PRINCIPALES INDICACIONES QUE TIENEN QUE FIGURAR EN UN PROGRAMA:**

- a) Una mención especificando que la competencia se somete al CDMPSF.
- b) El lugar y la fecha de la competencia.
- c) Una descripción sucinta y el horario de las competencias proyectadas.
- d) Los nombres de los Concurantes y Pilotos, con los números distintivos que llevarán sus vehículos (si existen seudónimos deberán indicarse entre comillas).
- e) El hándicap, si corresponde.
- f) Una lista detallada de los premios atribuidos a cada competición.
- g) Los nombres de los Comisarios Deportivos y del Director de Carrera.

**57. INSCRIPCIONES:** Por el hecho de la inscripción queda establecido un contrato entre el concursante y el Organizador. Este contrato puede firmarse conjuntamente o resultar del intercambio de correspondencia. Obliga al concursante a tomar parte en la competición en la que se ha inscripto, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificada. Obliga al Comité de Organización a cumplir, respecto al concursante, todas las condiciones particulares de la inscripción, bajo la única reserva de que el concursante haya hecho todos los esfuerzos para tomar parte lealmente en la competición en cuestión.

**57. 1 Respecto de las inscripciones:** Toda discrepancia entre un Concurante y el Comité de Organización con motivo de una inscripción será juzgada por la Autoridad Deportiva que haya autorizado al Comité de Organización, sin perjuicio del derecho de apelación. Si el juicio no se puede hacer antes de la fecha de la competencia en cuestión, todo concursante que, pese a estar inscripto, o todo conductor que haya aceptado conducir en esta competencia y no tome parte, será inmediatamente suspendido (retiro temporario de la licencia) a menos que abone una fianza cuyo importe será fijado por la FRADSF. La entrega de esta fianza no implica que el concursante o el conductor pueda sustituir una competición por otra.

**57.2 Recepción de las inscripciones:** Cuando la Autoridad Deportiva competente haya expedido un permiso para una "competencia", el Comité de Organización podrá recibir las inscripciones. Las inscripciones definitivas deben establecerse en un formulario apropiado suministrado por el Comité de Organización que dispondrá la declaración de los nombres y direcciones de los Concurantes y de los pilotos designados, así como los números de sus licencias si fuere necesario.

Sin embargo, el Reglamento Particular podrá fijar un plazo para la designación de los pilotos.

Si se prevé en el Reglamento Particular un derecho de inscripción, toda inscripción deberá acompañarse, bajo pena de nulidad, del importe correspondiente.

**58. CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES:** Las fechas y horas de cierre de las inscripciones deben obligatoriamente indicarse en el Reglamento Particular.

**59. INSCRIPCIONES REALIZADAS POR FAX o CORREO ELECTRONICO:** Las inscripciones pueden realizarse por cualquier medio electrónico de comunicación, con la condición de que éste sea enviado antes de la hora límite fijada para el cierre de las inscripciones. Dará fe la hora de expedición inscripta en la comunicación electrónica (por ejemplo: fax, correo electrónico, etc.).

**C.D.M. 2010**

**60. INSCRIPCIONES QUE CONTENGAN UNA FALSA DECLARACIÓN:** Toda inscripción que contenga una falsa declaración deberá ser considerada como nula y no recibida, el firmante de tal inscripción puede ser juzgado culpable de incorrección y además el derecho de inscripción puede ser confiscado.

**61. RECHAZO DE INSCRIPCIÓN:** Cuando el Comité de Organización rechazara una inscripción para una competición, deberá comunicarlo al interesado en los dos días siguientes a la recepción de esta inscripción y, como máximo, un día antes de la competición. Este rechazo deberá ser motivado.

**62. INSCRIPCIONES CONDICIONADAS:** El Reglamento Particular podrá prever la aceptación de inscripciones bajo ciertas reservas bien definidas, por ejemplo, cuando el número de participantes está bajo reserva de que se produzcan bajas entre los demás concursantes inscriptos. Una inscripción condicionada deberá comunicarse al interesado por carta o telegrama expedido a más tardar al día siguiente del cierre de inscripciones.

**63. PUBLICACIÓN DE LAS INSCRIPCIONES:** Los organizadores no inscribirán en el programa ni publicarán como inscripto el nombre de un concursante o piloto del cual el Comité de Organización no haya recibido un formulario de inscripción o nombramiento debidamente autorizado. Los concursantes inscriptos condicionalmente deberán ser designados como tales en el momento de la publicación de las inscripciones.

**64. DESIGNACIÓN DE LOS PARTICIPANTES:** A menos que haya sido dispuesto en el Reglamento Particular, en caso de que el número de inscripciones recibidas sobrepasara el máximo de concursantes fijados por el Reglamento Particular, los participantes aceptados se designarán ya sea siguiendo el orden de recepción de las inscripciones, ya sea por sorteo, o por cualquier otro medio decidido por la FRADSF.

**65. DESIGNACIONES DE SUPLENTE:** En el caso que existan concursantes eliminados por las condiciones fijadas, podrá admitírseles como suplentes bajo reserva de acuerdo previo con el Comité de Organización.

**66. INSCRIPCIÓN DE UN AUTOMÓVIL:** El mismo automóvil no podrá inscribirse más que una sola vez en una competición.

En circunstancias excepcionales la FRADSF podrá, en su territorio, aportar una derogación a esta regla, autorizando que el mismo automóvil pueda ser inscripto dos veces en la misma competición, a condición de que no sea piloteado más que una sola vez por el mismo piloto.

**67. LISTA OFICIAL DE LOS CONCURSANTES:** El Comité de Organización debe remitir obligatoriamente a la FRADSF y poner a disposición de cada concursante, al menos una hora antes del comienzo del evento, la lista oficial de los pilotos que toman parte en la competición.

## **CAPÍTULO V**

### **RECORRIDOS – PISTAS Y RUTAS**

**68. RECORRIDOS INTERJURISDICCIONALES:** Cuando una competición incluya en su recorrido territorios de varias jurisdicciones, los Organizadores de esta competición deberán obtener la conformidad previa de todas las autoridades jurisdiccionales que corresponda.

**69. RECORRIDOS EN RUTAS:** El recorrido de una competición deberá aprobarlo la FRADSF. La petición de autorización deberá acompañarse de un itinerario detallado en el que se indiquen las distancias exactas a recorrer.

**70. MEDIDA DE DISTANCIAS EN RUTA:** Para las competiciones que no sean tentativas de Récord, las distancias de hasta cinco kilómetros serán medidas según la línea mediana, directamente, por un topógrafo experto, por encima de cinco kilómetros se determinarán por los hitos oficiales, o por medio de un mapa oficial a escala 1:250.000 como mínimo.

## **CAPÍTULO VI**

### **LARGADAS Y SERIES**

#### **71. LARGADA:**

a) La largada es el instante en el que se da la orden de partir a un piloto o a varios pilotos que parten a la vez. En el caso de cronometraje, éste comienza en la largada.

Hay dos clases de largada:

1) LARGADA LANZADA

2) LARGADA DETENIDA.

b) Se considerará que todo piloto ha partido en el instante en que se da la señal de largada. En ningún caso esta señal deberá repetirse.

c) Para todas las competiciones distintas de las tentativas de récord los reglamentos particulares deberán indicar la naturaleza de la largada.

**72. LÍNEA DE LARGADA:**

**a)** Para todas las tentativas de récord y para las competiciones con salida lanzada, es la línea al paso de la cual comienza el cronometraje del o de los vehículos.

**b)** Para las competiciones con largada detenida es la línea con relación a la cual se fija el lugar que debe ocupar cada vehículo (y en su caso cada piloto) antes de la salida.

Los Reglamentos Particulares deberán definir las posiciones respectivas de todos los vehículos antes de la salida, así como el método que sirve para determinar estas posiciones.

**73. LARGADA DE BOXES:**

Línea de salida colocada antes de los boxes: una vez dada la señal de salida se considerará que un piloto ha completado una vuelta a su primer paso por la línea de salida.

Línea de salida colocada después de los boxes: una vez dada la señal de salida se considerará que un piloto ha completado una vuelta a su segundo paso por la línea de salida.

**74. LARGADA LANZADA:**

Una largada se llama lanzada cuando el vehículo está en movimiento en el momento en que comienza el cronometraje.

Para una largada lanzada los pilotos pueden ser guiados, por un juez de salida (Largador) a bordo de coche piloto (Pace Car) hasta que se dé la señal de largada que marcará el inicio de la prueba.

**75. LARGADA DETENIDA:**

Una largada se llama detenida cuando el vehículo está inmóvil en el momento en que se da la orden de salir.

**a)** Para una tentativa de récord, con partida detenida el vehículo inmóvil se colocará de tal forma que su parte destinada a poner en marcha el aparato de cronometraje al paso por la línea de salida se encuentre como mínimo a 10 centímetros atrás de esta línea. El motor del vehículo se pondrá en marcha antes de la salida.

**b)** Para las demás competiciones, con partida detenida, los Reglamentos particulares deberán indicar si, antes de la salida, el motor del vehículo debe estar en marcha o parado.

**c)** Para los vehículos que salgan aisladamente o de frente en una misma línea:

1 - Si los tiempos se toman con aparatos grabadores automáticos, el o los vehículos se colocarán antes de la salida, como queda dicho anteriormente para una tentativa de récord, partida detenida.

2 - Si los tiempos se toman con cronómetro o con aparatos grabadores sin arranque automático, el o los vehículos se colocarán antes de la salida de tal forma que la parte de sus ruedas delanteras, en contacto con el suelo, estén sobre la línea de partida.

**d)** Cualquiera que sean los emplazamientos asignados a los vehículos con relación a la línea de salida en los Reglamentos particulares, los tiempos contarán a partir del momento en que la señal de salida sea dada, pero después, si se trata de una carrera en circuito cerrado, desde el fin de la primera vuelta, cada vuelta se cronometrará a su paso por la línea de control colocada ante el puesto de cronometraje, a menos que el reglamento particular decida otra cosa.

**e)** Una vez publicada la grilla de salida se dejará vacante el puesto de todo piloto que se encuentre en incapacidad de tomar parte en la largada, los demás concursantes conservarán su posición original.

**76. ORDENES DEL LARGADOR:** Los concursantes y vehículos están bajo las órdenes del largador desde el momento en que la bandera se levante hasta el momento en que se baje.

Los movimientos de la bandera pueden ser acompañados o reemplazados por otras señales convencionales.

Todo piloto que no se ponga a tiempo con su vehículo a las órdenes del largador se considerará como si no hubiera tomado la salida.

Para cualquier prueba de velocidad internacional cuya salida se dé en la línea, el largador deberá ser obligatoriamente el Director de Carrera o el Director la Prueba, a menos que uno u otro no designen a otro oficial para que desempeñe estas funciones.

**77. PENALIZACIÓN POR FALSA LARGADA:** Hay falsa largada cuando, antes de la señal convenida, un concursante a las órdenes del largador abandona la posición que le estaba asignada.

En caso de largada en grupo, todo piloto que haya tomado una falsa largada será obligatoriamente penalizado con tiempo de retraso, que se añadirá al tiempo que haya empleado en efectuar el recorrido de la carrera.

En caso de salida aislada sin cronometraje automático, todo concursante que haya tomado una salida falsa será obligatoriamente penalizado con un tiempo que se añadirá al tiempo que haya empleado en efectuar el recorrido prescrito.

Si los Reglamentos Particulares lo prevén, los Comisarios Deportivos podrán aumentar las penalizaciones indicadas, y/o aplicar otras penalizaciones (por ejemplo: "Stop and Go" o paso por la calle de boxes, etc.), pero solamente dentro de los límites fijados de antemano por estos reglamentos.

**C.D.M. 2010**

**78. JUECES EN LA LARGADA:** Se podrán habilitar uno o varios jueces por los organizadores de una competición para vigilar las salidas.

Los jueces en la salida señalarán inmediatamente al Director de la Prueba las falsas largadas que se hubieran comprobado.

**79. SERIES:** Una competición puede tener largadas en series cuya composición debe determinar el Comité de Organización y publicarse en el programa. La composición de estas series puede ser modificada en caso necesario, pero sólo por los Comisarios Deportivos.

**80. EMPATES:** En caso de empates, los pilotos empatados deberán repartirse el puntaje y premio atribuido a su puesto en la clasificación y el puntaje o los premios siguientes disponibles, o bien, si todos los pilotos interesados están de acuerdo, los Comisarios Deportivos podrán autorizar una nueva competición entre los únicos pilotos en cuestión, e imponer las condiciones de esta nueva competición, pero, en ningún caso, la primera competición deberá comenzarse de nuevo.

**CAPÍTULO VII**

**RÉCORDS**

**GENERALIDADES**

**81. JURISDICCIÓN:** la FRADSF se pronunciará en las peticiones de homologación de récords realizados en su territorio.

Los únicos récords reconocidos son los récords locales.

Un mismo récord podrá homologarse en varias categorías.

No hay ninguna distinción entre récord establecidos en pista o en ruta.

**82. REGISTRO DE RÉCORDS:** la FRADSF tendrá un registro de los récord establecidos o batidos en su territorio y podrá expedir, a petición, certificados de récord locales por los que se pagarán derechos a la FRADSF.

**CAPÍTULO VIII**

**CONCURSANTES (Concurrente) Y PILOTOS**

**83. REGISTRO DE CONCURRENTES Y PILOTOS:** Toda persona que desee obtener la condición de concurrente o piloto, deberá dirigir su petición de licencia a la FRADSF.

Si el piloto inscribe el vehículo, tiene igualmente la condición de concurrente y debe estar provisto de las dos licencias correspondientes.

**84. EXPEDICIÓN DE LICENCIA:** La FRADSF emitirá certificados de registro para "licencia de concurrente" o "licencia de piloto" "Licencia de Navegante" y "Licencia de Acompañante" la que deberá contar con el número del DUID acorde a Ley 10554.-

**85. RECHAZO DE LA LICENCIA:** la FRADSF puede rechazar la expedición de una licencia a un candidato que no responda a los criterios aplicables a la licencia solicitada. La causa de este rechazo deberá motivarse.

**86. DURACIÓN DE VALIDEZ DE LAS LICENCIAS:** Las licencias son válidas hasta el 31 de Diciembre de cada año.

**87. DERECHOS PERCIBIDOS POR LAS LICENCIAS:** La FRADSF puede percibir un derecho por la expedición de una licencia anual, y este derecho deberá ser fijado cada año por la FRADSF.

**88. VALIDEZ DE LAS LICENCIAS:** Una licencia de concurrente, piloto, navegante o acompañante, expedida por la FRADSF será válida en todo el territorio de la provincia y calificará al titular para inscribirse o conducir en todas las competencias organizadas bajo el control de la FRADSF. además, para las competencias reservadas, el titular deberá estar sometido a las condiciones estipuladas en el Reglamento Particular.

**89. PRESENTACIÓN DE LA LICENCIA:** Un concursante o piloto, inscripto en una prueba, deberá presentar su licencia, firmada por el titular, a petición de un Oficial cualificado de esta prueba.

**90. RETIRO DE LA LICENCIA:** Aquel que se inscriba, conduzca, cumpla una función oficial o tome parte, de cualquier forma, en una competición prohibida, será suspendido por la FRADSF.

**91. FICHA MÉDICA:** Todo piloto que quiera participar en pruebas automovilísticas, deben estar en condiciones de presentar, previo requerimiento, un Certificado de Aptitud Física cumplimentando los ítems requeridos a fin de obtener su Licencia Médica.

**92. SEUDÓNIMO:** El empleo de un seudónimo debe ser objeto de una petición dirigida a la FRADSF.

La licencia será en este caso establecida mencionando el seudónimo autorizado. Para ello deberá abonar un arancel adicional fijado por FRADSF.

Un titular de licencia, desde el momento en que se encuentre inscripto bajo un seudónimo, no podrá tomar parte en ninguna competición bajo otro nombre.

**C.D.M. 2010**

El cambio de seudónimo será sometido a las mismas formalidades que su obtención.

La persona que haya sido autorizada para usar un seudónimo sólo podrá volver a emplear su nombre después de una nueva decisión de la FRADSF que le expedirá una nueva licencia. No obstante en ella llevara inserto el número de DUID de nuestra provincia.-

**93. CAMBIO DE PILOTO:** En una competición distinta de una tentativa de récord no está permitido el cambio de piloto salvo que esté previsto en el Reglamento Particular.

Después de la publicación del programa, el cambio así previsto no podrá autorizarse más que por uno de los Comisarios Deportivos de la competencia.

**94. NÚMEROS DISTINTIVOS:** En el curso de una competición cada vehículo debe llevar, en un lugar muy visible, uno o varios números o marcas conformes las prescripciones del Reglamento Particular.

**95. RESPONSABILIDAD COMÚN DEL CONCURRENTE Y DEL PILOTO:** El firmante de la inscripción será responsable de las conductas y de las omisiones de sus pilotos, acompañantes, navegantes, mecánicos o pasajeros, además, cada uno de estos últimos será igualmente responsable de toda infracción al presente Código.

**96. PROHIBICIÓN DE SUSTITUIR UNA COMPETICIÓN POR OTRA:** Todo concurrente que, habiéndose inscripto, o todo piloto que, habiendo aceptado conducir en una competición, no tome parte en ella y participe en otra competición organizada el mismo día en otro lugar, será suspendido (retirada provisional de la licencia), a partir del comienzo de esta última competición y por un tiempo que fijará la FRADSF.

**97. INSCRIPCIONES EN PRUEBAS:** Se recuerda a los concurrentes que las únicas pruebas oficialmente reconocidas son aquellas que figuran en el Calendario Deportivo de la FRADSF.

Todo concursante que se inscriba en una prueba no oficialmente reconocida será sancionado según lo previsto en el presente Código.

**CAPÍTULO IX**  
**AUTOMÓVILES**

**98 VEHÍCULOS**

**98.1 Vehículo Terrestre:**

Por vehículo terrestre se entiende un aparato de locomoción movido por sus propios medios, que se desplaza teniendo constantemente un apoyo real sobre la superficie terrestre, ya sea directamente a través de un medio mecánico portador, ya sea indirectamente y cuya propulsión y dirección están controladas completa y constantemente por un conductor a bordo del vehículo.

**98.2 Automóvil:**

Un automóvil es un vehículo terrestre, que rueda por lo menos sobre una rueda, siempre en contacto con el suelo, y que asegura la dirección y la propulsión.

**98.3 Vehículo especial:**

Un vehículo especial es un vehículo de por lo menos una rueda, pero cuya propulsión no esté asegurada por las ruedas.

**98.4 CLASE:**

Agrupación de vehículos determinada por su cilindrada motor o por otros criterios de distinción.

**98.5 MARCA DEL AUTOMÓVIL:** Por marca se entiende el nombre de la empresa bajo el cual es públicamente conocido cierto modelo.

Cada caso no previsto será objeto de una decisión específica de la FRADPSF.

En el caso de los vehículos de fórmula de carrera o sport prototipo, se entiende por marca del automóvil el conjunto chasismotor.

Cuando el constructor del chasis utilice un motor de procedencia distinta a su propia fabricación, el vehículo se considerará como híbrido y el nombre del constructor del motor se asociará al del constructor del chasis, aún cuando se trate de un motor de marca conocida.

El nombre del constructor del chasis deberá preceder siempre al del constructor del motor.

En el caso en que un campeonato o torneo fuera ganado por un vehículo híbrido, se concederá el título al constructor del chasis.

**98.6 AUTOMÓVILES DE COMPETICIÓN:** Automóviles construidos por unidad y únicamente destinados a competición.

**98.7 AUTOMÓVILES IDÉNTICOS:** Automóviles pertenecientes a una misma serie de fabricación y que tienen la misma carrocería exterior e interior, las mismas partes mecánicas y el mismo chasis. Ese chasis puede ser parte integrante de la carrocería en el caso de un conjunto monocasco.

**98.8 MODELO DEL AUTOMÓVIL:** Automóvil perteneciente a una serie de fabricación que se distingue por una concepción y una línea exterior determinada de carrocería y por una misma ejecución mecánica del motor y de la tracción de las ruedas.

**98.9 VENTA NORMAL:** Es la distribución a la clientela por el servicio comercial del constructor.

#### C.D.M. 2010

**98.10 CLASIFICACIÓN DE LOS AUTOMÓVILES:** Para todas las competencias distintas de las tentativas de récord, los vehículos se clasificarán, por un lado, por categoría de vehículos (vehículos de carrera, de sport, de gran turismo y de turismo) y, por el otro, según la cilindrada de su motor.

Para las tentativas de récord se distinguirá entre vehículos de encendido electrónico, vehículos de encendido por compresión, vehículos de turbina.

#### **99. PARTES MECÁNICAS:**

Son todas las necesarias para la propulsión, suspensión, dirección y frenado así como todos los accesorios móviles que son necesarios o no para su funcionamiento normal.

#### **100. FICHA DE HOMOLOGACIÓN:**

Todo modelo de automóvil homologado por la FRADSF tendrá una ficha descriptiva denominada ficha de homologación en la cual estarán indicadas las características que permiten identificar dicho modelo.

Esta ficha define al vehículo tal como lo indica el constructor. Según el grupo en el cual participan los concursantes en competencias, las modificaciones estarán indicadas en la reglamentación técnica vigente aprobada por la FRADSF para la categoría, grupo o clase.

La presentación de las fichas de homologación a la verificación técnica previa a la largada podrá ser exigida por el organizador, quien tendrá derecho de negar la participación del concursante en caso de su no presentación. Cuando la comparación de un modelo de automóvil con su ficha de homologación dejara entrever una duda cualquiera, los Comisarios Técnicos deberán informarse en el manual de mantenimiento editado para el uso de los concesionarios de la marca o bien en el catálogo general que contiene la lista de las piezas de repuestos. En el caso de que esa documentación no se manifieste suficientemente precisa, será posible efectuar verificaciones directas por comparación con una pieza idéntica disponible en un Concesionario Oficial de la marca del vehículo. Corresponde al concursante procurarse la ficha de homologación y la o las fichas anexas concernientes a su automóvil en la FRADSF debidamente autenticadas.

**101. CONSTRUCCIONES PELIGROSAS:** Podrá excluirse por los Comisarios Deportivos de la competencia un automóvil cuya construcción parezca presentar peligro.

**102. PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS:** En todos los vehículos que tomen parte de una competición se debe colocar una pantalla de protección eficaz entre el motor y el asiento del piloto para evitar la proyección directa de las llamas en caso de incendio.

#### **103. SUSPENSIÓN O DESCALIFICACIÓN DE LOS AUTOMÓVILES:**

**a) Suspensión o descalificación de un automóvil determinado:**

La FRADSF podrá suspender, excluir de una o más competencias o descalificar un automóvil determinado como resultado que haya sido violado el presente Código, o el Reglamento técnico de su categoría ya sea por el concurrente, por el piloto, por el constructor del automóvil o su representante debidamente calificado.

**b) Suspensión o descalificación de una marca de automóviles:**

La FRADSF puede suspender en su propio territorio a una marca de automóviles porque haya sido violado el presente Código o el Reglamento Técnico de su categoría por el constructor de estos automóviles o su representante debidamente autorizado.

### **CAPÍTULO X**

#### **OFICIALES**

**104. LISTA DE OFICIALES:** Se designan bajo el nombre de Oficiales y pueden ser ayudados por adjuntos.

Los Comisarios Deportivos.

El Director de Carrera

El Director de la Prueba

El Secretario de la competencia.

Cronometristas.

Comisarios

Técnicos.

Asistentes de Comisarios Técnicos.

Comisarios de Boxes o Reaprovisionamiento.

Comisarios de Ruta o Pista.

Banderilleros.

Jueces de Llegada.

Jueces de hecho (Veedores).

Comisarios de Hándicaps.

Jueces de largada.

**C.D.M. 2010**

**105. DERECHO DE INSPECCIÓN:** Además de los Oficiales previstos la FRADSF puede dar a los miembros de su Comisión Deportiva el derecho individual de vigilar a sus licenciados en todas las competencias organizadas y regidas por el presente Código, así como el derecho de defender eventualmente sus intereses ante los organizadores de pruebas.

**106. ORGANIZACIÓN ESTRUCTURAL DE LOS OFICIALES:**

**a) Oficiales indispensables:** En una "competición" podrá haber hasta tres Comisarios Deportivos y un Director de Prueba, en el caso de competencias en que el tiempo intervenga total o parcialmente deberá haber uno o varios cronometristas.

De ser más de uno, los Comisarios Deportivos offician como un cuerpo bajo la autoridad de un Presidente expresamente designado en el Reglamento Particular. El Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos es, en particular, responsable de planificar el evento y asegurar que el orden sea respetado.

El es también responsable por el establecimiento del orden del día o agenda y de planificar todas las actas de la competencia. En el caso de empate de votos, la voz del Presidente tendrá preponderancia.

El Director de Carrera debe mantenerse en estrecha unión con el Presidente del panel durante toda la duración del "evento" a fin de llevar a buen término el mismo.

El Director de la Prueba estará en estrecho contacto con el Presidente del panel en todo momento de la competencia a fin de asegurar un claro desarrollo del evento.

**b) Director de la Prueba:** Puede designarse un Director de la Prueba para toda la duración de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenger.

En tal caso, sus obligaciones y responsabilidades serán establecidas en el Reglamento Deportivo correspondiente.

**107. NOMBRAMIENTO DE LOS OFICIALES:**

Los Comisarios Deportivo/s y técnicos se nombrará/n por la FRADSF que organiza o que expide el permiso para la competencia.

Los demás Oficiales se nombrarán por los organizadores bajo reserva de aprobación de la FRADSF.

**108. CUALIDADES REQUERIDAS:**

Los Cronometristas, Comisarios Técnicos, Asistentes de Comisarios Técnicos, y Comisarios de Handicap, deberán ser elegidos entre las personas calificadas para estas funciones y de los cuales la FRADSF publicará cada año la lista.

No deberán tener ninguna relación con un comercio o con una industria que puede aprovecharse directa o indirectamente de los resultados de la competición.

**109. ACUMULACIÓN DE FUNCIONES:** En una "competencia" la misma persona podrá, por decisión de los organizadores, asumir varias de las funciones con la condición que esté calificada para cada una de ellas.

**110. FUNCIONES PROHIBIDAS:** Ningún Oficial podrá en una competición realizar una función distinta de aquella para la que haya sido nombrado.

Le está prohibido concursar en toda competencia de un "campeonato" en el que ejerza una función oficial.

**111. RETRIBUCIÓN DE LOS OFICIALES:** Los Comisarios Deportivos deberán ser nombrados como los demás Oficiales podrán ser remunerados por sus servicios según una tarifa fijada por la FRADSF

**112. DEBERES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS:**

Como norma general los Comisarios Deportivos no serán responsables de la organización de la competencia y no deberán tener ninguna función ejecutiva referente a esta "competencia".

No incurrirán, pues, en razón de sus funciones, en ninguna responsabilidad, excepto ante la FRADSF Excepcionalmente y sólo en el caso de que el "evento" se organice directamente por la FRADSF, los Comisarios Deportivos de tal "evento" podrán combinar sus funciones con las de los organizadores.

Los Comisarios Deportivos deberán, tan pronto como sea posible, después del fin de la competencia, firmar y enviar a la FRADSF un informe final dando los resultados de cada competición, así como los detalles de las reclamaciones presentadas o las exclusiones pronunciadas, añadiendo a él su opinión con respecto a la decisión a tomar eventualmente para una suspensión o una descalificación.

En un campeonato que comprenda varias competencias puede haber para cada una de ellas Comisarios Deportivos diferentes.

**113. PODERES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS:**

Los Comisarios Deportivos tendrán una autoridad absoluta para hacer respetar el presente Código, los Reglamentos Particulares así como los programas y juzgarán todas las reclamaciones que pudieran surgir con ocasión de la competencia, bajo reserva de los derechos de apelación previstos en el presente Código.

En particular podrán:

Decidirán las sanciones a aplicar en caso de infracción a las leyes y los reglamentos.

**C.D.M. 2010**

Aportarán a título excepcional ciertas modificaciones a los Reglamentos Particulares, modificarán la composición y el número de las series.

Autorizarán una nueva salida en caso de empates.

Autorizarán cambios de pilotos.

Aceptarán o no las rectificaciones propuestas por los jueces de hechos Imponer multas.

Podrán pronunciar exclusiones.

Podrán aportar, si es necesario, modificaciones a la clasificación. Podrán impedir participar a todo piloto (o todo automóvil) que consideraran o que les fuera señalado por el Director de Carrera como posible causa de peligro.

Podrán excluir de una competencia determinada o por toda la duración del evento a todo concurrente o piloto que consideren o que le sea señalado por el Director de Carrera o el Comité de Organización como no calificado para tomar parte en ella o que juzguen culpable de conducta incorrecta o de maniobra fraudulenta, además, podrán exigir, si éste se rehúsa obedecer una orden de un Oficial responsable, que abandone el terreno del recorrido o sus anexos.

Podrán aplazar una competición en caso de fuerza mayor o por razones imperiosas de seguridad.

Podrán aportar al programa, en lo concerniente a la posición de las líneas de salida y llegada, o cualquier otra cuestión, las modificaciones que fuesen solicitadas por el Director de la Prueba o el organizador para conseguir una mayor seguridad de los concursantes y del público.

Podrán designar, si es necesario, uno o varios suplentes en caso de ausencia de uno o varios Comisarios Deportivos sobre todo si hubiese lugar a asegurar la presencia de los tres Comisarios Deportivos indispensables.

Podrán tomar la decisión de detener una carrera.

Además, para los Campeonatos, Copas, Trofeos y pruebas, en las que oficie un Director de la Prueba, podrán ser asistidos por el Director de la Prueba para imponer las sanciones descriptas anteriormente.

**114. DEBERES DEL DIRECTOR DE CARRERA O DIRECTOR DE LA PRUEBA**

El Director de Carrera puede ser al mismo tiempo Secretario del "evento" y puede hacerse ayudar por adjuntos.

En un "campeonato" que comprenda varias competiciones puede haber en cada una de ellas, un Director de Carrera diferente.

El Director de Carrera es responsable de conducir el evento conforme al programa oficial.

En particular deberá:

Asegurar el orden en el terreno del recorrido, en colaboración con las Autoridades Militares y Policiales encargadas de la Policía y especialmente designadas para vigilar la seguridad pública.

Asegurarse de que todos los Oficiales estén en sus puestos y prevenir a los Comisarios Deportivos de la ausencia de alguno de ellos.

Asegurarse de que todos los Oficiales poseen todas las informaciones necesarias para cumplir sus funciones.

Vigilar a los concursantes y a sus automóviles e impedir a todo concurrente o piloto excluido, suspendido o descalificado tomar parte en las competiciones para las cuales no está habilitado.

Asegurarse de que cada automóvil y, si hay lugar, cada concursante es portador de los números distintivos correspondientes a los del programa.

Asegurarse de que cada automóvil sea conducido por el piloto designado.

Agrupar a los automóviles según sus categorías y sus clases.

Hacer avanzar a los automóviles hasta la línea de salida, colocarlos en el orden prescrito y, si es necesario, dar la largada.

Presentar a los Comisarios Deportivos toda proposición relativa a cambios de programa y a faltas, infracciones o reclamaciones de un concursante.

Recibir estas reclamaciones y transmitir las sin retraso a los Comisarios Deportivos que decidirán la solución a dar.

Reunir las actas de los Cronometristas, de los Comisarios Técnicos, de los Controladores, de los Comisarios de Ruta, así como todos los datos necesarios para establecer la clasificación.

Preparar o hacer preparar, por el Secretario de la competencia, en lo concerniente a la o las competiciones de las que se ha ocupado, los elementos del informe final y someterlo a la aprobación de los Comisarios Deportivos.

**115. DEBERES DEL SECRETARIO DEL "EVENTO":** El Secretario de la competencia es responsable de la organización material de la misma y de los anunciados que se realicen con ella.

Debe asegurarse de que los diferentes Oficiales estén al corriente de sus atribuciones respectivas y de que estén provistos de los elementos necesarios.

**C.D.M. 2010**

Si es necesario, secundará al Director de la Prueba en la preparación de los informes finales de cada competición.

**116. DEBERES DE LOS CRONOMETRISTAS:**

Los principales deberes de los cronometristas son:

A la apertura del "evento", ponerse a disposición del Director de Carrera, que les dará, si es preciso, las instrucciones necesarias.

Dar las largadas, si reciben la orden de ello del Director de Carrera.

No emplear para el cronometraje, más que los aparatos aceptados por la FRADSF o, si se trata de récord donde es necesario cronometrar a la centésima de segundo, aparatos aprobados.

Realizar y firmar, bajo su propia responsabilidad, sus actas y enviarlas acompañadas de todos los documentos necesarios, ya sea al Director de Carrera si se trata de una "competencia", ya sea a la FRADSF si se trata de una tentativa de récord o de una prueba.

Dirigir, a petición, sus hojas originales de cronometraje, ya sea a los Comisarios Deportivos o a la FRADSF.

No comunicar los tiempos o los resultados más que a los Comisarios Deportivos o al Director de Carrera, salvo instrucciones contrarias por parte de estos Oficiales.

**117. DEBERES DE LOS COMISARIOS TÉCNICOS:**

Los Comisarios Técnicos están encargados de todas las verificaciones concernientes a los órganos mecánicos de los automóviles. Deberán:

Ejercer su control, ya sea antes del evento a petición de la FRADSF, del Comité de Organización, o durante el evento a petición del Director de Carrera.

Emplear instrumentos de control aprobados o aceptados por la FRADSF.

No comunicar ninguna información oficial más que a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera, con exclusión de cualesquiera otros.

Elaborar y firmar, bajo su propia responsabilidad, sus actas y remitirlas a la Autoridad anteriormente designada que le haya dado la orden de elaborarlas.

**118. DEBERES DE LOS ASISTENTES DE LOS COMISARIOS TÉCNICOS:**

Los controladores están encargados de todas las verificaciones concernientes al peso de los automóviles, las dimensiones de su carrocería y de sus accesorios, así como de los documentos concernientes a los concursantes y pilotos (licencias, permiso de conducir, seguros, etc.).

Las funciones de los controladores pueden ser confiadas a los Comisarios Técnicos.

Los controladores deberán:

Ejercer sus funciones, ya sea antes de la competencia a petición de la FRADSF o del Comité de Organización, o durante la competencia a petición del Director de Carrera, con exclusión de cualquier otro.

Emplear instrumentos de control aprobados o aceptados por la FRADSF

No comunicar ninguna información oficial más que a la FRADSF, al Comité de Organización, a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera, a exclusión de cualesquiera otro.

Establecer y firmar, bajo su exclusiva responsabilidad, sus actas y remitirlas a la Autoridad anteriormente designada que le haya dado la orden de llevarlas a cabo.

**119. DEBERES DE LOS COMISARIOS DE BOXES O REAPROVISIONAMIENTO:**

Los Comisarios de Boxes están encargados de vigilar todas las operaciones de reaprovisionamiento de los automóviles durante una Competición y de hacer respetar las prescripciones correspondientes del Reglamento Particular.

Están bajo las órdenes del Director de Carrera, al cual deben señalar inmediatamente toda infracción cometida por un concursante o un piloto. Al final de cada competición deben dar cuenta de su misión al Director de Carrera, ya sea verbalmente o por escrito, según las instrucciones que hubieran recibido.

**120. DEBERES DE LOS COMISARIOS DE PISTA/RUTA Y BANDERILLEROS:**

Los Comisarios de Pista/Ruta ocupan a lo largo del recorrido, los puestos que le son asignados por el Director de Carrera o el Comité de Organización. Desde la apertura de un evento cada jefe de puesto está bajo las ordenes del Director de Carrera, el cual debe dar cuenta inmediatamente por los medios de que disponga, de todos los incidentes o accidentes que puedan producirse en la sección de la cual su puesto tiene la vigilancia.

Los Banderilleros están especialmente encargados de la maniobra de las banderas de señalización. Pueden ser al mismo tiempo Comisarios de Pista/Ruta.

Al final de cada competición cada Jefe de puesto debe remitir al Director de Carrera un informe escrito sobre los incidentes comprobados por él.

**C.D.M. 2010**

Durante las competencias, y salvo orden contraria del Director de Carrera, los Comisarios de Ruta deberán, en la medida de lo posible, indicar a la Oficina Central de información el orden de paso de los concursantes ante su puesto de vigilancia, y esto vuelta a vuelta si se trata de un circuito cerrado.

**121 SISTEMAS DE VIDEO O ELECTRÓNICOS.**

Los Comisarios Deportivos podrán usar sistemas de vídeo o electrónicos para facilitar su decisión.

**122. DEBERES DE LOS COMISARIOS DE HANDICAP:**

Los Comisarios de Handicap deben, después del cierre de las inscripciones, preparar los hándicaps según las estipulaciones del Reglamento Particular, no debiendo dejar de indicar si uno de los hándicaps debería ser modificado por razón de un resultado obtenido en una competición precedente.

**CAPÍTULO XI**

**PENALIDADES**

**123. INFRACCIONES A LOS REGLAMENTOS:**

Se considerarán infracciones a los reglamentos, además de los casos que están previstos precedentemente:

**a)** Toda corrupción o intento de corrupción directa o indirecta sobre toda persona que cumpla una función oficial en una competición o que tenga un empleo cualquiera relacionado con esta competición, el oficial o el empleado que acepte una oferta corruptiva, o que preste para ello su colaboración, será igualmente culpable de infracción a los Reglamentos.

**b)** Toda maniobra que tenga intencionadamente por objeto inscribir, hacer inscribir o hacer salir un automóvil no autorizado.

**c)** Todo procedimiento fraudulento o maniobra desleal que perjudique los intereses de las competencias o los intereses del deporte automovilístico.

**124. PENALIZACIONES:**

Todas las infracciones al CDMPSF o sus Anexos, a los reglamentos o sus Anexos o a cualquier Reglamento Particular cometidas por los organizadores, oficiales, concurrentes, pilotos u otras personas u organizaciones, podrán ser penalizadas o multadas.

Las penalizaciones o multas pueden ser aplicadas por los Comisarios Deportivos de la prueba y las Autoridades Deportivas, como se indica en los artículos siguientes.

Las decisiones del Colegio de Comisarios Deportivos serán inmediatamente ejecutadas, con independencia de que se interponga apelación contra ellas, cuando estén en conflicto problemas de seguridad o irregularidades en la inscripción de un concursante que participe en la prueba, o cuando en el transcurso de una misma prueba, sea cometido por un mismo concursante más de un acto que pueda llevar aparejada la exclusión del mismo.

En todo caso, como salvaguarda, si el concursante apela, excluidos los casos citados anteriormente (seguridad o irregularidades en la inscripción), la ejecución de la sanción será suspendida, especialmente para determinar la aplicación de cualquier regla de hándicap que tenga influencia en la participación en una prueba ulterior, pero el concursante y el piloto solo podrán participar en la entrega de premios o en la ceremonia del podio, y figurar en la clasificación final oficial de la prueba, en el puesto que le correspondería tras la aplicación de la penalización impuesta, sin perjuicio que sus derechos sean reestablecidos por el Tribunal de apelación.

Las penalizaciones de "Pare y siga" y la de "Penalización de paso por Boxes", así como ciertas penalizaciones, expresamente estipuladas en los reglamentos de los Campeonatos, no son susceptibles de apelación.

En materia de lucha Antidoping, las Autoridades Deportivas, adoptarán las sanciones previstas en la reglamentación antidoping de este Código.

**125. ESCALA DE PENALIZACIONES:**

Las penalizaciones que pueden ser aplicadas serán las siguientes, por orden de severidad creciente:

Amonestación

Multa

Penalización en tiempo

Exclusión

Suspensión

Descalificación

La penalización en tiempo significa una penalidad expresada en minutos y/o segundos.

Cada una de estas penalizaciones puede aplicarse tras el informe correspondiente y si se trata de una de las tres últimas, tras convocatoria del interesado para permitirle presentar personalmente su defensa.

**126. RESPONSABLE DE LAS MULTAS:**

Los concurrentes son responsables de las multas aplicadas a sus pilotos, navegantes, acompañante, asistentes, pasajeros, etc.

**127. PLAZO DE PAGO DE LAS MULTAS:**

Las multas deberán pagarse dentro de las 48 Hs. de notificadas.

Cualquier atraso en efectuar el pago podrá corresponder una suspensión durante el período que permanezca impaga el producto de las multas se usará para la promoción y la organización de los eventos del Campeonato.

**128. EXCLUSION:**

La exclusión puede pronunciarse por los Comisarios Deportivos en las condiciones previstas. Impide a quien sea objeto de ella tomar parte en una o varias competiciones de un evento. En cualquier caso, trae consigo la pérdida del derecho de inscripción, que queda en posesión de los organizadores.

**129. SUSPENSION:**

La suspensión no se puede pronunciar más que por la FRADSF por una falta grave.

Mientras rige, la suspensión suprime el derecho de tomar parte, con cualquier título, en toda competición organizada.

La suspensión entraña la anulación de las inscripciones contraídas anteriormente para las competiciones que deban tener lugar durante el periodo de esta suspensión. Entraña igualmente la pérdida de los derechos de inscripción relativos a estas competiciones.

**130. RETIRO DE LA LICENCIA:**

Todo concurrente o piloto, suspendido, está obligado a remitir su licencia a la FRADSF, Expirado el período le será devuelta.

Todo retraso en la entrega de la licencia a la FRADSF, se añadirá al tiempo de la suspensión.

**131. EFECTOS DE LA SUSPENSION:**

La suspensión pronunciada por la FRADSF se limitará, a sus efectos, al territorio de la provincia de Santa Fe.

**132. DESCALIFICACION:**

La descalificación suprime definitivamente, para el que es objeto de ella, el derecho de tomar parte, con cualquier título, en toda competición.-

La descalificación no puede pronunciarse más que por la FRADSF y por una falta de una gravedad excepcional, tiene como consecuencia la anulación de las inscripciones contraídas anteriormente por la persona descalificada, con pérdida de los derechos de inscripción.

**133. EFECTOS DE LA DESCALIFICACION:**

La descalificación será siempre provincial.

**134. SUSPENSION O DESCALIFICACION DE UN AUTOMOVIL:** Puede extenderse ya sea a un automóvil determinado, ya sea a una marca de automóviles.

**135. PERDIDA DE LAS RECOMPENSAS:**

Todo concurrente que sea excluido, suspendido o descalificado con ocasión de una competición pierde todo derecho a la obtención de una recompensa concedida en el curso de dicha competición.

**136. MODIFICACIONES EN LA CLASIFICACION Y EN LAS RECOMPENSAS:**

Los Comisarios Deportivos deberán indicar las modificaciones que resulten en la clasificación y en las recompensas. Decidirán si el siguiente al penalizado puede tomar su lugar.

**137. PUBLICACION DE LAS PENALIDADES:**

La FRADSF tiene el derecho de publicar o de hacer publicar las penalizaciones, indicando el nombre de la persona, del automóvil o de la marca de automóvil que han sido objeto de la penalización. Las personas encausadas no podrán, bajo pena de descalificación, valerse de esta publicación para intentar procedimientos judiciales contra la FRADSF, o contra cualquier persona que haya hecho dicha publicación.

**138. REDUCCION DE PENALIDADES:**

La FRADSF tiene el derecho de reducir la parte de la pena de suspensión que quede por cumplir o de levantar la descalificación, en las condiciones que determine.

**CAPÍTULO XII**

**RECLAMACIONES**

**139. DERECHO DE RECLAMACIONES:**

El derecho de reclamaciones sólo corresponde a los

concurrentes; sin embargo, los oficiales siempre pueden actuar de Oficio, en el caso en que no se les presente reclamación alguna. Un concursante que desee presentar una reclamación contra más de un

**C.D.M. 2010**

concurrente deberá formular tantas reclamaciones como concursantes involucrados haya en la acción correspondiente.

**140. PRESENTACION DE LA RECLAMACION:**

Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y acompañada de una caución cuyo importe se fijará cada año por la FRADSF, y que sólo será reembolsada si se ha reconocido el fundamento de la reclamación.

**141. DIRECCION DE LAS RECLAMACIONES:**

Las reclamaciones relacionadas con una competición deben dirigirse al Director de Carrera o a su Adjunto, si existe.

A falta del Director de Carrera o Director Adjunto de la carrera, estas reclamaciones se deberán dirigir al o los Comisario/s Deportivo/s de la competición o, al menos, a uno de ellos.

**142. PLAZOS DE LA RECLAMACION:**

**a)** Las reclamaciones contra la inscripción de los concursantes o de los pilotos o contra la distancia anunciada para un recorrido, deben presentarse a más tardar dos horas después del cierre del control de verificación.

**b)** Las reclamaciones contra un hándicap, contra la composición de las series, deben presentarse hasta una hora antes de la largada de la competencia.

**c)** Las reclamaciones contra una decisión tomada por un Comisario Técnico o su ayudante en el pesaje se deben presentar por el concursante interesado inmediatamente después de su resolución.

**d)** Las reclamaciones contra un error o una irregularidad cometida en el curso de una competición, contra la no conformidad de los vehículos con los reglamentos que los rigen, contra la clasificación establecida al final de la competición deben presentarse, salvo imposibilidad material admitida por los Comisarios Deportivos de la competencia, a más tardar 30 minutos después de la publicación oficial de la clasificación de la competición.

Los concursantes deberán haber sido informados con anticipación del lugar y de la hora exacta de esta publicación, ya sea por el Reglamento Particular o uno de sus anexos, ya sea por el programa.

En el caso en que los organizadores se encontraran en la imposibilidad material de publicar la clasificación oficial como estaba previsto, estarán obligados a hacer colocar, en el lugar y a la hora fijados, indicaciones precisas sobre sus intenciones futuras en lo concerniente al anuncio oficial de la clasificación.

**e)** Todas las reclamaciones antes consideradas se juzgan con urgencia por los Comisarios Deportivos del evento y se tendrá en cuenta la opinión del Director de Carrera.

En caso de falta de unanimidad de votos entre los Comisarios Deportivos de la prueba, el voto del presidente de los Comisarios Deportivos del evento será preponderante.

**143. CONVOCATORIA:**

La citación del reclamante y de toda persona contra la cual va dirigida la reclamación tendrá lugar lo antes posible después de la presentación de la reclamación.

Las partes en cuestión deberán ser convocadas en consecuencia y podrán hacerse acompañar por testigos. Los Comisarios Deportivos deberán asegurarse que las partes en cuestión hayan recibido personalmente la convocatoria.

En ausencia de una parte en cuestión, o de sus testigos, la resolución se podrá tomar igualmente.

Si el juicio no pudiera realizarse inmediatamente después de la citación de las partes en cuestión, estas últimas podrán ser informadas del lugar y de la hora en que se celebrará el juicio.

**144. PUBLICACION DE LA CLASIFICACION Y DISTRIBUCION DE LOS PREMIOS:**

La entrega de premios no comenzará hasta haber transcurrido media hora como mínimo luego de la publicación oficial de los resultados.

Un premio ganado por un concursante que se encuentra bajo el efecto de una reclamación debe retenerse hasta que se haya decidido definitivamente esta reclamación.

Además, toda reclamación cuyo resultado es susceptible de modificar la clasificación obliga a los organizadores a publicar solamente una clasificación provisional y a retener todos los premios hasta la proclamación del juicio definitivo.

Sin embargo, en el caso que la reclamación no afectase más que a una parte de la clasificación, la otra parte se podrá publicar a título definitivo y se podrán distribuir los premios correspondientes.

**145. JUICIO:**

Todos los interesados tendrán la obligación de someterse a la decisión tomada, con sujeción a las condiciones de apelación previstas en el presente Código, pero ni los Comisarios Deportivos, ni la FRADSF tendrán derecho a decidir que sea comenzada de nuevo una competición.

**146. RECLAMACION SIN FUNDAMENTO:**

Si la reclamación es rechazada o si es retirada luego de presentada, no se devolverá ninguna parte de la caución. Si se juzga con fundamento parcial, la caución podrá ser restituida en parte y en su totalidad si se retiene la reclamación.

Además, si se reconoce que el autor de la reclamación actúa de mala fe, la FRADSF podrá aplicarle una de las penalizaciones previstas en el presente Código.

**147. DERECHO DE REVISION:** *Si, en las competencias que forman parte de un Campeonato, se descubre un nuevo elemento, independientemente del hecho de que el / los Comisario/s Deportivo/s de la prueba se haya/n expedido al respecto, dicho/s Comisario/s deberá/n en una fecha acordada convocar a la parte o*

*partes involucradas a escuchar cualquier explicación pertinente y expresar su juicio a la luz de los hechos y los elementos presentados.*

El derecho de apelación contra esta nueva decisión se limita a la parte o partes involucradas.

En caso que la primera decisión ya haya sido objeto de una apelación ante el Tribunal de Apelación de la FRADSF se someterá legítimamente el caso a estos tribunales para la posible revisión de su decisión previa.

El período para interponer un recurso de revisión expira el 30 de Noviembre de cada año en curso.

**CAPÍTULO XIII**

**APELACIONES**

**148. JURISDICCION:**

El Tribunal de Apelación, constituye para sus propios licenciados el tribunal encargado de resolver cualquier desavenencia que haya surgido a propósito del deporte automovilístico provincial.

**149. TRIBUNAL DE APELACION:**

La FRADSF designará, o hará designar por su Comisión Deportiva, un determinado número de personas, sean miembros o no de la FRADSF, que constituirán el Tribunal de Apelación provincial.

No podrán formar parte de este Tribunal, aquellos de sus miembros que hayan tomado parte como concurrentes, conductores u oficiales, en la competición en la cual se haya producido el hecho que se enjuicie, o los que hayan pronunciado alguna resolución o juicio sobre el asunto en cuestión, o, en todo caso, aquellos que se encuentren afectados, directa o indirectamente, por el asunto.

**150. TRIBUNAL DE ULTIMA INSTANCIA:**

El Comité Ejecutivo en pleno de FRADSF actuará como Tribunal de Ultima Instancia en los casos de arbitrariedad manifiesta cometida por las autoridades de un evento, podrá hacerlo de oficio o bien mediante escrito recursivo.

También se constituirá como Tribunal de Ultima Instancia en casos excepcionales de revocatoria del Tribunal de Apelaciones.-

Todas las resoluciones emitidas serán definitivas.-

**151. PROCEDIMIENTO DE APELACION:**

Todo concurrente, tiene el derecho de apelar contra las penalizaciones impuestas, una vez interpuesto el recurso de apelación ante el Ente Fiscalizador, dentro de los plazos que correspondan, éste deberá elevar las actuaciones, con toda la prueba producida al Tribunal de Apelaciones según corresponda, los cuales notificarán en forma fehaciente al apelante de la fecha que se señale para la presentación del escrito fundando su recurso, si no lo hubiese hecho con antelación.

Tendrán el derecho de presentar testigos, pero su ausencia a la audiencia no interrumpirá el curso del procedimiento.

Ante el Tribunal de Apelaciones no podrán presentarse nuevas pruebas, pero el mismo, de oficio, podrá requerir las medidas que estime necesarias para la mejor resolución del caso apelado.

Haya o no presentación del escrito fundando el recurso, el procedimiento seguirá su curso hasta el fallo definitivo.

Con el escrito de apelación, el recurrente deberá acompañar el recibo que justifique el pago del derecho de apelación, cuyo monto será fijado anualmente por la FRADSF.-

En caso de falta de pago dentro del plazo fijado para la apelación, este recurso será declarado desierto, sin más trámite, quedando firme la sanción apelada.

**152. PLAZOS PARA LAS APELACIONES:**

Los plazos para interponer los recursos son los siguientes:

**a)** Dos días hábiles, contra las resoluciones de los Comisarios Deportivos que apliquen la sanción, a contar de la notificación de la misma al inculpado, en forma fehaciente dentro de la hora de esa comunicación el inculpado deberá manifestar su intención de apelar la decisión del o los Comisario/s Deportivo/s en forma escrita y estar firmada por el concurrente.

**C.D.M. 2010**

**b)** Cinco días hábiles, contra las resoluciones del Ente Fiscalizador que sean susceptibles de apelación ante el Tribunal de Apelaciones.

Con esta apelación no podrán aportarse nuevas pruebas y en caso de no hacerse uso del recurso dentro del plazo establecido, el mismo será declarado desierto, quedando firme lo resuelto anteriormente.

**c)** Ocho días hábiles, en los casos de apelación ante la Mesa Directiva de la FRADSF, contra resoluciones de las autoridades, que se consideren casos excepcionales de arbitrariedad manifiesta, debiendo en ese acto fundarse por escrito y en forma amplia las causales de la presunta arbitrariedad y acompañarse toda la prueba de que intente valerse en adelante.

En todos los casos que anteceden, con excepción del inciso a) los recursos de apelación podrán interponerse por telegrama debiendo ser confirmado por un escrito firmado por el recurrente dentro de los plazos indicados y acompañado por el comprobante del depósito correspondiente a la suma establecida para cada caso de apelación, sin lo cual se considerará como no presentada.

**153. PLAZOS PARA LOS FALLOS DEL TRIBUNAL DE APELACIONES:**

El Tribunal de Apelaciones deberá expedirse pronunciando su fallo dentro del plazo de treinta días a contar desde la fecha en que le fueron elevadas las actuaciones con motivo de apelaciones interpuestas contra fallos que hayan emanado del Ente Fiscalizador. Solo por circunstancias especiales el fallo podrá exceder de ese plazo y en tal caso, el mismo deberá indicar las causas.-

**154 JUICIO:**

El Tribunal de Apelación provincial podrá fallar que la decisión contra la cual se ha apelado sea anulada, y en su caso, la penalización disminuida o aumentada, pero no tendrá el derecho de decidir que se comience de nuevo una competición. Las decisiones del Tribunal de Apelación deberán ser motivadas.

**155. COSTAS:**

Al decidir sobre los recursos que le son presentados, el Tribunal de Apelaciones decidirá, en función de la resolución, determinar las costas que serán calculadas por sus secretarías de acuerdo a los gastos ocasionados por la instrucción del caso y la reunión del Tribunal. Las costas estarán constituidas sólo por estos gastos, con exclusión de los gastos u honorarios de defensa soportados por las partes.

**156. PUBLICACION DEL JUICIO:**

La FRADSF, tiene el derecho de hacer publicar la resolución de una apelación, indicando los nombres de las personas involucradas.

Sin perjuicio del derecho de apelación, las personas involucradas no podrán valerse de esta publicación para intentar procedimientos contra la FRADSF, o cualquier otra persona que hubiera hecho dicha publicación.

*Para disipar toda duda, ninguna disposición de este Código podrá impedir a ninguna de las partes el ejercicio de su derecho a acudir ante cualquier jurisdicción competente, sin perjuicio, no obstante, de cualquier obligación que pueda haber sido asumida para la resolución previa de la controversia por cualquier otro modo o procedimiento disponible para la resolución de litigios.*

**ARBITRARIEDAD MANIFIESTA:**

Se considera arbitrariedad manifiesta, cuando por una resolución el afectado ha sido privado de su derecho de defensa previa a la resolución del caso o por cualquier otra deficiencia en el curso del procedimiento contrario a las normas reglamentarias vigentes, como también cuando en la resolución final se advierta una notoria y evidente desproporción entre la falta cometida y la sanción aplicada, la cual en todos los casos debe ajustarse a la escala de Penalidades.

Este recurso podrá ser interpuesto igualmente por los Clubes afiliados o por directivos de los mismos, contra resoluciones de las mismas que juzguen como arbitrariedad manifiesta.

El escrito de apelación fundamentando la arbitrariedad, deberá ser presentado en tiempo y forma.

Ante la presentación del recurso por parte del afectado, la Comisión Deportiva elevará a la Mesa Directiva de la FRADSF y ésta, previo al estudio de la apelación, deberá resolver la existencia o no de la arbitrariedad, devolviendo las actuaciones sin más trámite, si esta es rechazada.

En caso de hacer lugar a la apelación, la Mesa Directiva de la FRADPSF, resolverá reabrir las actuaciones y disponer las medidas que estime necesarias para resolver el fondo de la cuestión.-

Si se hace lugar al recurso presentado, siendo resuelto a favor del apelante y modificando el fallo, además de reintegrarle la suma abonada en concepto de arancel de apelación ante la FRADSF, la Federación deberá reintegrar al mismo las cantidades que este le hubiese abonado durante el trámite del caso.

Los recursos por arbitrariedad manifiesta, serán resueltos como única instancia por la Mesa Directiva de la FRADPSF y su fallo será definitivo.

Si ante cualquier nota o presentación de un interesado que se considere claramente perjudicado por una resolución, pero que no haya invocado un recurso de arbitrariedad manifiesta y la Mesa Directiva

**C.D.M. 2010**

considera que en realidad ha existido en forma clara y manifiesta una notoria arbitrariedad, podrá disponer de oficio la existencia de tal arbitrariedad, resolución debidamente fundada. En tal caso deberá hacerlo saber al afectado, y si este lo ratifica, deberá fundar el recurso y abonar el arancel por la apelación, luego de lo cual el expediente será tratado por la Mesa Directiva de la FRADPSF para resolver el recurso.

**CAPITULO XIV**

**CUESTION COMERCIAL UNIDA CON EL DEPORTE AUTOMOVILISTICO**

**157. AUTORIZACION**

Sin autorización escrita y previa de la FRADSF, ningún organizador o agrupación de organizadores cuya(s) prueba(s) forme(n) parte de un Campeonato, Trofeo o Copa provincial, regional o zonal, podrá indicar o hacer creer que dicho Campeonato, Trofeo o Copa está subvencionado o apoyado financieramente, directa o indirectamente, por una empresa u organización comercial.

La FRADSF se reserva en exclusiva el derecho de ligar el nombre de una empresa, organización o marca comercial a un Campeonato, Trofeo o Copa.

**CAPITULO XV**

**NUMEROS DE COMPETICIÓN**

**Y PUBLICIDAD EN LOS VEHICULOS**

**158. CARACTERISTICAS DE LOS NUMEROS**

Para los números de competición de cada vehículo quedarán liberadas las medidas, colores, cantidad, y lugar de colocación de las distintas categorías acorde a criterio de cada Reglamento de Campeonato, no obstante el diseño de las cifras será del tipo clásico tal como se describe a continuación: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0.

**159. IDENTIFICACION DE LA TRIPULACION:**

Sobre los guardabarros delanteros, puertas delanteras, puertas traseras (en sus cristales), según la categoría de vehículos de turismo, figurará la identidad, (Nombre y apellido) del o de los pilotos, navegantes o acompañantes que conduzcan los vehículos así como sus correspondientes grupos sanguíneos. La altura mínima de las letras de los nombres será de 4 cm. En caso de vehículos monoplasas lo harán en ambos flancos del cockpit (carlinga). En todos los casos figurarán el grupo y factor sanguíneo del concursante.

**160. ESPACIO RESERVADO A PUBLICIDAD OFICIAL:** Por encima o por debajo de la superficie que ocupe el número, se dejará un espacio que abarque el ancho rectangular total y una altura de 12 cm., a disposición de los organizadores, con vistas a colocar, si viniese al caso, una publicidad. En los coches donde no sea posible disponer de esta superficie (por ejemplo algunos monoplasas), el concursante estará obligado a dejar libre de publicidad una superficie complementaria, con las mismas dimensiones que la superficie anteriormente definida. En el caso de que no hubiera sitio para colocar las publicidades oficiales por encima o por debajo de los números de carrera, podrán situarse al lado. Los concursantes no podrán rechazar esta publicidad.

**161. PUBLICIDAD** Bajo reserva de eventuales limitaciones impuestas por las FRADSF, el resto de la carrocería podrá llevar publicidad.

Ni los números de competición, ni las publicidades podrán rebasar la superficie de la carrocería.

Los parabrisas y cristales de puertas delanteras deberán quedar libres de toda inscripción, a excepción de una banda que tenga una altura máxima de 10 cm. en la parte superior del parabrisas y, a condición de que la visibilidad trasera quede intacta, una banda que tenga una altura máxima de 8 cm. sobre la luneta trasera.

**161.1 Vehículos Antiguos**

La publicidad en vehículos antiguos se limitará, como máximo, a un emplazamiento de 50 x 14 cm. por encima y otra por debajo de los tres números de competición. Los nombres de los equipos concursantes/pilotos podrán aparecer una vez sobre cada lado del vehículo, dimensiones máximas de 10 x 40 cm. para cada lado. Podrá aparecer a cada lado una insignia del club, con dimensiones máximas de 10 x 10 cm. Los distintivos publicitarios de cada vehículo específico podrán ser conservados tal como vienen de origen (así como el número del chasis).

**162. PUBLICIDAD FALSA:** El concursante o la firma que hace publicidad con ocasión de una competencia o de un récord debe indicar las condiciones generales y particulares de la performance anunciada, la naturaleza de la competición o de récord, la categoría, la clase de vehículo y la posición o resultado obtenido.

**C.D.M. 2010**

Toda omisión o adición de forma que provoque una duda en el espíritu del público podrá dar lugar a la aplicación de una penalización que afectará al autor responsable de dicha publicidad.

No se publicará la victoria de un Campeonato, Copa, Trofeo o Desafío, antes de la finalización de la última prueba de este Campeonato, Copa, Trofeo o Desafío a menos que lleve las palabras: "sujeto a la publicación oficial de los resultados por la FRADSF."

Este reglamento también rige para una victoria en una prueba de un Campeonato, Copa, Trofeo o Desafío.

La publicidad deberá llevar el logo de la FRADSF. específico para el Campeonato, Copa, Trofeo o Desafío en cuestión.

Toda infracción a este reglamento podrá implicar una penalización impuesta por la FRADSF sobre cualquier concurrente, constructor, piloto, o compañía responsable de publicar la publicidad.

**CAPÍTULO XVI**

**METODO DE ESTABILIZACIÓN DE LAS DECISIONES DE LA FRADSF**

**163. GENERALIDADES**

Al comienzo de cada año calendario, ésta publicará la lista de los campeonatos y de las pruebas puntuables para éstos. Si posteriormente se retirase una prueba cualquiera, perderá su carácter para el año en cuestión.

Cada año, antes del 31 de diciembre, la FRADSF publicará todos los cambios a las reglas técnicas de los campeonatos. Todos los cambios entrarán en vigor a partir del 1 de enero del año que siga a la publicación. Únicamente los cambios que afecten a la seguridad podrán entrar en vigor sin previo aviso.

**CAPÍTULO XVII**

**APLICACIÓN DEL CÓDIGO**

**164. INTERPRETACION DE LOS REGLAMENTOS:**

La FRADSF poseedora de los poderes deportivos del automovilismo provincial decidirá sobre toda cuestión surgida en su territorio y relativa a la interpretación del presente Código o sus reglamentos, bajo reserva del derecho de Apelación.

**165. AUTORIDAD EJECUTIVA DEL DEPORTE MOTOR:**

*La FRADSF poseedora de los poderes deportivos provinciales, (acorde Ley 10554) designará las Comisiones que crea necesario para optimizar su funcionamiento y aplicación del presente Código Deportivo Motor.*

**166. MODIFICACION AL CODIGO:**

La FRADSF se reserva el derecho de aportar en cualquier momento modificaciones al presente Código, y de revisar periódicamente sus Anexos.

**167. COMUNICACIONES AVISOS:**

Todas las comunicaciones que en virtud del presente Código tenga/n que hacer a la FRADSF, deberán ser dirigidas a la sede social de la entidad Pje. Independencia 3019 - Rosario (Sta. Fe) (2000)

Telefax 0341 4323235 o cualquier otra dirección que será regularmente notificada.

**168. FECHA DE ENTRADA EN VIGOR:**

El presente Código entró en vigor el 24 de abril de 2009.-

**LICENCIAS OBLIGACIONES GENERALES PARA SU OTORGAMIENTO**

**LICENCIAS DEPORTIVAS**

**PILOTO:**

La FRADSF establecerá anualmente los procedimientos que deberán cumplimentar los aspirantes de Licencias Deportivas. Cada piloto deberá completar los formularios con todos los datos exigidos y además aprobar los siguientes exámenes:

***Aptitud física:*** (En Gabinete Médico a determinar por la FRADSF)

***Aptitud Conductiva*** (si correspondiera) debiendo aprobar:

Test de normas de conducción deportiva.

Código de banderas.

Conocimiento de principales obligaciones.

**REQUISITOS OBLIGATORIOS:**

Para la solicitud de una Licencia Deportiva de Piloto, se deberá cumplimentar lo siguiente:

a) Ser mayor de 18 años de edad.

b) Abonar los aranceles que anualmente fije la FRADSF

c) Aprobar los exámenes indicados.

**LICENCIA PARA MENORES:**

Siendo menor de 18 años, se deberá presentar autorización legalizada, según modelo aprobado por la FRADSF

Las Licencias para Aspirantes menores entre 16 y 17 años de edad y que no posean registro de conductor, serán emitidas o autorizadas, solamente por la FRADSF en los siguientes casos:

a) Con antecedentes de Karting certificados por Autoridad competente.

b) Con autorización de sus Padres o Tutor Legal, según texto aprobado por la FRADSF y estar las firmas certificadas ante Escribano Público y por Colegio de Escribanos o por Juez de Paz.

Reunidos los requisitos citados, la FRADSF, emitirá una Licencia Deportiva "PROVISORIA", apta para autos de Fórmulas o para autos de Turismo (Promocional). Debiendo en todos los casos quedar establecido en la misma para que categoría está emitida.

La solicitud deberá ser presentada no menos de quince (15) días antes de la competencia que desee participar.

**EMISION DE LICENCIAS:**

Todas las licencias deportivas de las categorías que integran los Campeonatos fiscalizados en forma directa por la FRADSF, serán emitidas "exclusivamente" por la FRADSF, en su Sede Central o, en los eventos que componen los campeonatos.

**OBLIGACIONES GENERALES:**

El valor de las Licencias Médicas, se establecerá según sus costos.

Las fotografías de los solicitantes, podrán ser de color o blanco y negro, siendo obligatoria su inclusión en todas las Licencias emitidas, (Médicas, Piloto, Navegante, Copiloto o Acompañante) con excepción de las de Concurrente.

Toda licencia emitida (Médica o Deportiva), obligatoriamente, deberá ser entregada "plastificada", una vez firmada por el solicitante, por el Médico responsable con su sello aclaratorio y número de matrícula habilitante o por la FRADSF según el tipo de licencia que se trate debiendo especificarse para que categoría fue expedida.-

La FRADSF, podrá exigir a los Pilotos aspirantes a las categorías Promocionales, rendir una prueba de suficiencia en circuito, cuando no dispongan de antecedentes deportivos a su satisfacción y además, responder un cuestionario sobre conocimiento del Código de Banderas y Reglamentaciones Deportivas.

**LICENCIA PROVISORIA:**

La FRADSF, tendrá el derecho de otorgar una Licencia con carácter "Provisoria", para un número determinado de competencias. El piloto así licenciado será observado en su comportamiento y resultados, a efectos de evaluar el otorgamiento definitivo de su licencia o el rechazo de la misma.

**VIGENCIA:**

Todas las Licencias Deportivas tendrán su vencimiento anualmente los días 31 de Diciembre.

**CONCURRENTE:**

Se establecerán anualmente los procedimientos, aranceles, formularios y demás requisitos que deberán cumplimentar los solicitantes de estas licencias deportivas.

**REQUISITOS OBLIGATORIOS:**

En el momento de solicitar la Licencia de Concurrente, se deberá completar un formulario, declaración jurada, en el que se asume la responsabilidad deportiva que implica tal licenciamiento conforme al CDMPFSF, detallándose todos los datos correspondientes al vehículo inscripto y conocer los reglamentos que rigen la actividad.

El solicitante deberá ser mayor de 18 años de edad o emancipado, debiendo asimismo acreditar su identidad con la presentación de documentos (DNI, CI, LC, LE, o PASAPORTE) o la documentación oficial que acredite su emancipación ante la FRADSF.

Al titular de la licencia se le entregará un documento en el que figuran sus datos personales, el número de Licencia de Concurrente, la Categoría y el número del auto de competición que le corresponde para el campeonato en el que está participando (este último dato no figurará en el caso de Rally).

Se emitirá una Licencia de Concurrente por cada auto participante.

**RESPONSABILIDAD:**

El titular de la Licencia de Concurrente será en todos los casos responsable de las transgresiones a los reglamentos vigentes, y los Reglamentos de Campeonatos.

Si el concurrente fuera sancionado, en término de tiempo o en fechas del Campeonato que esta disputando, deberá hacer entrega a la FRADSF, su Licencia de Concurrente, mientras dure dicha sanción, quedando automáticamente suspendida la concurrencia del vehículo hasta el cumplimiento de la misma.

## **NAVEGANTE**

El solicitante de una licencia de navegante, deberá cumplimentar el examen de Aptitud Psicofísica correspondiente, en los gabinetes médicos autorizados por la FRADPSF y tener pleno conocimiento de las reglamentaciones deportivas vigentes.

Asimismo deberá ser mayor de 21 años de edad o siendo menor entre 18 y 21 años de edad, deberá presentar una autorización conforme a las disposiciones establecidas para tal fin por la FRADSF.

En ningún caso dicha licencia habilita a conducir regularmente un auto de competición.

No se permite en ningún caso la expedición de licencia de navegante a un menor de 18 años.

## **LICENCIAS MÉDICAS:**

Todo piloto, copiloto, acompañante y/o navegante, antes de tramitar cualquiera de estas licencias deportivas, deberá obtener la Licencia Médica habilitante.

## **CONDICIONES MINIMAS PARA SU OTORGAMIENTO:**

Los aspirantes a la Licencia Médica, deberán someterse en los gabinetes médicos autorizados a los siguientes requisitos:

### **EXAMENES MEDICOS:**

A cargo de especialistas correspondientes:

Examen clínico.

Examen ortopédico y traumatológico.

Examen oftalmológico.

Examen neurológico.

### **ANALISIS DE LABORATORIO:**

Hemograma.

Eritrosedimentación

Acido

úrico en sangre.

Urea en sangre

Glucemia K.

P.T.T.

Análisis de orina completo.

Grupo sanguíneo

Factor R.H

### **ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS:**

Telerradiografía de tórax.

Electrocardiograma.

Electroencefalograma.

Entrevista y test psicológico.

### **EXAMEN CLINICO:**

Serán efectuados por un profesional especializado, quien contará en el momento del examen con la totalidad de los análisis antes detallados, con carácter de obligatorio.

### **EXAMEN ORTOPEDICO – TRAUMATOLOGICO:**

Será realizado por un especialista en la materia, quien en el caso de duda podrá requerir estudios complementarios de la especialidad, preferentemente deberá contar con los análisis y estudios complementarios.

### **EXAMEN OFTALMOLOGICO:**

a) Agudeza visual:

1. Antes o después de corrección, al menos 9/10 en cada ojo, u 8/10 en un ojo y 10/10 en el otro.

2. Todo sujeto que tenga una agudeza visual disminuida y no mejorable en un solo ojo, pero teniendo obligatoriamente una visión controlateral, corregida o no, igual o superior a 10/10 puede obtener una licencia de conductor con las siguientes condiciones y después de un examen efectuado por un oftalmólogo especialista.

Conformidad con los puntos b), c), y d) siguientes.

Estado del fondo de ojo excluyente de una retinopatía pigmentaria.

Toda lesión, antigua o congénita, será estrictamente unilateral.

La ceguera unilateral es una contraindicación absoluta

b) Visión de los color es normal: (en caso de anomalía, recurso a la Tabla de Ishihara, y en caso de error Test de Farnsworth o sistema análogo), en todo caso, no pueden darse errores en la percepción de los colores de las banderas utilizadas en las competencias.

c) Campo de visión estática: De 120° como mínimo, los 20° deben estar indemnes de toda alteración.

**C.D.M. 2010**

d) Visión estereoscópica: Funcional. En caso de anomalía, recurso a los Test de Wirth, de Bagolini (cristales estriados) o test análogos.

e) Corrección de la visión: Se admiten las lentes de contacto, a condición:

que las hayan usado desde al menos doce meses y cada día durante el tiempo significativo. Y que el oftalmólogo las certifique apropiadas para las carreras de automóviles.

**EXAMEN NEUROLOGICO:**

El mismo deberá ser realizado por un medico especialista quien evaluará clínicamente, desde un punto de vista neurológico al postulante y contará para su dictamen con los análisis y estudios complementarios, en especial el E.E.G.

**ENTREVISTA Y TEST PSICOLOGICO:**

Será realizado por un profesional en la materia, quien como mínimo tendrá que efectuar:

Cuestionario desiderativo

Test de Bewder

**Normas de procedimiento:**

Los exámenes y estudios complementarios, deberán ser realizados por organismos oficiales o en su defecto por instituciones privadas debidamente reconocidas por la FRADSF.

Los profesionales actuantes en los exámenes y estudios que componen la licencia médica estarán informados de que los exámenes y estudios que avalen con su firma habilitan al destinatario para la conducción deportiva automovilística.

La FRADSF podrá a través de sus asesores médicos actuar de oficio y suspender una licencia médica cuando mediara causa que puedan comprometer la seguridad del licenciado y/o terceros.

Cuando el licenciado haya sufrido una enfermedad que requiera ser sometido a tratamiento médico o un accidente que por su gravedad haga presumir que pueden existir lesiones no manifiestas, caducará su licencia médica y deberá cumplimentarla nuevamente no antes de los diez (10) días del alta médica de ocurrido el accidente.

**EXAMEN MEDICO POSTERIOR A UN ACCIDENTE O ENFERMEDAD:**

Cuando un licenciado tenga un accidente, ya sea durante una competencia o en otra circunstancia o padezca una enfermedad que haga presumir que puedan existir lesiones no manifiestas, caducará su Licencia Médica.

Pudiendo ser exigible en tales casos que el licenciado, presente a la FRADSF lo siguiente:

a) Un certificado confidencial, dirigido a la Comisión Médica, el cual contenga el diagnostico, pronosis y alcance de la herida o enfermedad.

b) Una autorización de información confidencial, por escrito entre la Comisión Médica y el Médico, Hospital o Clínica donde lo están tratando.

A partir de la fecha del accidente o del descubrimiento de la enfermedad o incapacidad, no podrá participar ningún licenciado en eventos deportivos bajo el control de la FRADSF, hasta que no reciban autorización por parte de esta.

Luego de obtenida el alta correspondiente, deberá solicitar turno a la FRADSF para un nuevo control médico para su rehabilitación o efectuar el examen médico anual completo.

El licenciado que no dé cumplimiento a lo indicado precedentemente, podrá ser pasible de las sanciones previstas en el RDAS.

**LISTA DE AFECCIONES Y ENFERMEDADES INCOMPATIBLES CON EL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO:**

Diabetes que exija tratamiento de insulina, epilepsia.

Afecciones y enfermedades que pueden estar sujetas a la apreciación de la Comisión Médica: Infarto de miocardio e isquemia miocárdica, valvulopatía o afecciones graves o descompensadas, limitación funcional de las articulaciones de la mano, superior al 50 % y que afecten al mismo tiempo a dos o más dedos de la misma mano.

No se admitirán las amputaciones salvo en el concerniente a los dedos de la mano, en los que la función de aprehensión debe conservarse en los dedos.

No se admitirán, en principio, las prótesis ortopédicas.

El límite funcional de las grandes articulaciones cuando exista debe ser inferior al 50 %.

**EMISION DE LICENCIAS PARA PILOTOS DISCAPACITADOS:**

**CONDICIONES PARA LA EMISION:**

a) Esta Licencia se reserva para personas físicamente discapacitadas, pero se excluyen aquellas personas que sufren enfermedades incompatibles con la práctica de deportes automovilísticos o que padecen algún defecto ocular que no los habilita para ello.

b) El criterio para el otorgamiento de esta Licencia se basa en tres niveles:

**MEDICO:**

Evaluación de la aptitud física del solicitante.

**DEPORTIVO:**

Evaluación de la aptitud del solicitante para conducir, evaluación de su capacidad para salir del vehículo por sus propios medios en el caso de peligro inmediato (accidente, incendio, etc.)

**TECNICO**

La FRADSF debe emitir un certificado que indique las modificaciones que deben hacerse a su vehículo.

c) El piloto discapacitado, una vez que solicita la licencia debe pasar por un examen médico que será efectuado por un miembro de la Comisión Médica de la FRADSF

Si el Médico que examina esta de acuerdo en que debe otorgarse la licencia para personas discapacitadas, el solicitante deberá someterse a una prueba de manejo, preferentemente en un circuito y en presencia de una Autoridad de la FRADSF, con el fin de evaluar sus habilidades.

Asimismo como ya se mencionara anteriormente, se juzgará del mismo modo su habilidad para salir del vehículo por sus propios medios y lo más rápido posible. Específicamente, debe moverse de la posición de sentado a parado, debe poder, en la posición boca abajo, darse vuelta hacia ambos lados, debe poder desenredarse verticalmente utilizando un brazo y del mismo modo salir lateralmente.

Finalmente, el solicitante de tal licencia debe presentar un formulario técnico, describiendo toda modificación efectuada al vehículo.

Una vez que la FRADSF haya recibido las evaluaciones médicas, técnicas y deportivas, tomará la decisión final en cuanto al otorgamiento o rechazo de la licencia para pilotos discapacitados.

**PRACTICA DEL DEPORTE AUTOMOVILISTICO POR PILOTOS DISCAPACITADOS:**

La Comisión Médica, establecerá el alcance de la licencia que se emita a un discapacitado, el cual podrá participar solamente en eventos tipo Rally con partida por separado a cada competidor y para las pruebas en pista, se deberá otorgar habilitación especial.

**PRECEPTOS GENERALES PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO RALLY SANTAFESINO 2010**

Prueba en camino con una velocidad promedio impuesta, que se desarrolla entera o parcialmente en caminos abiertos al tránsito normal. Un rally consiste en un sólo itinerario, que debe ser seguido por todos los autos, o de varios itinerarios que convergen en el mismo punto de reagrupamiento fijado de antemano, y al que luego sigue un único itinerario.

La ruta puede incluir una o varias pruebas especiales, así como tramos de enlace.

**Prueba Especial**

Pruebas de velocidad cronometradas en caminos cerrados para rally.

Los itinerarios entre dos controles horarios se denominan sectores.

**Sección**

Puede ser determinado entre:

La largada y un reagrupamiento.

Dos reagrupamientos sucesivos.

Reagrupamiento y la llegada de la etapa o del rally.

**Reagrupamiento**

Una detención programada por los organizadores con las condiciones de Parque Cerrado que tiene control horario de entrada y de salida, para permitir, por un lado que se siga el programa, y por el otro, para reagrupar los autos que están en carrera.

El tiempo de detención puede variar de una tripulación a la otra.

**Neutralización**

Tiempo durante el cual las tripulaciones son detenidas por los organizadores del rally por cualquier motivo.

**Parque Cerrado**

Zona en la cual no se pueden hacer reparaciones ni intervención externa alguna, excepto en los casos expresamente provistos para ello.-

**Anexos**

Comunicación escrita que es parte integrante del Reglamento particular de un rally y está destinado a modificar, clarificar o completar a este último.

Los anexos deben estar numerados y fechados. Los concurrentes (o miembros de la tripulación) deben confirmar que los han recibido mediante firma.

Los anexos son emitidos:

Por los organizadores, hasta el comienzo de la verificación técnica.

### **Tarjeta de tiempos**

Tarjeta destinada a los sellos y la anotación de tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario.

### **Tripulación**

La tripulación está conformada por dos personas a bordo en cada automóvil. Los dos miembros de la tripulación se denominarán piloto y copiloto y/o navegante.

### **Duración de un Rally**

Un rally comienza con la Verificación Administrativa y Técnica inicial y finaliza cuando expira uno de los siguientes tiempos límites, cualquiera sea el último.

Límite de tiempo para Protestas, Apelaciones o el final de toda audiencia.

Final de la Verificación Administrativa y Técnica Final

Final de la Entrega de Premios.

### **REGLAMENTO PARTICULAR**

El reglamento particular debe especificar dónde y cuando se exhibirán los resultados oficiales.

La fecha y hora de la primera Reunión de Comisarios Deportivos debe ser mencionada.

Enmiendas al reglamento particular Anexos

Estos anexos se exhibirán en la Secretaría, en la sede del rally y en el (los) tablero(s) oficiales de noticias, y también se les comunicarán directamente a los participantes, quienes deben dar acuse de recibo por medio de su firma, a menos que sea materialmente imposible durante el desarrollo del rally.

### **Aplicación e interpretación del reglamento**

El Director de la Prueba tiene a su cargo la aplicación de Reglamento de Campeonato y del Reglamento Particular durante el desarrollo de la carrera, el debe informar a los Comisarios Deportivos de cualquier incidente importante que haya ocurrido requiriendo la aplicación de el Reglamento de Campeonato.

Cualquier reclamo elevado por un competidor se remitirá a los Comisarios Deportivos para que deliberen y decidan al respecto.

De igual manera, cualquier caso no previsto en los reglamentos será estudiado por los Comisarios, quienes tienen el exclusivo poder de decisión.

Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o desleal realizada por miembros de la tripulación será juzgado por los Comisarios Deportivos, quienes tienen el poder de imponer una penalización que puede llegar hasta la exclusión.

### **OFICIALES**

Comisarios Deportivos de la prueba

Delegado de Seguridad: es específicamente responsable de controlar la seguridad del público en el rally.

Control de la ruta y las pruebas especiales por parte de los oficiales.

Como parte de sus deberes, queda a discreción de los Comisarios Deportivos controlar todas las medidas técnicas y/o de seguridad instaladas en la ruta y las pruebas especiales.

### **INSCRIPCIONES**

Las inscripciones podrán efectuarse además por telegrama con copia o Fax, emitido antes de la fecha y hora del cierre de inscripciones con su acuse de recepción conteniendo las siguientes especificaciones:

- a) Nombre de la competencia.
- b) Nombres del piloto, Navegante y Concurrente.
- c) Marca, modelo del vehículo y Clase a la que pertenece.
- d) Prioridad de largada del piloto. NUMERO DE AUTO

La inscripción efectuada por telegrama o fax, se perfeccionará mediante la firma de los Formularios Oficiales en la oportunidad de la Verificación Administrativa Previa a la competencia.

Sin embargo, un miembro de la tripulación puede ser reemplazado con el acuerdo de:

Los organizadores, antes del comienzo de los controles administrativos.

Los Comisarios Deportivos, después del comienzo de estos controles y antes de la publicación de la lista de tripulaciones admitidas para largar.

En caso de que se demuestre, en el momento de la verificación técnica, que un auto no corresponde en su presentación al grupo y/o clase en el cual fue admitido, este auto puede, a propuesta de los encargados de la verificación técnica, ser transferido al grupo y/o clase adecuados, por decisión de los Comisarios Deportivos.

Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, todos los miembros de la tripulación se remiten al Reglamento de TURISMO RALLY SANTAFESINO.-

### **Derechos de inscripción**

Los derechos de inscripción serán definidos en el Reglamento de Campeonato.

Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados en los siguientes casos.

**C.D.M. 2010**

A los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.

En caso que la prueba no se celebrara.

Los organizadores podrán eventualmente reembolsar parte de los derechos de inscripción a los participantes que por causa de fuerza mayor, debidamente justificada, no pudieran presentarse a la largada.

**SEGURO**

El Club Organizador se encargará obligatoriamente de la contratación de un seguro que garantice la responsabilidad civil hacia terceros del piloto con la sola condición de que el tercero no sea otro piloto-concurrente. Este seguro se extenderá temporalmente desde el momento de la entrada inicial al Parque Cerrado Previo y cesará al final de la competencia (permanencia en el Parque Cerrado y Verificación Técnica Final), luego de la llegada a la última etapa, o al momento del abandono o la exclusión.

Además se deberá contratar un seguro contra incendio a los vehículos de competición mientras se encuentren reglamentariamente ingresados en todos los Parque Cerrados durante la competencia, y un seguro de Accidentes Personales que cubra a los Oficiales

Deportivos y todas las Autoridades de la prueba.

El Club Organizador tiene la obligación de entregar al Comisario Deportivo designado como máximo hasta una hora antes de comenzar las Verificaciones Administrativas Previas, el original de esa Póliza de Seguro o un Certificado de Cobertura extendido por la Compañía de Seguros, donde consten todos los datos de riesgos y montos cubiertos.

Toda persona que de una u otra manera esté vinculada a la competencia podrá contratar seguros complementarios individuales.

El organizador no podrá ser acusado en ningún caso por los accidentes corporales o materiales que pudieran ocurrir a tripulaciones o concurrentes.

Los vehículos de asistencia no pueden en ningún caso ser considerados como participando oficialmente de la prueba. Por consiguiente, no se encuentran cubiertos, por la póliza de seguro del mismo, y quedan bajo la exclusiva, responsabilidad de su propietario.

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

**TRIPULACIONES**

En aplicación de las Reglamentaciones el retiro de uno de los miembros de la tripulación será informada a los Comisarios. Si un tercero es admitido a bordo (excepto si es para transportar a una persona herida), El puntaje será otorgado al tripulante que figure como piloto en la Planilla de Inscripción.

Ambos miembros de la tripulación podrán conducir durante el transcurso de la prueba.-

El nombre del piloto y/o navegante, deben aparecer en ambas ventanillas laterales traseras del automóvil. La altura máxima de las letras es de 10 cm. y de igual tamaño para ambos tripulantes (piloto del lado izquierdo, navegante del lado derecho).

**ITINERARIO LIBRO DE RUTA TARJETA DE TIEMPOS**

A todas las tripulaciones se les entregará un libro de ruta conteniendo una descripción detallada del itinerario obligatorio que se debe seguir, cualquier desviación será informada a los Comisarios Deportivos.

Las tripulaciones deben atenerse exactamente al itinerario establecido en el libro de ruta, sin dejar el camino designado, o la área/parque/zona de servicio establecido, a menos que los Comisarios Deportivos decidan que se trata de un caso de fuerza mayor.

**Intervalos entre horas de largada**

Para la largada del rally, los organizadores programarán las largadas de los autos de competición a un intervalo de por lo menos entre 30 segundos y un minuto.

**Tarjeta de tiempos**

Esta tarjeta debe tener una página por cada sección de enlace y una página por cada prueba especial.

Las tripulaciones están obligadas a entregar su tarjeta de tiempos para que se registre su paso en todos los puntos mencionados en su tarjeta de tiempos y en el orden correcto, cualquier desviación será informada a los Comisarios.

El tiempo ideal para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos figurará en la tarjeta de tiempos.

**NUMEROS DE COMPETICION**

La FRADSF asignará un número el que será utilizado durante todo el campeonato, será confeccionado y aplicado a cada vehículo en las ventanillas traseras por cada tripulación.-

Los números de competición (5 cm. de ancho de trazo y 28 cm., de alto, color negro) deben aparecer sobre fondo blanco, por sobre el nombre de cada tripulante.

### **PUBLICIDAD**

Se permite a los concurrentes colocar libremente cualquier publicidad sobre sus autos, siempre que la misma:

Este autorizada por las leyes nacionales

No sea contraria a los buenos usos y costumbres.

No impida la visión de la tripulación a través de las ventanillas).

### **CIRCULACION**

A lo largo de todo el rally, las tripulaciones deben observar estrictamente las leyes de tránsito de las rutas y calles del país. Cualquier tripulación que no cumpla con dichas leyes de tránsito estará sujeta a las penalizaciones que siguen:

Primera infracción: Cualquier infracción representará una penalización aplicada por el Director de la Prueba de acuerdo a una escala predeterminada. En circunstancias en que la infracción sea grave, el Director de la Prueba puede elevar el problema a los Comisarios.

Segunda infracción: una penalización horaria de 5 minutos.

Tercera infracción: exclusión

En caso de una infracción a las leyes de tránsito cometida por una tripulación que participa en el rally, los agentes de policía o funcionarios que la comprobaron deben comunicársela de la misma manera en que lo hacen con los habituales usuarios de la ruta.

En caso de que la policía decidiera detener al conductor en infracción, puede solicitar la aplicación de las penalizaciones previstas en el reglamento del rally, siempre que se cumplan las siguientes condiciones.

Que la notificación de la infracción se haga por vía oficial antes de que se publique la clasificación, al final del día.

Que la declaración sea lo suficientemente detallada para que la identidad del piloto infractor se establezca de manera indiscutible, al igual que el lugar y hora de la infracción, claramente precisados.

Que los hechos no sean susceptibles de diversas interpretaciones.

Queda prohibido, bajo pena de exclusión, remolcar los autos, o hacer que los empujen, salvo para colocarlos de vuelta sobre la ruta o para liberar la ruta.

De igual manera, bajo pena de sanción impuesta por los Comisarios, se prohíbe a las tripulaciones:

Bloquear deliberadamente el paso de los autos de competición o impedirles adelantarse.

Comportarse de una manera antideportiva.

### **REPARACIONES ASISTENCIA REABASTECIMIENTO**

Las reparaciones serán definidas como un trabajo no restringido en un auto de competición.

A través del rally las reparaciones y asistencia a un auto de competición deben ser llevadas a cabo solo en los Parques de Asistencia. Sin embargo, la tripulación, usando solamente el equipamiento que llevan a bordo y sin asistencia física externa, pueden hacer reparaciones en el auto en cualquier momento, salvo en lugares que son específicamente prohibidos.

Cualquier infracción concerniente a la asistencia o cualquier acción definida como "Asistencia Prohibida" observada por los Oficiales Deportivos puede implicar hasta la exclusión del evento.-

#### **Definición de "Asistencia Prohibida"**

El uso o recepción por parte de la tripulación de cualquier material (sólido o líquido), repuestos, herramientas u otro equipamiento que no sea el que transportan en el vehículo de competición.

Para autos participantes que aguarden en el Control Horario a la entrada de Parques de Asistencia o Zonas de Reagrupamiento, o estacionados dentro de las Zonas de Reagrupamiento, donde el suministro de alimentos, bebidas e información (datos de tiempos, etc.) hacia y desde la tripulación, es permitido el desvío del auto de competición de la ruta del Rally.

#### **Parques de Asistencia.**

Los Parque de Asistencia deben ser claramente indicados en el Libro de Ruta y deben contar con controles horarios de entrada y de salida .El procedimiento de entrada al Control Horario será una zona cerrada por vallas o barreras a la cual solo tienen permitido su ingreso personas autorizadas (mecánicos, periodistas, autoridades, etc.).

La velocidad de los vehículos en los Parques de Asistencia no debe exceder de 30 Km./h. No cumplir con este límite puede originar penalidades aplicadas por los Comisarios Deportivos.

Vehículos permitidos en los Parques de Asistencia

Un máximo de dos (2) vehículos de asistencia por auto inscripto podrán llevar a cabo operaciones de asistencia durante todo el rally.

#### **Reabastecimiento**

Todos los participantes deberán obligatoriamente reabastecerse de combustible en el interior de los Parques de Asistencia

### **NEUMATICOS RUEDAS DE REPUESTO**

Los automóviles de competición podrán llevar dos ruedas de repuesto como máximo.

### **RECONOCIMIENTO**

Los Organizadores deben brindar a las tripulaciones la oportunidad de familiarizarse con el recorrido permitiendo cubrirlo en un horario fijado con antelación y respetando las leyes de tránsito.

Puesto que se trata de reconocimientos y no de entrenamientos, debe ser respetado el Código de Tránsito, los vehículos de reconocimiento deben estar cubiertos por un seguro tal como el exigido por la ley. Ninguna responsabilidad podrá incumbirse a los organizadores.

### **Vehículos de reconocimiento.**

Los reconocimientos de ruta no podrán ser efectuados, más que con vehículos de producción de serie.-

### **VERIFICACION TECNICA CONTROLES ADMINISTRATIVOS**

**Todas las tripulaciones y autos que toman parte en el rally deben concurrir a la verificación, técnica y/o controles administrativos de acuerdo al cronograma especificado, finalizadas, el vehiculo quedará en régimen de parque cerrado.-**

Cualquier equipo que presente sus autos a la verificación técnica o tripulantes a los controles administrativos, fuera de los límites horarios prescriptos en el reglamento particular del rally, serán reportados a los Comisarios.

A cualquier auto que no cumpla con lo requerido en la verificación técnica puede ser pasible a que no se le permita la largada por parte de los Comisarios Deportivos basados en el Informe que presenten los Comisarios Técnicos. De no ser cuestiones relacionadas a la seguridad, pueden establecer un plazo para que el vehículo sea puesto en condiciones reglamentarias

La verificación técnica realizada antes de largada será de naturaleza completamente general, (control de licencias, la marca y el modelo del auto, aparente conformidad del auto con el grupo en el cual está inscripto, elementos de seguridad esenciales, conformidad del automóvil con el Código Nacional de Circulación en Ruta, etc.).

Esta actividad incluirá:

Identificación de la tripulación.

Identificación del auto, el chasis, el bloque del motor, cualquiera de los cuales puede ser marcado en cualquier momento.

Durante el desarrollo del rally, en cualquier momento pueden realizarse controles adicionales de los miembros de la tripulación así como del auto. El concurrente es responsable de la conformidad técnica de su auto durante toda la duración del rally, toda infracción será informada a los Comisarios.

En caso que se coloquen marcas de identificación, es responsabilidad exclusiva de la tripulación cuidar de que se preserven intactas hasta el final del rally. En caso de que falten los Comisarios Deportivos serán notificados.

También es responsabilidad de la tripulación ocuparse de que cualquier parte del auto que haya sido manipulada durante el control vuelva a instalarse de manera correcta.

Cualquier fraude que se descubra, y en especial presentar como originales marcas que han sido retocadas, será informada a los Comisarios. También valdrá dicha penalización para cualquier otro concurrente o tripulación que haya ayudado a cometer la infracción o se haya visto envuelta en ella. Ello sin perjuicio de la posibilidad de solicitar la imposición de sanciones más severas por parte de la Autoridad Deportiva.

### **Control Final**

En el momento de su llegada al final del rally, todas las tripulaciones deben conducir su vehículo al Parque Cerrado. Allí se realizará un breve control para verificar:

La concordancia del auto con el vehículo presentado en la verificación técnica inicial.

Si existe alguna razón para imponer algunas de las sanciones previstas.

La ausencia de una de las marcas de identificación.

A criterio de los Comisarios Deportivos actuando de oficio o como consecuencia de un reclamo o por decisión del director de la prueba podrá realizarse una verificación técnica completa y/o parcial, que implique el desmontaje de los autos.

En caso de que el desmontaje arriba mencionado sea resultado de un reclamo, se exigirá al reclamante un depósito. Este importe se pagará por anticipado.

Si el reclamo es válido, el depósito se le reembolsará al reclamante, y se lo cobrará al concurrente infractor.

El número mínimo de automóviles que deben someterse a la verificación técnica será: los dos primeros autos clasificados de cada clase, más cualquier otro vehículo que las autoridades de la prueba consideren conveniente verificar, hayan finalizado o no la prueba.

### **C.D.M. 2010**

Después de finalizar la última prueba especial todos los autos arribados deben proseguir su marcha e ingresar a Parque Cerrado. Será responsabilidad de la tripulación entregar los automóviles a Parque Cerrado aún cuando éste no lo pudiera hacer por sus propios medios, y ponerlo a disposición de las Autoridades de la Prueba.

La tripulación que así no lo hiciera podrá ser informada a los Comisarios Deportivos.

### **LARGADA Y NUEVA LARGADA**

Antes de la largada y de las posibles nuevas largadas, los organizadores pueden reunir a todos los autos de competición en una zona de largada, en las condiciones establecidas en el reglamento particular. En este caso, las penalizaciones (exclusivamente económicas) por llegar tarde a la zona de largada se especificarán en el reglamento particular.

Si se establece un Parque Cerrado, las tripulaciones pueden entrar al mismo 10 minutos antes de su hora de largada.

La hora ideal de largada aparecerá en la tarjeta de tiempos de cada tripulación.

Cualquier llegada tarde, imputable a la tripulación, a la largada del rally o a la salida de un parque de servicio, se penalizará con 10 segundos por cada minuto o fracción de minuto de retraso. A cualquier tripulación que registre más de quince (5) minutos de llegada tarde no se le permitirá largar.

Dado que las tripulaciones tienen 5 minutos para presentarse a la largada del rally, o de una sección, si se presentan dentro de estos 5 minutos, la hora real de largada se anotará en la tarjeta de tiempos.

### **TARJETA DE TIEMPOS**

En la largada del rally, a cada tripulación se le entregará una tarjeta de tiempos en la cual figurará el tiempo permitido para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos. Esta tarjeta se entregará en el control de llegada de una sección y se reemplazará por otra antes de largada de la sección siguiente.

Se pueden entregar varias tarjetas de tiempos juntas, encuadradas en forma de libro que cubran el rally.

Cada tripulación es la única responsable de su tarjeta de tiempos. La presentación de la tarjeta de tiempos en los diferentes controles y la exactitud de las inscripciones en ella realizadas son exclusiva responsabilidad de la tripulación. La tripulación es responsable de todas las inscripciones que se hagan en la tarjeta de tiempos.

En consecuencia queda a cargo de la tripulación entregar su tarjeta de tiempos a los oficiales deportivos dentro del tiempo correcto, y controlar que la anotación del tiempo se haya realizado correctamente.

Las horas y minutos siempre se indicarán de la siguiente manera: 00.01 24.00,

sólo se contarán los minutos transcurridos. A lo largo del rally, la hora oficial será aquella especificada en el reglamento particular.

La tarjeta de tiempos debe estar disponible a todo requerimiento, en especial en los puestos de control, donde debe ser presentada personalmente por un miembro de tripulación para que su sellado e inscripción de los tiempos registrados.

Cualquier corrección o enmienda hecha en la tarjeta de tiempos será informada a los Comisarios, a menos que tal corrección o enmienda haya sido aprobada por los oficiales deportivos a cargo.

La ausencia de un sello o firma de cualquier control de paso o la ausencia de un registro de tiempo en un control horario, o la no presentación de la tarjeta de tiempos en cada puesto de control (de tiempo, de paso o de reagrupamiento) o a la llegada, resultará en la exclusión de la tripulación involucrada pronunciada por el Director de la Prueba.

El oficial deportivo a cargo es la única persona autorizada para anotar la hora en la tarjeta de tiempos, a mano o por medio de un aparato impresor.

Cualquier divergencia entre las horas anotadas en la tarjeta de tiempos de la tripulación y las anotadas en los documentos oficiales del rally (planillas, registros de reloj impresor, etc.) será objeto de una investigación por parte de los Comisarios Deportivos, quienes emitirán un juicio definitivo.

### **PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES**

Todos los controles, es decir, controles de paso y controles horarios, largada y llegada de pruebas especiales, estarán indicados por medio de pancartas.

El comienzo de la zona de control está marcado por una pancarta de advertencia sobre fondo amarillo. A una distancia de no menos de 25 m. la ubicación del control está indicada por una pancarta idéntica sobre fondo rojo. El fin de zona de control, aproximadamente 25 m. más adelante, está indicado por una pancarta final con tres rayas negras transversales sobre fondo beige.

Todas las zonas de control (es decir, todas las zonas entre la primera pancarta amarilla de advertencia y la pancarta final beige con tres rayas transversales) se consideran "Parque Cerrado". Reparaciones o Asistencias no pueden ser hechas dentro de esa área de control.

**C.D.M. 2010**

**AL INGRESAR EL VEHICULO A LA ZONA DE CONTROL (LARGADA) LE SERA RETIRADA LA TARJETA DE SECCION – POR NO PENALIZARSE ADELANTO SE LE RESTITUIRA ANTES DE SU LARGADA A FIN DE QUE LA TRIPULACION NO DEBA DESCENDER DEL RODADO, Y ASI GUARDAR LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD PERSONAL CORRESPONDIENTE**

Los controles deben estar listos para funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer auto de competición.

A menos que el Director de la Prueba decida otra cosa, dejarán de funcionar 15 minutos después del tiempo ideal de llegada del último auto de competición, más el tiempo de exclusión.

Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del oficial a cargo de cualquier control. En caso de no hacerlo, esto será informado a los Comisarios.

**Señalización de los controles**

Todos los controles, es decir controles horarios, controles de paso, controles de largada y llegada de pruebas especiales y puntos de detención, estarán indicados por medio de pancartas estandarizadas

**Control horario**

El comienzo de la zona de control está indicado por una pancarta de fondo amarillo.

La ubicación del propio control está indicado por la pancarta de fondo rojo, y el fin de la zona de control está indicado por una pancarta de fondo beige con tres rayas oblicuas negras.

**Prueba especial**

El punto de largada esta indicado por medio de una pancarta “bandera de largada” sobre fondo rojo.

La llegada está precedida por una pancarta con bandera a cuadros sobre fondo amarillo. La línea de llegada, donde se tomarán los tiempos, está indicada por una pancarta con bandera a cuadros sobre fondo rojo.

Una pancarta “STOP” sobre fondo rojo se ubica aproximadamente entre 100 y 300 m. más adelante.

**Zona de control**

Todos los oficiales de control deben ser identificables.

**Controles horarios**

En estos controles, los oficiales anotarán en la tarjeta de tiempos la hora en que la tarjeta les fue entregada, por llegada tarde: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.

En los controles horarios de fin del día o al final de evento, las tripulaciones pueden registrarse por adelantado sin incurrir en una penalización,

**Hora de partida de los controles**

Si el sector de enlace siguiente no comienza con una Prueba Especial, la hora de registro anotada en el carnet de control constituye a la vez, la hora de llegada de fin de sector de enlace y la hora de largada del nuevo sector.

**Exclusión**

En cualquier control, las tripulaciones están obligadas, bajo pena de exclusión pronunciada por los Comisarios, a registrarse en todo momento en la secuencia correcta y en la dirección de la ruta del rally. También esta prohibido volver a entrar en la zona de control.

**Cualquier retraso que supere los 5 minutos del horario ideal entre dos controles horarios, o un retraso superior a los 10 minutos al final de la competencia tendrá como consecuencia la exclusión de la tripulación involucrada** pronunciada por el Director de la Prueba. Para calcular dicha puesta fuera de carrera, se aplicará el tiempo concreto y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

**Controles de reagrupamiento**

El objetivo de estas zonas de reagrupamiento será reducir los intervalos que puedan haberse producido entre los autos de competición, como consecuencia de retrasos y/o abandonos. De tal manera, la hora de salida del control de reagrupamiento y no su duración debe tomarse en cuenta.

Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones entregarán al oficial a cargo su tarjeta de tiempos. Las tripulaciones recibirán instrucciones sobre su hora de largada.

**PRUEBAS ESPECIALES**

Las Pruebas Especiales son pruebas de velocidad en caminos especialmente cerrados para el rally.

Para las Pruebas Especiales, la medición del tiempo debe ser al décimo de segundo (0,1seg.).

Durante las Pruebas Especiales, la tripulación debe usar cascos y cinturones de seguridad aprobados cuando se encuentren en el interior del auto.-

Está prohibido a las tripulaciones circular en sentido contrario al de la prueba especial, bajo pena de exclusión pronunciada por el Director de la Prueba.

La prueba especial se iniciará con largada detenida, con el auto ubicado sobre la línea de largada.

Cualquier auto que no pueda largar desde este punto dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de largada, será excluido y el auto será inmediatamente trasladado a un lugar seguro.

### **C.D.M. 2010**

La largada de las pruebas especiales se dará de la siguiente manera:

Cuando el auto con su tripulación a bordo se ha detenido delante del control de largada el oficial del puesto tomará nota de la hora programada para la largada del auto en cuestión en la tarjeta de tiempos de la prueba especial (hora y minuto). Entregará este documento rubricado a la tripulación y anunciará en voz alta: 30seg. 15seg. 10seg. y los últimos cinco segundos uno a uno.

Alternativamente, este método podrá ser reemplazado por un sistema electrónico de cuenta regresiva, contando regresivamente en segundos y claramente visible para la tripulación desde la posición de largada. Este sistema puede estar electrónicamente unido a un dispositivo de detección de línea de largada que registre cualquier situación en la que un auto deja la línea de largada antes de la señal correcta. Este sistema podrá también estar sincronizado con un sistema de luces de largada.

Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, se dará la señal de largada.

El oficial a cargo sólo puede demorar la largada de una prueba especial respecto de la hora de largada programada en caso de fuerza mayor.

Una largada en falso, en especial una largada efectuada antes de que el oficial haya dado la señal, se penalizará de la siguiente manera:

- Primera oportunidad: 10 segundos.
- Segunda oportunidad: 1 minuto.
- Tercera oportunidad: 3 minutos.
- Sigüientes oportunidades: a discreción de los Comisarios Deportivos.

Esas penalizaciones no impiden a los Comisarios Deportivos imponer mayores sanciones si lo consideran necesario.

Cualquier tripulación que se niegue a largar en una prueba especial a la hora y en la posición que se le ha atribuido, será informada a los Comisarios, ya sea que la prueba especial se dispute o no.

Las pruebas especiales terminarán con una llegada en movimiento, se encuentra prohibida la detención entre la pancarta de advertencia amarilla y la pancarta de STOP, cualquier infracción a esta norma será informada a los Comisarios. La toma de tiempos se efectuará sobre la línea de llegada, por medio de instrumentos de registro con la impresión obligatoria y estará complementado por cronómetros sin impresión obligatoria. En la llegada de las pruebas especiales, los cronómetros deben estar ubicados en la misma línea de la toma de tiempos, la cual está indicada por una pancarta con una bandera a cuadros sobre fondo rojo.

La tripulación deberá luego reportarse al punto de detención señalado con una pancarta roja "STOP" para que se anote la hora de llegada en la tarjeta de tiempos de la prueba especial. -Si los cronometristas no pueden dar inmediatamente la hora de llegada exacta a los oficiales, éstos últimos sólo visarán la tarjeta de tiempos de pruebas especiales de la tripulación y la hora se anotará al final .-

Si, por culpa de la tripulación, no se puede anotar el horario, se impondrán las siguientes penalizaciones:

Para la largada: exclusión.

Para la llegada (Punto Stop): penalización de 5 minutos.

Los tiempos realizados por las tripulaciones en cada prueba especial, se sumarán a sus otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.), expresadas en tiempo.

Durante una prueba especial, esta prohibida la asistencia.

### **Interrupción de una Prueba Especial**

Cuando por cualquier razón se deba dar por cancelada una prueba especial, los Comisarios pueden asignar a cada tripulación afectada el tiempo que consideren más justo.

No obstante, ninguna tripulación que sea solamente o conjuntamente responsable de interrumpir una prueba puede beneficiarse con esta medida. Se le acreditará el tiempo real empleado, con tal que éste sea superior al tiempo otorgado a las otras tripulaciones.

### **Autos de cierre de ruta**

Estos autos deben recorrer el camino completo de todas las pruebas especiales del rally.

### **Plan de seguridad**

Cada Libro de Ruta debe contener en su contratapa en tamaño A4 una señal SOS en color rojo en su reverso una señal OK en color verde.

En caso de accidente que requieran la atención médica inmediata la señal "SOS", debe ser mostrada inmediatamente a los siguientes participantes que le siguen

Cualquier tripulación a la que le han mostrado la señal "SOS" o que observa que un auto ha sufrido un accidente grave donde ambos tripulantes se mantienen en el interior del mismo y no han mostrado la señal "SOS", deben detenerse sin excepción y prestar auxilio.

Los siguientes autos también deben detenerse, el segundo auto en llegar al lugar debe proceder a informar del accidente al próximo puesto de radio o en el punto de STOP. Los siguientes participantes deben dejar libre la ruta para el uso de los vehículos de emergencia.

**C.D.M. 2010**

Cualquier tripulación que no cumpla con esta regla, será informada a los Comisarios Deportivos, quienes impondrán las penalidades

En caso de accidente donde no es requerida la intervención médica la señal "OK", debe ser claramente mostrada por un miembro de la tripulación a los siguientes vehículos.

Cuando una tripulación hace abandono del Rally debe mostrar la señal de "OK" a otros competidores.

Cada auto de la competencia debe llevar un triángulo reflector ROJO el cual, en caso de que el auto se detenga en una Prueba Especial deberá ser ubicado por uno de los miembros de la tripulación en una posición visible por lo menos 50 metros detrás del auto, a fin de prevenir a los pilotos que le siguen. La tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a penalizaciones a criterio de los Comisarios Deportivos.

El triángulo debe ser colocado a nivel y en lugar visible aun cuando el auto detenido se encuentre fuera del camino.

Toda tripulación que se retire de un Rally, debe informar ese retiro a los Organizadores, tan pronto como sea posible. Salvo en caso de fuerza mayor, cualquier tripulación que omita cumplir con ese requisito será posible de una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

**PARQUE CERRADO**

Mientras los autos se encuentran sujetos a reglas de parque cerrado, la apertura del capó motor o cualquier reparación o reaprovisionamiento está estrictamente prohibido. Los autos están sujetos a reglas de parque cerrado en los siguientes momentos:

Desde el momento en que entran en un parque de largada (si existe uno), una zona de reagrupamiento o una zona de fin del día, hasta que la abandonan.

Desde el momento en que entran en una zona de control hasta que la abandonan

Desde el momento en que llegan al final del rally hasta que expira el plazo para plantear reclamos y los Comisarios Deportivos hayan autorizado la apertura del Parque Cerrado.

Ninguna persona, excepto los oficiales del rally que cumplen una función específica, puede ingresar al parque cerrado.

Para salir de un parque cerrado para la largada, un reagrupamiento a las tripulaciones se les permitirá entrar en el parque cerrado 10 minutos antes de su hora de largada. Si un parque de reagrupamiento no excede los 15 minutos, las tripulaciones pueden quedarse en ese parque de reagrupamiento.

Solo los oficiales en cumplimiento de sus funciones y/o miembros de la tripulación, están autorizados a empujar un auto de competición dentro, en la entrada o en la salida de un parque cerrado en: una largada, control horario, reagrupamiento o final

**Reparaciones en Parque Cerrado**

Si los Comisarios Técnicos de un rally consideran que el estado de un auto es tan defectuoso que puede afectar el tránsito normal en ruta, dicho auto debe ser reparado en presencia de un Comisario Técnico.

Los minutos necesarios para la reparación se considerarán como minutos de retraso para impedir que la tripulación trate de recuperar el tiempo perdido durante dicha reparación, la penalización será de 1 minuto por cada minuto o fracción de minuto.

A la tripulación se le dará nueva hora de largada después de la reparación, si el tiempo que debió tomarse tiene como consecuencia un retraso que supera la hora de largada originariamente programada.

Como excepción, y bajo la supervisión de un oficial autorizado o un comisario técnico, la tripulación puede proceder, mientras está en el parque cerrado, en la largada, en una zona de reagrupamiento cambiar el parabrisas o la ventanilla trasera con la posibilidad de recibir ayuda externa de hasta 3 personas.

Esta reparaciones deben realizarse antes de la hora de largada, si no se impondrá una penalización.

Luego de haber estacionado su auto en el parque cerrado, los pilotos apagarán el motor y saldrán del Parque Cerrado, y no se permitirá que ningún miembro de la tripulación vuelva a entrar en él.

Los pilotos no podrán realizar "trompos" en ningún momento, durante la largada, llegada u otra ceremonia del rally.

**RESULTADOS**

Los resultados se establecen sumando los tiempos obtenidos durante las pruebas especiales y las penalizaciones en tiempo en las que se ha incurrido en sectores de enlace, así como toda otra penalización expresada en tiempo.

Cuando el rally no puede ser completado en su totalidad por cualquier razón, los puntos serán otorgados basados en la clasificación establecida, de acuerdo a las siguientes consideraciones:

El total de puntos si mas del 50% de la distancia total de Pruebas Especiales programadas han sido disputadas.

La mitad de los puntos serán otorgados si han sido disputadas entre el 25% y el 50% de la distancia total de Pruebas Especiales programadas.

**C.D.M. 2010**

No serán asignados puntos si menos del 25% de las distancias citadas, fueron recorridas.

**Publicación de la clasificación**

Clasificaciones no oficiales: clasificaciones distribuidas por el control del rally durante un día.

Clasificación final provisoria: clasificación publicada por el control del rally al final del rally.

Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

Las clasificaciones deben incluir los resultados de las pruebas especiales, así como todas las otras penalizaciones expresadas en tiempo.

**EMPATES**

**Campeonato**

La regla para decidir entre pilotos y navegantes que han registrado la misma cantidad de puntos totales será:

Según la mayor cantidad de primeros puestos, luego segundos puestos, luego terceros puestos, etc., obtenidos en las clasificaciones finales de cada clase de los rallies que sirvieron para formar su total de puntos.

Según la mayor cantidad de puestos más altos alcanzados en las clasificaciones generales de todos los rallies en los cuales cada uno de los pilotos con el mismo puntaje hayan participado.

En caso de persistir el empate, la regla para decidir entre los pilotos en cuestión será de acuerdo a la cantidad de mejores tiempos logrados en la primera prueba especial de cada rally del Campeonato en el que hayan participado.

En caso de que el empate se mantenga, el comité organizador decidirá quien es el ganador, sobre la base de cualquier otra consideración que considere apropiada.

**Rally**

**En caso de empate en un rally**, la tripulación que obtenga el mejor tiempo en la primera prueba especial será proclamada ganadora. Si esto no es suficiente para poder decidir entre las tripulaciones empatados, se tomarán en consideración los tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc., prueba especial. Esta regla puede aplicarse en cualquier momento del desarrollo del rally.

**RECLAMACIONES Y APELACIONES**

El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución de pesos \$ 2000

Si el reclamo es procedente se le reintegrará el importe de la caución al reclamante.

Si no se hace lugar al reclamo, el reclamado podrá solicitar al 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.

Todos los concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos, con excepción del recargo de tiempo, cuando sean impuestas con posterioridad al desarrollo de un rally y en los Procedimientos para Penalidades y Apelaciones Esta caución es exigible desde el instante en 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 de su decisión. El plazo para la presentación de la apelación expira a los dos días contados de la fecha de notificación de la decisión de los Comisarios Deportivos.

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

Arancel por apelaciones \$ 2.000.

**CODIGO DE BANDERAS**

**Banderas:**

El tamaño de las banderas de señalización es de 60 cm por 80 cm: la bandera roja medirá 80cm por 100 cm Las banderas serán utilizadas tanto durante las prácticas como durante la carrera y tendrán el mismo significado.

**Señales de las banderas que utilizarán el Director de la Prueba y su asistente:**

**Bandera de Largada:** generalmente la bandera nacional.

De lo contrario, el color de la bandera no debe causar confusión con la otras banderas descritas en este Capitulo, debe estar especificada en las Normas Suplementarias (RPP).

La señal de comienzo será dada bajando la bandera, la cual, para la preparación de largada no debe ser levantada por encima del nivel de la cabeza hasta que todos los coches estén detenidos y en ningún caso por mas de 10 segundos.

**Bandera de Fin:** Agitar Bandera a Cuadros.

Significa el fin de una Tanda de Entrenamiento, Clasificación, Series y Prueba Final.

**C.D.M. 2010**

**Bandera Roja:** Deberá ser agitada en la Dirección de la Prueba cuando se haya decidido parar una tanda de entrenamiento o la prueba en cuestión y simultáneamente en cada puesto de señalización del circuito. Todos los pilotos deberán reducir sustancial e inmediatamente la velocidad y dirigirse a los boxes o a donde la Dirección de la Prueba así lo indique, con extrema precaución y estar preparados para detenerse si fuera necesario.

Están prohibidos los adelantamientos.

La bandera roja puede utilizarse también, exclusivamente por el Director de la Prueba o su asistente, para cerrar el circuito.

**Bandera Blanca y Negra:** Dividida en dos partes diagonalmente, mitad blanca, mitad negra. Se levanta quieta con un número en blanco sobre un cartel de señalización negro.

Es una advertencia (sólo una vez) al piloto del coche cuyo número se exhibe, por su comportamiento. (Apercibimiento).

**Bandera Negra** (sin agitar) junto con número blanco sobre Cartel Negro: informa al piloto del coche cuyo número se exhibe, que debe detenerse en su box en la próxima vuelta. No se exhibirá durante más de cuatro vueltas.

La decisión de exhibir la Bandera Negra es competencia de los Comisarios Deportivos.

**Bandera Negra con disco Naranja** (40 cm de diámetro o):

Se exhibe junto con un número blanco sobre un cartel de señalización negro. Informa al piloto del coche cuyo número se 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.

Cuando los problemas mecánicos hayan sido resueltos a satisfacción de los Comisarios Técnicos, el auto podrá volver a salir a pista.

Nota: Se podrán autorizar la exhibición de estas últimas 3 banderas en otros lugares que no sea la línea de largada en caso que la visibilidad, longitud del circuito o la velocidad de los coches, lo torne conveniente.

**Banderas utilizadas en los puestos de observación:**

**Bandera Roja:** Esta Bandera deberá mostrarse agitada, únicamente por orden del Director de la Carrera o Comisario Deportivo cuando sea necesario detener una tanda de entrenamiento, clasificación o carrera. Todos los pilotos deberán reducir sustancial e inmediatamente la velocidad y volver a los boxes o al lugar indicado por las autoridades estando preparados para detenerse si fuera necesario.

Están prohibidos los adelantamientos.

**Bandera Amarilla:** Es una señal de peligro y deberá mostrarse a los pilotos de dos maneras con los siguientes significados:

**Una sola bandera agitada:** Reduzca la velocidad, no se adelante y esté preparado para cambiar de dirección. Hay un peligro al borde de la pista o sobre una parte de ella.

**Dos banderas agitadas:** Reduzca la velocidad, no adelante y esté preparado para cambiar de dirección o para detenerse.

Un peligro obstruye total o parcialmente la pista.

Normalmente, las banderas amarillas no deberán mostrarse más que en el puesto de comisarios de pista que se encuentre inmediatamente antes del lugar peligroso.

Sin embargo, en algunos casos, el Director de Carrera, podrá ordenar que se presenten en más de un puesto de comisarios de pista anteriores al incidente.

Los adelantamientos estarán prohibidos entre la primera bandera amarilla y la bandera verde desplegada después del incidente.

Las banderas amarillas no deberán mostrarse en boxes, salvo incidente de cual el piloto estará advertido.

**Bandera amarilla con franjas rojas:**

Esta Bandera deberá mostrarse inmóvil a los pilotos para advertirlos de una disminución de la adherencia, debida a la presencia de aceite o agua sobre la pista en la zona de influencia de la bandera.

Esta bandera se presentará (en función de las circunstancias) durante un mínimo de cuatro vueltas a menos que el pavimento se normalice antes. No será necesario presentar bandera verde en el sector siguiente a aquel en que haya mostrado la bandera amarilla con rayas rojas.

**Bandera Verde:** Esta bandera deberá utilizarse para indicar libre paso. Se deberá mostrar agitada en el puesto de los Comisarios de Pista que hubiera necesitado la utilización de una o varias banderas amarillas, inmediatamente después de acabado el incidente.

También puede utilizarse si fuera necesario para indicar el comienzo de una vuelta de precalentamiento, o el comienzo de las sesiones de práctica, por orden del Director de Carrera.

**Bandera Blanca:**

En todo momento se exhibirá agitada, para indicar al piloto afectado que hay un vehículo mucho más lento sobre el sector de la pista controlado por este puesto de vigilancia.

**Bandera Azul Claro (Celeste):**

Deberá ser agitada normalmente para indicar a un piloto que está a punto de ser adelantado. No tiene el mismo significado en los entrenamientos que en la carrera.

**En todo momento:**

Una bandera inmóvil deberá mostrarse al piloto que salga de boxes, si uno o varios vehículos se aproximan por la pista.

Durante los entrenamientos:

Ceda el paso a un vehículo más rápido que se dispone a adelantarlo.

Durante la carrera:

Esta bandera deberá mostrarse normalmente a un vehículo que va a ser adelantado por otro que cuando complete esta maniobra contará con una vuelta de ventaja sobre el vehículo adelantado y, cuando se aproxima el piloto retrasado deberá permitir al vehículo que le sigue que adelante en la primera ocasión.

**ANEXO: Pista Al Código de Deporte Motor de la provincia de Santa Fe**

**PRECEPTOS GENERALES PARA COMPETENCIAS EN PISTA AÑO 2009**

**CONDICIONES GENERALES**

La FRADSF organizará y fiscalizará los Campeonatos que son de su propiedad conforme a las competencias que están incluidas en el correspondiente calendario.

Todas las partes involucradas, organizadores, concurrentes, pilotos y oficiales se comprometen a aplicar, respetar y observar el Código Del Deporte Motor de la provincia de Santa Fe, los Reglamentos de Campeonato (RC) de cada categoría, el Reglamento Particular de la Prueba (RPP) y toda norma que se legisle en el futuro.

**AUTORIDADES DEPORTIVAS**

Los Oficiales Deportivos, que actuarán en cada una de las competencias serán los siguientes:

**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 de Servicio Médico

Banderilleros

**La FRADSF, según el evento, podrá designar:**

Un Comisario Deportivo o Colegio de Comisarios Deportivos

Director de Carrera

Comisarios Técnicos

Delegado

Observador

Oficial Cronometrista y Oficiales Deportivos

Oficiales afectados al Auto de Seguridad

Jueces de Hechos (Veedores)

Un Delegado Médico

Un Asesor de Comisarios Deportivos

Un Piloto para el Auto Médico

Un Largador

Todas las autoridades deportivas actuarán en cumplimiento de los derechos y deberes establecidos en el CDMSF, lo determinado en el Reglamento de Campeonato y el correspondiente RPP.

**ORDENAMIENTO OPERATIVO DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS**

La FRADSF designará a uno de los Comisarios Deportivos como Presidente del Colegio y el organismo funcionará bajo la autoridad del mismo.

En condiciones operativas normales, el control y conducción de un evento, estarán a cargo del Comisario Deportivo y del Director de la Prueba.

Si hubiera un Director de Carrera, el Director de la Prueba trabajará en consulta permanente con aquel o con el Comisario Deportivo.

El Director de Carrera tendrá autoridad decisiva en los siguientes asuntos y el Director de la Prueba debe dar órdenes con respecto a los mismos solo con el consentimiento expreso de aquél:

### **C.D.M. 2010**

- a) El control de la práctica y la carrera, cumplimiento del cronograma y, si lo considera necesario, presentación de cualquier propuesta a los Comisarios Deportivos para modificar el cronograma conforme al CDMSF, al Reglamento de Campeonato y al presente.
- b) La detención de cualquier auto conforme al CDMSF, al Reglamento de Campeonato o al presente.
- c) La interrupción de la práctica o la carrera conforme a los reglamentos si considera que es inseguro continuar, y garantizando que se realice el procedimiento correcto para su reanudación.
- d) El procedimiento de largada.
- e) El Auto de Seguridad.

El Director de Carrera deberá estar en contacto radial con el Director de la Prueba y con el Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos en todo momento en que los autos estén en pista.

Por otra parte, el Director de la Prueba deberá controlar la carrera y estar en contacto radial con todos los puestos de oficiales deportivos y de seguridad en esos momentos.

### **OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR**

El organizador de competencias por los Campeonatos Argentinos deberá cumplimentar los siguientes requisitos básicos:

Deberá ser:

- a) Una Entidad afiliada a la FRADSF.
- b) La FRADSF.
- c) Asociación de Pilotos reconocida.
- d) Promotor o Empresa autorizada por la FRADSF.

Presentar con una anticipación mínima de quince (15) días el Reglamento Particular de la Prueba, el organigrama del evento y el Manual de Seguridad para ser aprobados por la FRADSF con la debida antelación.

El Manual de Seguridad se presentará detallando los servicios de seguridad, equipo de banderilleros que actuará y bomberos, acompañado de un plano del escenario con la ubicación de los mismos.

Con diez (10) días de anticipación deberán remitir la Póliza de Seguro.

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

### **CONDICIONES GENERALES**

Es responsabilidad del Concurrente asegurar que todas las personas a quienes concierne su inscripción cumplan con todos los requisitos reglamentarios. En el caso que un Concurrente no pudiera estar presente en una prueba designará un representante por escrito con testimonio certificado por Escribano Público o ante una autoridad deportiva, salvo que en la boleta de inscripción anual determine fehacientemente quien lo remplazará.

El Piloto inscripto durante un evento es mancomunada y solidariamente responsable con su Concurrente de asegurar que se cumplan los reglamentos.

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 al evento.

Todas las personas relacionadas de cualquier forma con un auto inscripto o presente por cualquier otra razón en los boxes, la calle de boxes o la pista deben llevar en todo momento la credencial correspondiente.

### **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 pre-paga 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.

### **CANTIDAD DE EVENTOS**

Los Campeonatos Zonales, Regionales y Provinciales estarán compuestos por los eventos incluidos en el Calendario Deportivo publicado por la FRADSF.

En caso que algunas de las pruebas programadas resultaren de imposible realización comprobada por la FRADSF, el número de carreras previsto podrá ser reducido, según quede establecido en el Reglamento de Campeonato.

### **MINIMO DE PARTICIPANTES**

Para que una prueba otorgue puntaje para un Campeonato, en la Prueba Final deberán largar una cantidad mínima de ocho (8) automóviles de la categoría.

### **C.D.M. 2010**

#### **PRUEBA SUSPENDIDA, POSTERGADA ó APLAZADA**

Una prueba o evento, pueden ser suspendidos parcial o totalmente y a su vez en forma transitoria o definitiva. Tal decisión deberá haber sido tomada por los Comisarios Deportivos por razones de fuerza mayor o de seguridad.

Cuando se disponga la suspensión de un evento cuando aún resta por realizar una Prueba Final, la prueba en cuestión podrá ser postergada para realizarla dentro de los siguientes siete días y las inscripciones tendrán total validez para la continuidad del mismo.

Sin embargo los Concurrentes podrán retirar sus inscripciones por razones particulares, pero no se admitirán cambios de los pilotos inscriptos, ni reemplazos de ningún tipo.

Si antes de la decisión de postergar ó suspender el evento, se completaron la totalidad de las pruebas de clasificación o series clasificatorias, en las cuales tuvieron la posibilidad de tomar parte todos los participantes regularmente inscriptos, a estos se les adjudicará el puntaje obtenido, si correspondiera, aún si el evento fuera posteriormente cancelado.

Si la decisión de postergar ó suspender el evento, fue decidida cuando aún no se hubieran llevado a cabo las pruebas de clasificación, lo realizado hasta ese momento no será tenido en cuenta y el Organizador podrá reabrir el registro de inscripciones, para la nueva fecha que el Ente fiscalizador disponga.

#### **PUNTUACION EN PRUEBAS SUSPENDIDAS**

Cuando una Prueba Final, integrante del campeonato debe 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 ha sido entre el 30 % y el 75%, otorgará la mitad de la puntuación prevista originalmente para la prueba completa.

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

#### **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.

#### **CASO DE EMPATE EN PUESTOS DEL CAMPEONATO**

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

Igual procedimiento se aplicará para establecer el orden de colocación en los puestos subsiguientes.

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

#### **NUMERACION**

Durante todas las competencias automovilísticas los vehículos participantes deberán llevar en el lugar indicado el número identificador que al piloto se le haya asignado.

Las cifras que conforman el número de competición serán de color blanco y fondo negro.

Se deberá inscribir en los laterales el nombre del piloto y el grupo sanguíneo en recuadro suficiente para contener la inscripción con caracteres de 4 cm de altura. La FRADSF se reserva el derecho de relacionar los números de competición con firmas comerciales.

#### **DISTINTIVO DE LOS CAMPEONES**

El poseedor del Título de Campeón, deberá detentar durante el año siguiente al logro del mismo en ambos costados de su auto, debajo o al costado del número del vehículo el distintivo que lo acredita como tal y que consiste en una Escarapela Argentina y la Bandera de la Provincia de Santa Fe.

#### **LICENCIAS**

Para tener derecho a recibir puntos por los Campeonatos zonales, regionales, o provinciales los pilotos deberán poseer Licencia otorgada por la FRADSF.

Salvo indicación contraria en el RC, no podrá competir ningún piloto con licencia extranjera.

Es obligación de los Pilotos y Concurrentes hacer el trámite de sus licencias en forma completa, debiendo indicar en forma inmediata a la FRADSF, todo cambio de domicilio posterior al otorgamiento de la licencia.

Toda licencia que sea emitida en forma "Provisoria" tendrá solamente validez por una competencia o por el tiempo que determine el Ente fiscalizador.

#### **INSCRIPCIONES**

En cada competencia los Concurrentes deberán formalizar su inscripción de acuerdo a lo dispuesto en el CO.DE.MO.S.

**C.D.M. 2010**

**INSCRIPCION DE PILOTOS (TITULAR Y SUPLENTE)**

Si un mismo Concurrente, inscribiera dos o más autos idénticos de una misma Marca, Modelo y Tipo, en una competencia, podrá a su vez inscribir, indistintamente a sus pilotos, en calidad de Titular y Suplente en tales autos, a fin de tomar parte en las Pruebas de Entrenamientos Oficiales y/o Clasificación, quedando sujetos los vehículos utilizados a las Verificaciones Técnicas y disposiciones del reglamento de Parque Cerrado. Si el Concurrente desea efectuar el cambio de autos entre sus pilotos, lo deberá informar a los Comisarios Deportivos dentro de los 30 minutos posteriores a la finalización de las Pruebas de

Clasificación.

Dicho cambio solo procederá, antes de las Series o Prueba Final y se deberá efectuar en el sector de boxes antes de salir a pista.

El Concurrente deberá tener en cuenta que al realizarse el cambio, deberá adecuar sus autos con los números de los pilotos que correspondan, sus neumáticos y todo elemento técnico personalizado que corresponda. Asimismo los autos tendrán una penalización correspondiente al retiro de sus tiempos de clasificación, debiendo largar la Serie o la Final en la última posición de grilla.

**CAMBIO DE CONDUCTOR INSCRIPTO**

Se autoriza el cambio de un conductor inscripto por un suplente en las condiciones indicadas en el CO.DE.MO.S.

El cambio solo procederá cuando aún no se hubieran realizado las Pruebas de Clasificación.

**VERIFICACIONES PREVIAS**

**PREVIA ADMINISTRATIVA**

Las verificaciones previas de licencias e inscripciones de los Pilotos y Concurrentes se realizará salvo excepciones autorizadas expresamente por la FRADSF, 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 RPP.

Ningún piloto podrá salir a pista sin que haya cumplimentado este trámite perfeccionando la inscripción.

Las verificaciones serán llevadas a cabo por oficiales debidamente designados siendo los únicos autorizados a dar instrucciones a los participantes.

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.

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

**TECNICA PREVIA**

Las mismas serán realizadas por los Comisarios Técnicos designados por la FRADSF quienes son los únicos autorizados a dar instrucciones a los participantes.

Para cumplir la Verificación Técnica en el día y horarios establecidos en el Reglamento de Campeonato y/o RPP, los autos deben estar en su box a disposición de los Comisarios Técnicos o en el lugar determinado.

Obligatoriamente debe estar presente el Concurrente con el correspondiente Pasaporte Técnico y/o ficha de homologación del auto, según lo que corresponda.

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 establecido por los Reglamentos correspondientes.

Ningún auto podrá salir a pista hasta que no haya sido aprobado por los Comisarios Técnicos.

A los efectos de proceder al pesaje dentro del horario de verificación, el piloto y acompañante si correspondiera, deberán estar a disposición de los Comisarios Técnicos con su equipamiento de competición reglamentario. Esta disposición solamente es de aplicación cuando los reglamentos de la categoría prevean que el peso del auto, incluye la tripulación.

Los números de competición deberán estar ubicados en el auto durante la Verificación Técnica.

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

**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 causas de fuerza mayor debidamente justificadas y aceptadas por los Comisarios Deportivos quienes en tal caso deberán aplicar una multa de quinientos pesos (\$ 500), las cuales por cada reiteración durante el transcurso del Campeonato serán duplicadas, no siendo apelable y debiendo ser abonada en el momento de su notificación, no pudiendo participar en ninguna prueba hasta tanto no sea cumplimentado el pago.

## **HORARIOS DE CONTROLES TÉCNICOS**

Además de los horarios previstos en el RC y/o RPP para las Verificaciones Técnicas, cualquier consulta o requerimiento a los Comisarios Técnicos, deberá ser realizada dentro de aquellos horarios o hasta una (1) hora de finalizada la última actividad oficial en pista.

Los Comisarios Técnicos están facultados para:

- a) Verificar la elegibilidad de un auto en cualquier momento de la prueba.
- b) Requerir el desarme de un auto con el fin de comprobar que satisface los requisitos de elegibilidad y conformidad.
- c) Requerir a un Concurrente la entrega de la parte o muestra que se considere necesario.

Todo auto que, tras haber sido aprobado por los Comisarios Técnicos sea desmantelado o modificado de manera tal que su seguridad o elegibilidad puedan resultar afectadas o, que se haya involucrado en un accidente con consecuencias similares a las mencionadas, deberá presentarse nuevamente para obtener aprobación por parte de los Comisarios Técnicos.

El Director de Carrera o los Comisarios Deportivos podrán solicitar que cualquier auto involucrado en un accidente sea detenido y verificado.

## **SISTEMA DE PESAJE**

Cada tripulación deberá concurrir al pesaje provisto de su indumentaria completa compuesta por: buzo, guantes, capucha, ropa interior, botas y casco. Se procederá a labrar un acta en la cual quedarán establecidos sus pesos. Esta acta será firmada por el Piloto ó Acompañante, el Comisario Técnico y los Comisarios Deportivos. El peso registrado en el primer evento será válido hasta el sexto inclusive. En el séptimo se efectuará un nuevo control de peso el cual tendrá validez hasta la finalización del campeonato. No obstante lo expresado a requerimiento de los Comisarios Deportivos en cualquier evento puede ser controlado el peso de un piloto y/o acompañante y modificada el acta si así correspondiera. Si un Piloto ó Acompañante ingresan al campeonato ya avanzado el mismo, se lo pesará en la primera competencia que intervenga y se lo incluirá en el acta.

El peso registrado en la misma será el válido durante todas las Pruebas Oficiales, para la verificación del peso mínimo con Piloto ó Acompañante.

Luego del pesaje no será necesaria la presencia del Piloto ó Acompañante en la verificación del auto para este fin. Lo reglamentado en el presente artículo es de aplicación únicamente cuando los reglamentos de la categoría prevean que el peso mínimo incluye la tripulación.

## **ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA CONTROL DE:**

### **CASCOS, PROTECTORES CERVICALES, BUTACAS, ROPA INTERIOR, GUANTES, BUZOS ANTIFLAMA, CAPUCHAS, BOTAS Y CINTURONES:**

El control de estos elementos lo realizarán los Comisarios Técnicos en la Verificación Previa a la competencia o en cualquier momento de la misma. Todos los elementos de control citados, deben ser homologados.

## **EMPADRONAMIENTO DEL AUTO**

El Ente fiscalizador podrá disponer el empadronamiento de los autos de competición, a los efectos de llevar un registro y control de los vehículos que participan en las distintas categorías.

Para tal fin se podrá disponer la entrega de una cédula identificatoria preferentemente inviolable, por cada auto, la cual deberá estar montada en el vehículo y en donde se asentarán datos correspondientes al mismo y su titular responsable, por ejemplo: Categoría – N° de Homologación – Fabricante – Nombre del Concurrente – N° de licencia, etc.

Una vez empadronado el auto, cualquier cambio de titularidad del mismo, deberá ser comunicada a la FRADSF, la cual retirará la cédula emitida y emitirá una nueva al nuevo titular.

## **CARACTERÍSTICAS DE LAS PRUEBAS**

Salvo excepciones autorizadas por la FRADSF, todas las pruebas deberán realizarse de conformidad con lo establecido en el correspondiente Reglamento de Campeonato.

## **INTERRUPCIÓN DE UNA CLASIFICACION**

A partir del momento en que se muestre la bandera roja finalizará la toma de tiempos.

Si una tanda de clasificación fuese interrumpida por razones de fuerza mayor, esta continuará por el tiempo que falte para completar el total establecido de acuerdo al RPP, 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.

**C.D.M. 2010**

Los reglamentos de Campeonatos de cada categoría, establecerán lineamientos particulares para estos casos.

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

**EMPATE EN PRUEBAS DE CLASIFICACION**

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

**EXCLUSION PARCIAL (ANULACION TIEMPOS EN LA CLASIFICACION o VUELTAS Y TIEMPO EN SERIES CLASIFICATORIAS)**

En caso de haber sido observado técnicamente un automóvil luego de las Pruebas de Clasificación o de las Series Clasificatorias, 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 su exclusión parcial del evento, con la anulación de sus tiempos de Clasificación de esa Tanda y de la anterior o posterior si las hubiere, o del Tiempo y Vueltas de las Series Clasificatorias en que tomó parte, pudiendo largar en el último puesto de la grilla solamente en el caso que el número de autos admitidos por el circuito lo permitiera. Esta sanción será inapelable.

**PRUEBAS ATIPICAS**

Cuando las Pruebas de Clasificación o Series Clasificatorias, se lleven a cabo en condiciones climáticas distintas, es decir, que alguna de ellas se desarrolle con lluvia o inconvenientes importantes en la pista, o que por algún otro motivo de fuerza mayor, (obstrucción, aceite en pista, etc.), no se realice alguna de ellas normalmente, los Comisarios Deportivos podrán disponer que el Ordenamiento de Largada de las Series o Prueba Final se conforme de manera "atípica".

En éstos casos se procederá de la siguiente forma:

Se tomará el mejor tiempo de Clasificación y a continuación se ordenará por puesto, hasta completar la grilla de largada de la Series Clasificatorias o de la Prueba Final según corresponda.

En las Series, si a partir de alguna posición hay pilotos con distinta cantidad de vueltas, esta condición y el tiempo total de vuelta, prevalecerá en el ordenamiento.

**DETERMINACION DE PRUEBAS ATIPICAS**

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

En caso de fuerza mayor, que imposibilite la realización de las Pruebas de Clasificación, los Comisarios Deportivos, para determinar el orden de largada de las Series y/o Finales, podrán tomar el Ranking Oficial vigente hasta la fecha de las pruebas en cuestión.

**MAXIMO DE PARTICIPANTES**

Serán los establecidos para cada circuito por la FRADSF o lo determinado por los Comisarios Deportivos luego de las pruebas de entrenamientos oficiales y comunicado a los pilotos en la reunión previa u otra forma fehaciente.

**GRILLAS DE LARGADA**

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

Para el caso de largada detenida el piloto que haya realizado el mejor tiempo de clasificación, está autorizado a elegir su posición en la primera fila (lado derecho o izquierdo) debiendo ejercer su derecho de elección en los treinta (30) minutos siguientes a la publicación de los tiempos definitivos.

Si se realizan Series, el piloto que larga primero en cada una de ellas, tendrá el mismo derecho de elección en el mismo lapso.

Todos los pilotos que no hubieran registrado tiempos de Clasificación y estuvieran habilitados para largar Series o Prueba Final, serán sorteados entre sí, para ocupar los lugares disponibles.

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 su ubicación que les correspondía inicialmente.

**PILOTOS SUPLENTES**

Las Autoridades de la Prueba, publicarán treinta (30) minutos antes de la largada de cada Prueba Final las grillas, refrendadas por los Comisarios Deportivos. Solo los participantes que conformen la misma, tendrán derecho a tomar parte de la prueba Final, no siendo admitidos pilotos suplentes después de su publicación, salvo que el RC de la categoría establezca lo contrario.

Dicho ordenamiento podrá ser consultado por los participantes en el Tablero Oficial y/o la Oficina de Prensa de la organización, siendo este el único oficial y válido, además de las copias que, del mismo, a todos los efectos distribuya el organizador.

**C.D.M. 2010**

La grilla se conformará dejando libre los lugares de los titulares que no participen, ubicando los suplentes al final de la misma según el orden establecido.

El Comisario de Boxes, dispondrá de cada grilla, a fin de permitir la salida a pista de los participantes habilitados, siguiendo los procedimientos indicados en el presente Reglamento y en el RC.

**PROCEDIMIENTO DE LARGADA**

Podrá ser: Largada Detenida ó Largada en Movimiento.

Largada detenida:

La grilla será una formación de autos escalonada, 1x1 separada a siete (7) metros entre cada auto y la señal de largada será dada por medio de luces por el largador, quien podrá ser designado para toda la temporada por la FRADSF con acuerdo de la Categoría.

Antes de la hora anunciada para la largada los automóviles dejarán los boxes para cubrir una vuelta de reconocimiento. Si en esa vuelta de reconocimiento para armar la grilla de Series o Final, un auto quedase detenido en algún sector del circuito, podrá ser asistido y remolcado hasta el sector de boxes en donde deberá reparar, y largará desde dicho lugar, luego de producida la largada de la prueba en cuestión.

El cierre de boxes podrá ser anunciado con señal sonora, semáforo Rojo o con Bandera Amarilla quieta.

Quien no salga de boxes antes de la señal de cierre largará desde este sector después de la largada de la prueba (apagado semáforo rojo), una vez que pase el último competidor y cuando el Comisario de Boxes lo autorice.

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 del equipo podrán permanecer. A partir de este momento los mecánicos no podrán atender los vehículos, cualquier trasgresión a esta disposición será sancionada por los Comisarios Deportivos ubicando al infractor en el último puesto de la grilla o largando de boxes.

Durante este cartel se pondrán en marcha los vehículos, empujados 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 deberán 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.

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 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 ese sector.

Una vez ingresado a la calle de boxes, recién ahí sus mecánicos podrán solucionar el problema para largar de 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 su marcha por sus propios medios, durante el transcurso de la vuelta previa podrá recuperar su posición hasta que el largador exhiba el Cartel de 5.

Si no logra hacerlo, 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 llover, en la línea de largada será mostrado un 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 Inc. a) cartel de 5 del presente.

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 PISTA HUMEDA.

**C.D.M. 2010**

Este procedimiento solo podrá ser variado cuando expresamente este regulado por el Reglamento de Campeonato de la Categoría.

La carrera será reducida en una vuelta.

Cuando el RC así lo prevea 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 (5) cinco, que indicará que faltan (5) cinco 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 a 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 de 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 será 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 ó sus auxiliares, esperarán un breve lapso para que el participante continúe la carrera por sus propios medios. Si no 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.

**LARGADA CON PISTA HUMEDA**

Cuando el Director de Carrera o el Comisario Deportivo, determine que la largada es con PISTA HUMEDA el procedimiento de largada será el establecido en el presente artículo.

El tipo de cubiertas a utilizar quedará a criterio de cada piloto dentro de lo establecido en el RC sobre el uso de neumáticos.

Para el caso de largada con PISTA HUMEDA, el procedimiento hasta la bandera verde será el reglamentado.

A partir del momento 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 reglamentado en la intervención del Auto de Seguridad.

Las Autoridades de la Prueba, podrán disponer el inicio del tiempo y vueltas de la Prueba Final, a partir del primer paso siguiente al giro previo. Esto no será de aplicación para las Series Clasificatorias.

**LARGADA EN MOVIMIENTO**

La carrera podrá largarse en movimiento detrás del auto de seguridad.

Cuando los autos abandonen el sector de boxes, se dirigirán a la grilla de largada, siendo ordenados en filas de 2 en 2 y separadas las filas a siete (7) metros.

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

**C.D.M. 2010**

Con el cartel de uno (1) se encenderán sus luces giratorias amarillas y el largador agitará la bandera verde. Esta señal indica a los pilotos que se inicia la vuelta de reconocimiento detrás del auto de seguridad.

La formación dará una vuelta completa detrás del Auto de Seguridad, debiendo mantener el orden de largada, separados por una distancia de no más de cinco largos entre filas.

El Auto de Seguridad se retirará en el sector determinado e informado previamente a los participantes y la formación, manteniendo la distancia entre filas y la velocidad establecida en el RC se aproximará al sector de largada con el semáforo con la luz roja encendida.

El sobrepaso, en esta vuelta solo está permitido si un auto se demora o queda detenido cuando abandona su posición de largada y los autos ubicados detrás no pueden evitar pasarlo sin demorar indebidamente al resto de los competidores.

El vehículo que aún largando la vuelta previa correctamente, se ve imposibilitado de mantener su posición o se quedase momentáneamente detenido en la grilla, pero logra reiniciar su marcha, durante el transcurso de la vuelta previa no podrá recuperar su posición en la grilla de largada y deberá largar de la última posición.

Desde el inicio de la vuelta de formación hasta la largada definitiva de la carrera, los autos deberán alinearse y mantener una fila ordenada, sin maniobras de sobrepaso ni adelantamientos hasta que el semáforo rojo se apague.

Cuando llegan al sector de largada, si el largador considera que la formación es correcta, apagará la luz roja indicando que la carrera está largada.

Si el Largador considera que la formación no es correcta no apagará la luz roja y mostrará un cartel con el número "1", que indicará una vuelta más de reconocimiento.

En este caso, la carrera ha comenzado y se iniciará el descuento de tiempo y vueltas, sin auto de seguridad y los líderes deberán mantener la velocidad de la vuelta de reconocimiento y la formación de largada.

Se impondrá una penalización de tiempo ó Penalización Boxes a cualquier piloto que, a criterio de los Comisarios Deportivos, pasara innecesariamente a otro durante esta vuelta de formación, no mantenga la distancia ó velocidad establecida y provoque la demora de la largada, pudiendo llegar hasta la exclusión.

**FALSA LARGADA**

En todas las competencias serán colocados jueces de largada.

La penalización será impuesta por el hecho del adelantamiento como así también si algún piloto coloca el auto fuera del lugar asignado para la largada o se moviera mientras está encendida la luz roja.

La falsa largada podrá ser penalizada mediante la aplicación de recargo de tiempo o por el procedimiento de PENALIZACION BOXES.

Considerando que este procedimiento puede no ser apto en algunos autódromos por las características de la calle de boxes, en la reunión previa, el Director de Carrera o el Director de la Prueba informará a los pilotos cual será el sistema a aplicar.

**a) Recargo de Tiempo**

La penalización por falsa largada podrá ser de cinco (5) segundos hasta un (1) minuto según lo determinen los Comisarios Deportivos.

Esta penalización será comunicada al piloto y a todos los demás participantes mediante un cartel negro con números blancos indicando el número de auto y el recargo impuesto, durante dos (2) vueltas.

**b) Penalización Boxes**

Los Comisarios Deportivos podrán disponer penalizar la FALSA LARGADA, haciendo ingresar al infractor al sector de Boxes, circulando por el CARRIL EXTERNO sin superar la velocidad de 60 Km./h y salir nuevamente a pista.

La aplicación de esta penalización se hará, en la Dirección de la Prueba, con la exhibición a los infractores de una Bandera Negra con círculo Naranja y un cartel con fondo negro con la leyenda "PENALIZA BOXES" con el número de los autos cuestionados durante dos vueltas.

A partir del momento en el cual, por primera vez se les indica dicha penalización, durante los siguientes TRES PASOS, frente a la Dirección de la Prueba, deberá producirse el ingreso a boxes. En caso de no darse cumplimiento a la orden de ingreso a la calle de boxes, quedará automáticamente EXCLUIDO DE LA CARRERA.

Este sistema de penalización descrito precedentemente, podrá ser aplicado por los Comisarios Deportivos para cualquier otra trasgresión reglamentaria que se produzca durante la carrera o serie, será inapelable y podrá ser aplicado para otras faltas que los Comisarios Deportivos constaten en su transcurso.

**C.D.M. 2010**

En el momento de ingresar a Boxes para cumplir con esta penalización, el participante podrá detenerse en su box para ser asistido por sus mecánicos.

**LARGADA DESDE BOXES**

Se considera que un participante ha largado de Boxes, cuando por sus propios medios mecánicos, el auto que conduce ha pasado totalmente la línea que demarca el fin de la calle de Boxes.

**INTERRUPCION DE LA CARRERA**

En caso que se hiciera necesario detener la carrera porque el circuito está bloqueado por un accidente o porque las condiciones climáticas, o de otro tipo hacen que sea peligroso continuar, el Director de Carrera o 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 de parar la carrera sólo puede ser tomada por los Comisarios Deportivos con acuerdo del Director de Carrera.

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:

Al exhibirse la Bandera Roja, para el cómputo de vueltas, la clasificación será la correspondiente a la vuelta anterior a la última que haya registrado el puntero en el momento que se dio la señal de detención y la fracción se redondeará en menos.

No está permitido el sobrepaso con bandera roja.

Los autos de carrera y servicio 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 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:

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

**a)** La largada original se considerará nula y carente de validez. Toda sanción aplicada durante el procedimiento de largada aplicada antes de apagada la luz roja del semáforo, se mantendrá para las siguientes largadas.

**b)** La distancia de carrera será reducida en 1 (una) vuelta y en el procedimiento de largada se efectuará vuelta previa.

**c)** Todos los pilotos que tomaron parte en la largada original serán admitidos en la nueva partida.

**d)** Luego de haberse dado la señal para detener la carrera todos los autos que puedan hacerlo por sus propios medios, se dirigirán directa pero lentamente a la línea de bandera roja bajo las directivas de los oficiales deportivos.

Los autos que fueran asistidos por vehículos de rescate, podrán ser llevados a boxes para su eventual reparación en ese sector, pudiendo regresar a la grilla o largar desde allí, cuando estén en condiciones y dentro de los plazos previstos en los procedimientos de largada.

**e)** Bajo la indicación de los oficiales deportivos, los autos podrán ingresar a boxes. Todos los autos pueden ser reacondicionados en los 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 quince (15) minutos de la detención, es decir, de exhibida la bandera roja.

**g)** Cuando el circuito se encuentre en condiciones para reiniciar la prueba el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos, habilitarán la misma, 5 (cinco) minutos después serán cerrados los boxes y los autos que no puedan ocupar su posición en la grilla podrán largar de boxes.

Los plazos de tiempo indicados en los puntos f) y g) podrán ser reducidos por los Comisarios Deportivos con acuerdo del Director de Carrera, si la totalidad de los autos para largar se encuentran en condiciones de hacerlo.

No se aceptarán el ingreso de autos ni pilotos suplentes. La Grilla se ordenará quedando vacíos los lugares de quienes no larguen desde su posición.

**h)** No se permitirá ninguna recarga o extracción de combustible y lubricantes, bajo pena de exclusión, salvo en los lugares destinados para tal fin.

**CASO B:**

Más de 2 (dos) vueltas cumplidas desde apagada la luz roja, pero menos del 75% de la distancia o duración de la carrera:

**a)** Los autos se mantendrán en la línea de bandera roja o en boxes en régimen de parque cerrado.

**b)** Los boxes estarán cerrados (salida).

**C.D.M. 2010**

- c)** La carrera se considerará en dos partes, la primera de las cuales terminó al final de la vuelta anterior a la que se dio la señal de detención y la fracción se redondeará en menos.
- d)** El recorrido de la segunda parte será de 1 (una) vuelta menos que el recorrido original de la carrera menos las vueltas de la primera parte y en el procedimiento de largada se efectuará vuelta previa. El tiempo máximo se obtendrá restando el tiempo total de la primera parte menos el tiempo máximo de la carrera.
- 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 largada original serán aceptados y en ese caso solo si volvieron a la zona de largada o boxes por sus propios medios mecánicos y por el itinerario de la carrera. Quien llegue a los 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 cuanto las condiciones de pista así lo permitiese a partir del Inc. a) del Procedimiento de Largada.
- i)** Ningún trabajo en el auto se podrá efectuar en esta nueva grilla. Sólo y por razones de seguridad se podrá limpiar el parabrisas y cambiar neumáticos Slick por neumáticos de lluvia.
- j)** No se permitirá ninguna recarga o extracción de combustible.
- k)** La clasificación final será por suma de tiempos y vueltas.

**CASO C:**

Si ha sido completado por lo menos el 75% (las vueltas se redondean en más hasta el número entero de vuelta siguiente) de la distancia total de la carrera o duración, desde apagada la luz roja, en el momento de la detención, 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.

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

**NEUTRALIZACION**

En caso de ocurrir 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 ante una situación de peligro que la bandera amarilla no resulte ser suficiente, se procederá a neutralizar la competencia.

La orden de neutralización será dada por el Director de Carrera ó por el Comisario Deportivo en ausencia de aquel, 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)** El Auto de Seguridad se regirá en toda su concepción por las normas que a tal efecto determine la FRADSF. La intervención del mismo se puede ordenar en cualquier momento de la competencia.

**b)** El auto estará identificado con la leyenda "Auto de Seguridad" en los laterales y en la parte posterior, en letras de un tamaño similar al de los números de los autos de carrera. Deberá tener en el techo al menos dos luces giratorias amarillas y dos luces verdes en lugar visible, cada una con circuito independiente.

Será conducido por un conductor experimentado que podrá ser designado por la FRADSF y podrá llevar a bordo un Observador idóneo designado por la FRADSF, capaz de reconocer los autos de competición, el cual estará en contacto radial permanente con la Dirección de la Carrera, el Comisariato y la Torre de Control.

**c)** Cuando se dé la orden de movilizar al Auto de Seguridad, todos los puestos de observación incluyendo la línea de llegada exhibirán banderas amarillas 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 de la zona de boxes o del 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 AS 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 AS indicados anteriormente todo

**C.D.M. 2010**

adelantamiento quedará prohibido, salvo que un auto reciba la orden de hacerlo desde el Auto de Seguridad, mediante luces verdes o, a falta de ellas por indicación de la tripulación.

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 el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos se lo ordenen, el Auto de Seguridad empleará la luz verde para indicar, a todo auto que se encuentre entre dicho vehículo y el puntero, que debe adelantarse. Estos autos 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.

Esta operación continuará hasta que el Auto de Seguridad este delante del que lidera la carrera y el resto de los participantes estén encolumnados detrás de él.

**g)** Cada vez que el Auto de Seguridad pase un puesto de observación, se agitará la bandera amarilla constantemente mientras el auto de seguridad y los que lo siguen estén dentro del sector que va desde dicho puesto hasta el siguiente.

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

La salida de boxes estará autorizada en forma constante, excepto cuando el Auto de Seguridad y los autos que lo preceden estén próximos a pasar o pasando la salida de boxes. En este caso se deberá aguardar que los Oficiales del sector le den la autorización de salir.

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

Todo auto que reingrese a la pista ó, que estando detrás del AS, le sean exhibidas las luces verdes para que lo pase, deberá circular por la pista a velocidad reducida hasta que llegue al final de la línea de autos que siguen al AS y tomar ubicación a continuación del último que conforme esa fila. Debe tenerse en cuenta que la carrera está neutralizada y que, auxiliares y banderilleros, pueden encontrarse en la pista.

**i)** Cuando el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos, decidan llamar al Auto de Seguridad por considerar que la pista esta en condiciones para reiniciar la carrera, procederá a indicarle que apague las luces giratorias. Esta será la señal que indicará a los pilotos que el AS se retirará de la pista en el lugar establecido.

Una vez retirado el AS, 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 a un (1) auto de separación.

Si algún auto tuviera inconvenientes que le hicieran reducir su 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.

**j)** Cuando el AS se encuentra próximo a su salida de la pista, se retirarán las banderas amarillas y los carteles de "AS".

**k)** 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. Esta 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.

**l)** Luego de una vuelta serán retiradas las banderas verdes en todos los puestos.

**m)** Cada vuelta completada mientras el Auto de Seguridad se halla en servicio se computarán como vuelta de carrera, así como el tiempo transcurrido.

**n)** Si durante la aplicación del sistema de neutralización fuese necesario interrumpir la competencia con bandera roja, se aplicará lo establecido en el título siguiente.

**ñ)** 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 a 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 haya cometido en el transcurso de las últimas seis vueltas.

**PROCEDIMIENTO EN CASO DE INTERRUPCION DE LA CARRERA CON AUTO DE SEGURIDAD EN PISTA.**

En el caso de producirse lo previsto en el párrafo (n) del título anterior, se tendrá en cuenta:

### **C.D.M. 2010**

**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 más un adicional de una (1) vuelta.

El nuevo tiempo máximo de carrera se obtendrá con el mejor tiempo de la Clasificación por la cantidad de vueltas de descuento que se aplique al total original. 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 AS, 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 vueltas, para la primera parte se confeccionará una clasificación con la última vuelta registrada antes del ingreso del Auto de Seguridad y ésta clasificación determinará la grilla de partida de 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 y tiempo pautadas, las recorridas por el puntero desde apagada la luz roja, incluyendo las vueltas con AS, más un adicional de una vuelta.

**d)** Los boxes permanecerán cerrados (salida) hasta la largada de la segunda parte y 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.

**3°** Si la carrera es detenida habiéndose cumplido el 75% de la distancia total de la carrera o duración desde apagada la luz roja, 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.

### **LLEGADA**

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

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

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 o antes de que se cumpla el tiempo prescrito, la carrera se considerará finalizada al 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 clasificado que no pueda llegar a Parque Cerrado por sus propios medios será puesto bajo el exclusivo control de los Comisarios de Pista o Técnicos, quienes llevarán o acompañarán el auto hasta el Parque Cerrado.

### **CLASIFICACION 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 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 resultado válido sujeto a cualquier enmienda que pudiese proceder según el CO.DE.MO.S.; el presente, y el Reglamento de Campeonato.

### C.D.M. 2010

#### **TOLERANCIA PARA LA CLASIFICACION EN LAS SERIES O FINAL**

Una vez arribado el vencedor de la Prueba que se trate, 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, 3000 metros de cuerda = 3 minutos, las fracciones serán consideradas como un número entero en más.

#### **CONFIRMACION DE CLASIFICACIONES FINALES**

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

La confirmación de las Clasificaciones Finales se producirá luego de transcurridos 30 minutos de su publicación.

En ese caso, queda establecido que los resultados de cada competencia serán publicados por la FRADSF, "ad referéndum" de los resultados de análisis de combustible empleado y/o de la resolución del reclamo.

#### **PARQUE CERRADO**

##### **Definición:**

Es un recinto en el cual solo podrán acceder los autos de competición, al término de las Pruebas Oficiales y cuando las Autoridades Deportivas así lo dispongan. Será considerado Parque Cerrado, cualquier sector lindero a la pista en donde hubiera abandonado un auto, como sí 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 final) 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 supervisión podrán ingresar a Parque Cerrado. No se permitirá allí intervención de ningún tipo salvo que la misma sea autorizada por estos oficiales o los Comisarios Deportivos.

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

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

#### **ROTURA DE SELLOS O PRECINTOS**

La rotura de sellos o precintos, aún cuando no se pruebe intencionalidad, implicará en forma automática la exclusión. Únicamente por exclusiva determinación de los Comisarios Deportivos, se podrá no aplicar esta sanción cuando una pieza o parte este protegida con más de un precinto y los Comisarios Técnicos eleven un informe constatando la imposibilidad de haber realizado una acción dolosa.

Esta resolución en el transcurso de la competencia es inapelable.

#### **REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES**

Queda terminantemente prohibido el reabastecimiento de combustible o lubricante en el circuito o en los boxes durante la disputa de las distintas pruebas.

Solo se permite la reposición de lubricantes, durante las Pruebas Oficiales, en el caso de haber realizado alguna reparación o cambio en el vehículo debiendo ser autorizados por los Comisarios Deportivos y constatada por los Comisarios Técnicos.

La resolución de no autorización es inapelable.

Queda expresamente prohibida la carga, transporte y almacenamiento de combustible con embudos o recipientes de plástico.

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

### **ENTRADA A LOS BOXES**

a) Durante el transcurso de los Entrenamientos, Series, Clasificación o la Carrera, solamente esta 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.

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

### **CIRCULACION CALLE DE BOXES**

La circulación en la calle de boxes durante las pruebas oficiales será controlada por quienes designen los Comisarios Deportivos que determinarán la velocidad máxima en cada escenario, según las condiciones del sector y aplicarán las sanciones correspondientes a quienes no cumplan con esta disposición.

En ningún caso la velocidad máxima podrá exceder los 60 Km./h.

Durante las pruebas de entrenamiento y clasificación se aplicará una multa de \$ 300.

En el transcurso de la carrera se aplicará Penalización Boxes ó Recargo de Tiempo.

El control de velocidad será realizado por un Oficial Deportivo designado por la FRADSF.

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

Todo reclamo o denuncia referente a este control solamente será factible realizarlo en los términos previstos en el CO.DE.MO.S. y el presente.

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

### **ASISTENCIA MECANICA DE LOS VEHICULOS**

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 repuestos 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 del Director de Carrera o 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 este disputando:

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

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

**EN SERIES O PRUEBA FINAL:** con exclusión.

### **SEÑALEROS**

El Concurrente de cada auto o equipo durante el transcurso de las pruebas de Entrenamiento, Series, Clasificación y Carrera será el responsable del cumplimiento de las disposiciones enumeradas en el presente Artículo.

Tres personas por auto identificados con las credenciales provistas son los UNICOS que pueden cruzar el carril rápido y permanecer en el Sector correspondiente a la Isla de Boxes.

En el caso de los equipos con más de un auto solo podrán permanecer en este sector los afectados al auto que este en pista.

La prohibición de estar en este sector rige también para los Pilotos y Directores de Equipo.

Serán penalizados por los Comisarios Deportivos los Concurrentes que no hagan cumplir estas disposiciones a los integrantes de su equipo.

### **ASISTENCIA EN LOS BOXES**

La calle de boxes esta dividida en dos carriles, el carril más cercano a la pared de boxes se denomina "CARRIL RAPIDO", 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.

Para la atención de los autos durante el entrenamiento y/o la clasificación, los mismos obligatoriamente deberán ser ubicados frente a su box a cuarenta y cinco grados en el sentido de circulación y con el frente dirigido al box. Durante el período en el cual los autos se encuentren en el Parque Cerrado quienes estén trabajando en calle de boxes deberán paralizar su tarea hasta la liberación de los demás participantes.

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

Si un piloto se pasa de su box antes de detenerse, solo 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 en forma

**C.D.M. 2010**

inmediata a la bajada de bandera cumpliendo desde ese momento con las indicaciones que le efectúen los Oficiales Deportivos.

Los autos que hubieran sido ingresados a sus boxes o garajes, sin autorización serán automáticamente excluidos del evento.

Quien no cumpla con lo establecido en este Artículo será pasible de las sanciones correspondientes, pudiendo llegar hasta la exclusión.

**USO DE SILENCIADOR EN BOXES Y PATIO DE BOXES**

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

El no cumplimiento de esta disposición será sancionado por los Comisarios Deportivos con una multa de \$600, la cual será duplicada por cada reincidencia producida en el campeonato.

**DESVIOS Y ACORTAMIENTO DEL RECORRIDO OFICIAL**

Ningún conductor bajo ningún pretexto, podrá acortar distancias, ni tomar por las banquetas, 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 al de su salida y sin causar riesgo para otros competidores, bajo pena de ser sancionado.

Si un competidor circulara evitando una chicana en forma reiterada y sistemática, será penalizado con 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, podrá no ser penalizado.

Para el caso de incumplimiento de lo establecido en el presente artículo durante las pruebas de entrenamiento la sanción a aplicar será de multa cuyo monto se duplicará por cada reiteración producida en el transcurso del Campeonato.

**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 Series o Pruebas Finales, por infracciones cometidas en el transcurso de las mismas y que puedan haber significado para el sancionado ventaja sobre otros competidores y que no merezcan una sanción mayor.

Durante la Carrera o Serie, el Recargo de Tiempo, 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 además pueda ser comunicado al imputado durante el desarrollo de la competencia.

El Recargo de Tiempo podrá ser entre 5 segundos y un minuto.

En este caso, la penalización deberá ser comunicada a los pilotos 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 dos vueltas.

Dicha comunicación podrá ser omitida solo en los siguientes casos:

**a)** Si un incidente, por el cual se dispone aplicar una penalización de tiempo, ocurre cuando la Serie ó Final se encuentre dentro de las seis (6) vueltas completas para finalizar la misma, los Comisarios Deportivos tendrán derecho a sumar el tiempo de la penalización al tiempo realizado por el piloto en cuestión.

**b)** Si los Comisarios Deportivos, toman conocimiento de un incidente en forma fehaciente al término de la Serie o Final, podrán aplicar una sanción de recargo de tiempo al piloto cuestionado.

Para el caso que un piloto se adelante o efectúe maniobra de sobrepaso sobre otro participante, en un sector señalado con bandera amarilla, se lo penalizará con un recargo entre cinco (5) segundos y un minuto o Penalización Boxes.

Es decir que no se pueden efectuar tales maniobras, entre la zona comprendida desde la visualización de la bandera amarilla, hasta haber pasado el lugar del incidente o visualizar una bandera verde.

En todos los casos el recargo de tiempo es inapelable.

**RESPONSABILIDAD POR EL PAGO DE MULTAS**

Este tipo de sanción le puede corresponder a un Piloto o a un Concurrente siendo ambos solidarios de la responsabilidad por el pago de las mismas.

**REUNION OBLIGATORIA**

El Director de Carrera o Director de la Prueba dispondrán la realización de una reunión obligatoria de los pilotos y/o concurrentes o su representante acreditado.

Los Comisarios Deportivos podrán concurrir o no a la misma.

La citación deberá ser fehaciente, indicando el día, hora y lugar de realización de la reunión.

**C.D.M. 2010**

La inasistencia a esta reunión será penalizada 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.

**INCIDENTE**

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

Haya motivado la interrupción de una carrera.

Haya violado el Presente, el Reglamento de Campeonato o el CO.DE.MO.S..

Haya causado una colisión evitable.

Haya hecho abandonar la pista a otro participante.

Haya ilegítimamente impedido una maniobra de adelantamiento legítimo de otro Piloto.

Haya ilegítimamente molestado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento.

Haya ocasionado una maniobra riesgosa o desleal que le permita ganar la posición a otro participante.

El Director de Carrera 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 este en condiciones que pueda representar peligro para sí o para otros participantes, pudiendo proceder a hacer parar el mismo en boxes

para su control o reparación aún cuando este 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 los reglamentos vigentes.

Para el caso que estimen que es necesario investigar más profundamente el hecho o que corresponda aplicar sanciones mayores a las que estén habilitados, podrán solicitar a la Mesa Directiva de la FRADSF el pase a Penalidades y hasta la Medida Provisoria.

**UN PILOTO IMPLICADO EN UN INCIDENTE CUALQUIERA SEA LA GRAVEDAD Y SU PARTICIPACION O CULPABILIDAD EN EL MISMO DEBE HACERSE PRESENTE ANTE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS EN FORMA INMEDIATA A LA FINALIZACION DE LA PRUEBA EN CUESTION, NO PUDIENDO RETIRARSE DEL AUTODROMO SIN LA AUTORIZACION 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.

**SEGURIDAD GENERAL**

Se darán instrucciones oficiales a los pilotos mediante las señales estipuladas en el CO.DE.MO.S..

En ningún caso los participantes deben usar banderas similares.

A los pilotos se les prohíbe 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 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 CO.DE.MO.S. y del presente, con respecto al reglamento de conducción en los circuitos.

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

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

Durante una Clasificación; Series ó Final, 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 un lugar seguro, quedando impedido de proseguir con la prueba de clasificación, serie o final.

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

**C.D.M. 2010**

Si en el momento de la salida de Boxes para armar la grilla de Series o Final, un auto quedase detenido en algún sector del circuito, podrá ser asistido y remolcado hasta el sector de boxes en donde deberá reparar y largar desde dicho lugar, luego de producida la largada de la prueba en cuestión.

Las reparaciones 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 un lugar seguro y colaborar con los oficiales de pista 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 el Director de Carrera o 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, protectores de cuello, cascos especificados, capuchas, ropa interior, guantes, botas y los cinturones colocados.

Durante el transcurso de todas las pruebas la circulación en la calle de boxes se ajustara por lo reglamentado.

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

Sé 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, mientras circulen con pista húmeda.

No se impondrán sanciones 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, series y final 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 Carrera o el Director de la Prueba podrán exigir que un piloto pase por un examen médico en cualquier momento del evento.

El incumplimiento de las disposiciones del CO.DE.MO.S. o del presente, referidas a la disciplina general de seguridad puede significar la exclusión de la prueba del auto y del piloto involucrado.

**CONDUCCION EN CIRCUITOS**

**RESPECTO A LAS SEÑALES:**

Las indicaciones que figuran en el presente como Código de Banderas, se consideran 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 encuentre 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.

### **C.D.M. 2010**

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 otro 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, esta 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.

#### **DETENCION DE UN VEHICULO DURANTE LA CARRERA:**

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

En el caso que un piloto se encuentre en la obligación de parar su vehículo ya sea involuntariamente o por otro motivo, el piloto deberá sacarlo de la pista lo más rápidamente posible con el fin de 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, siendo considerado ayuda externa y quedará impedido de proseguir con la prueba de clasificación, serie o carrera.

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

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.

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

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

#### **SANCIONES APLICADAS POR LOS COMISARIOS DEPORTIVOS**

La Exclusión aplicada por los Comisarios Deportivos de un evento impuesta con posterioridad al desarrollo de una única Prueba Final ES APELABLE.

En caso de realizarse más de una prueba final, solo se podrá apelar una exclusión, cuando esta se haya decidido en la última prueba de un mismo evento.

Si se excluye a un participante de todo el evento por una trasgresión en una primera final, esta decisión NO SERA APELABLE.

Si la trasgresión fue observada por los Comisarios Deportivos en Pruebas de Clasificación, Series Clasificatorias ó Pruebas Complementarias y estos disponen la exclusión, esta sanción será inapelable.

#### **APERCIBIMIENTOS**

La suma de cinco (5) apercibimientos en un mismo campeonato, aplicadas por el o los Comisario/s Deportivo/s implicará la suspensión automática por una carrera y la aplicación de la misma será efectiva luego de tomar conocimiento la Mesa Directiva de la FRADSF 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 de una fecha por la suma de apercibimientos es inapelable quedando el sancionado imposibilitado de correr en la categoría en la cual acumuló los apercibimientos.

#### **RECLAMACIONES**

El derecho a reclamación solo corresponde a los concurrentes.

El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución que anualmente establecerá la FRADSF para sus categorías.

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

**C.D.M. 2010**

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. **APELACIONES**

Todos los Concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos, con excepción del recargo de tiempo, cuando sean impuestas con posterioridad al desarrollo de una Prueba Final.

La FRADSF, anualmente establecerán el importe de caución para las Apelaciones. 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 de su decisión.

El plazo para la presentación de la apelación expira a los dos días contados de la fecha de notificación de la decisión de los Comisarios Deportivos.

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

**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 de la FRADSF, dentro de los diez días de disputada la competencia, se le prohíba al presunto infractor participar en competencias durante los treinta días subsiguientes a la prueba en que su actuación fue cuestionada.

Igual medida podrá disponer de oficio la Mesa Directiva, sujeta a iguales plazos, además deberá disponer si esta Medida es de cumplimiento total o parcial en el automovilismo deportivo.

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.

Esta Medida Provisoria será inapelable.

**PODIO**

Es obligación de los tres 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 los Comisarios Deportivos podrá ser penalizado.

**SIMULACRO DE RESCATE**

En todos los eventos que comprendan los Campeonatos del 2009, las Autoridades Deportivas podrán disponer realizar un operativo de simulacro de rescate. A tal efecto en cada oportunidad, al término de la Verificación Previa los Comisarios Deportivos sortearán un piloto titular y un suplente quienes serán designados para intervenir en el referido simulacro informando en forma inmediata y fehaciente al concurrente del momento y lugar en el cual se efectuará el mismo.

La función del suplente es exclusivamente de reemplazar al titular en el caso que éste no pueda estar presente con su vehículo por razones de fuerza mayor así considerada por las autoridades deportivas. En ningún caso, durante el transcurso del campeonato un piloto ha de participar más de una vez en el simulacro.

En el lugar que se determine, calle o patio de boxes, se ubicará el piloto con su auto y equipamiento completo con la presencia del personal deportivo, técnico y médico designado por la FRADSF quienes procederán a explicar la forma de actuar en el rescate del piloto en caso de accidente.

Por parte del club organizador deberán estar presentes obligatoriamente, como mínimo:

El Jefe de Seguridad

El Jefe del Servicio Médico

El Jefe de Banderilleros

Los oficiales deportivos designados para actuar en pista

El responsable del servicio de bomberos.

\*\*\*\*\*