

REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL – AÑO 2018

CAPITULO I Introducción y Principios generales

1 REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL:

El presente Reglamento Deportivo Nacional (RDN) está compuesto por:

- El Código Deportivo Internacional
- Prescripciones Generales para las competencias en Pista.
- Código de Banderas (Anexo "H" CDI).
- Prescripciones Generales para las competencias de Rally.

El presente reglamento entra en vigencia el 1º de enero de 2018.

- 1.1 PRINCIPIO DE INTERPRETACIÓN DEL RDN:** El presente RDN será obligatoriamente aplicado en toda actividad de su materia que se realice en el territorio de la República Oriental del Uruguay, 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.

Para la resolución de conflictos emergentes de la actividad deportiva nacional, serán de aplicación los reglamentos particulares, es decir, los Reglamentos Deportivos y Técnicos de cada Campeonato, los Reglamentos Particulares de cada evento, siendo el presente RDN y el CDI supletorios y de aplicación en los casos no previstos.

La interpretación definitiva del RDN la dará en todos los casos la FUAD

- 2. CUESTIONES COMERCIALES RELACIONADAS CON EL DEPORTE AUTOMOVILISTICO:** Ningún organizador, agrupación de organizadores, asociación o promotor, cuya(s) prueba(s) forme(n) parte de un Campeonato, Trofeo o Copa fiscalizado por la FUAD podrá sin acuerdo y autorización escrita previa de la FUAD, vincular a empresas u organizaciones comerciales a tales Campeonatos, Trofeos o Copas.
- 3. PUBLICACIÓN DE DISPOSICIONES DEPORTIVAS:** Las disposiciones y decisiones deportivas adoptadas por los órganos competentes serán consideradas conocidas inmediatamente de emitido el comunicado correspondiente, que estará a disposición de los interesados en la sede de dichos órganos, 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 FUAD 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 responsabilidad que la deportiva para las autoridades que las adoptan, el Ente Fiscalizador que corresponda, la FUAD, el ACU o la FIA.

- 4. NOMENCLATURAS Y DEFINICIONES:** La nomenclatura, las definiciones y abreviaturas indicadas a continuación, además de las previstas en el CDI, se adoptarán en este Reglamento y en los Reglamentos Particulares y sus anexos, en las disposiciones y comunicaciones referentes a la entidad deportiva y serán de empleo general.

5. SIGLAS - DEFINICIONES:

ACU: Automóvil Club del Uruguay.

CDA: Comisión Deportiva Automovilística.

FUAD: Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo

CDI: Código Deportivo Internacional. Conjunto de normas emanadas de la F.I.A para regir el deporte automovilístico, en el orden internacional y en forma supletoria del RDN de cada país, en el ámbito del mismo.

CODASUR: Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana.

RDN: Reglamento Deportivo Nacional.

EF:	Ente Fiscalizador
C de O	Comité de Organización.
RPP	Reglamento Particular de la Prueba.
RG	Reglamento General.
MS	Manual de Seguridad.
PE	Prueba Especial (Rally).

6. **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.
7. **CLASES:** Agrupación de vehículos determinada principalmente por su cilindrada, por su motor o por otros criterios de distinción.
8. **CATEGORÍA:** Agrupamiento de vehículos de competición considerándose la naturaleza de los mismos, ej.: Turismo, Gran Turismo, Monoplazas, Sport, etc.
Las categorías pueden estar divididas en grupos o clases.
9. **GRUPO/CLASE:** Agrupación de vehículos de competición dentro de una categoría, según sea el grupo de preparación, cantidad de autos fabricados, y otros parámetros afines. Puede estar dividido en clases.
10. **COMPETENCIA REGIONAL:** Una competencia es regional cuando la Institución Organizadora así lo solicita o porque debido a las características del Campeonato o de la categoría, la FUAD considere que no cumple con los requisitos o exigencias para Campeonato Nacional.
11. **PRUEBA:** Competencia o tentativa de cualquier tipo ya sean en ruta o en circuito.
El concepto se amplía a las clasificaciones y ensayos.
12. **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.
13. **AUTOCONTROL:** En pruebas de Regularidad, es la referencia en la que se ha omitido deliberadamente la hora ideal de paso y que debe ser provista por cada competidor.
14. **REUNIÓN PREVIA:** Reunión previa obligatoria de los participantes anterior a una competencia en la cual las autoridades les imparten directivas.
15. **ORGANIZADOR:** Institución Federada, responsable de la programación de una manifestación deportiva automovilística.
16. **ENTE FISCALIZADOR (EF):** Es la entidad con facultad para fiscalizar la actividad deportiva automovilística regida por el presente R.D.N, en la esfera territorial de su competencia.

En la actualidad son: el Automóvil Club del Uruguay, en todo el territorio del país para competencias de carácter internacional, incluidas o no en el Calendario Internacional y la FUAD para las de carácter nacional, incluidas o no en el calendario nacional; y para competencias de carácter regional.
17. **CIRCUITO:** Recorrido utilizado para la realización de carreras, cuyas largadas y llegadas coinciden generalmente en un mismo punto. Los circuitos pueden ser temporarios, semi- permanentes o permanentes, según la existencia o no de instalaciones fijas y la continuidad de su disponibilidad para realizar competencias.
18. **PRIMERA POSICIÓN:** Lugar de privilegio en la grilla de partida de toda competencia, ya sea en series o finales.
19. **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 Generales 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.

-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 Institución Organizadora, según las características de la categoría y se especificarán en los reglamentos de campeonato.

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

- 20. COPILOTO: Pasajero** habilitado para conducir oficialmente en pruebas y categorías habilitadas para su participación, el cual deberá estar provisto de la licencia correspondiente.
- 21. NAVEGANTE:** Toda persona licenciada que interviene en un rally o prueba similar como copiloto o acompañante, y que tiene por función la verificación de la ruta, indicar el recorrido y controlar la marcha mediante los instrumentos de navegación.
- 22. LICENCIADO:** Persona física o jurídica titular de una licencia emitida por la FUAD

CAPITULO II LICENCIAS DEPORTIVAS NACIONALES

- 23 PILOTO:** La FUAD 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 FISICA: (Ficha Médica Nacional para AUTOMOVILISMO)
- APTITUD CONDUCTIVA (si correspondiera)
- TEST DE NORMAS DE CONDUCCION DEPORTIVA, CODIGO DE BANDERAS Y CONOCIMIENTO DE PRINCIPALES REGLAMENTACIONES.

23.1 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 FUAD
- c) Aprobar los exámenes indicados en el artículo 34 del presente.

24 LICENCIA PARA MENORES:

Siendo menor de 18 años, se deberá presentar autorización legalizada, según modelo aprobado por la FUAD. Las Licencias para Aspirantes menores y que no posean registro de conductor, serán emitidas o autorizadas, solamente por la FUAD en los siguientes casos:

- a) Con autorización de sus Padres o Tutor Legal, según texto aprobado por la FUAD y estar las firmas certificadas ante Escribano Publico.
- b) Con autorización de sus Padres o Tutor Legal, según texto aprobado por la FUAD y estar las firmas certificadas ante Escribano Publico.

c) Con Ficha Médica Nacional aprobada.

Reunidos los requisitos citados, la FUAD, emitirá una Licencia Deportiva "PROVISORIA", apta para categorías específicas de Fórmulas o de Turismo. Debiendo en todos los casos quedar establecido en la misma para la categoría que está emitida.

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

25 GRADUACION DE LAS LICENCIAS NACIONALES DE PILOTO:

Las Licencias Deportivas otorgadas por la FUAD serán válidas exclusivamente para las categorías comprendidas en el Grado de Licencia para la que fue extendida.

La FUAD conforme lo establece el Anexo "L" del CDI, en el orden nacional dispone los siguientes Grados de Licencias de Pilotos, para las categorías a las que se puede acceder, según los antecedentes deportivos, la potencia y características de los vehículos.

- **GRADO "C":** Requerida para todos los vehículos con potencia mayor a 220CV en competencias de circuitos (Pistas).
- **GRADO "D":** Requerida para todos los vehículos con potencia menor a 220CV en competencias de circuitos (Pistas).
- **GRADO "R":** Válida para todas las pruebas de "ruta", Rallyes y otras pruebas de velocidad donde la salida sean dadas por separado a cada participante.
- **GRADO "H":** Para autos Clásicos de Turismo y Sport Históricos.
Para categorías Nacionales de la FUAD de similares características.
Según graduación FIA H1 y H2.
H1) Válidas para Rallyes Históricos de Regularidad.
H2) Requerida para todos los vehículos de carreras añejos, vehículos de carreras hasta 2.000cc. Posteriores a 1930; vehículos sport y sport prototipos de 1.000cc. hasta 2.500cc.

25.1 ANTECEDENTES DEPORTIVOS:

Todas las licencias serán expedidas después de la comprobación de todos los antecedentes deportivos nacionales, además del comportamiento del piloto, certificados por la Autoridad competente, los cuales serán sometidos a consideración de la Comisión de Licencias Deportivas de la FUAD, quedando a su exclusivo criterio el otorgamiento o no, de las correspondientes licencias.

25.2 EMISION DE LICENCIAS:

Todas las licencias deportivas de las categorías que integran los Campeonatos Nacionales, Uruguayos, Regionales y Campeonatos o Copas Monomarcas, fiscalizados por la FUAD, serán emitidas "**exclusivamente**" por la FUAD en su Sede Central o, en los eventos que componen los campeonatos.

La FUAD, 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.

26 ASCENSOS DE CATEGORIA:

El ascenso de categoría a un Grado superior, únicamente podrá ser otorgado por la FUAD debiendo ser solicitado con la debida antelación a fin de evaluar los antecedentes del aspirante.

Una licencia de grado superior habilita para participar en categorías de menor graduación.

27 LICENCIA PROVISORIA:

La FUAD, 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.

28 VIGENCIA:

Todas las Licencias Deportivas tendrán su vencimiento anualmente el día 31 de Diciembre.

29 CONCURRENTENTE:

Conforme la definición del artículo 9 del CDI, la FUAD establecerá anualmente los procedimientos, aranceles, formularios y demás requisitos que deberán cumplimentar los solicitantes de estas licencias deportivas.

29.1 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 RDN, detallándose todos los datos correspondientes al vehículo inscripto.

El solicitante deberá ser mayor de 18 años de edad o emancipado, debiendo asimismo acreditar su identidad con la presentación de documentos (CI) o la documentación oficial que acredite su emancipación ante la FUAD, según corresponda.

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 precinto otorgado por la FUAD con el número que le corresponde a su vehículo para el campeonato en el que está participando.

Se emitirá una Licencia de Concurrente por cada auto participante. 29.2

RESPONSABILIDAD:

El titular de la Licencia de Concurrente será en todos los casos, responsable de las Transgresiones a los reglamentos vigentes, conforme lo expresado por el artículo 9.16 del CDI y los Reglamentos de Campeonatos.

Si el concurrente fuera sancionado, en término de tiempo o en fechas del Campeonato que está disputando, deberá hacer entrega a la FUAD, su Licencia de Concurrente, mientras dure dicha sanción.

30 NAVEGANTE

Conforme la definición del artículo 9 del CDI, el solicitante de una licencia de navegante, deberá cumplimentar el examen de Aptitud Psicofísica para obtener la Ficha Médica Nacional y tener pleno conocimiento de las reglamentaciones deportivas vigentes.

La licencia de Navegante no 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.

31 FICHA MÉDICA NACIONAL:

GENERALIDADES

Conforme a las disposiciones del presente RDN, todo piloto, copiloto o navegante, antes de tramitar cualquiera de estas licencias deportivas, deberá obtener la Ficha Médica Nacional habilitante.

31.1 NORMAS DE PROCEDIMIENTO:

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

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 FUAD podrá a través de sus asesores médicos actuar de oficio y suspender una licencia médica cuando mediara causa que pueda 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.

32 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 Deportiva.

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

- a) Un certificado confidencial, dirigido a la FUAD, el cual contenga el diagnóstico, pronosis y alcance de la herida o enfermedad.

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 FUAD, hasta que no reciban autorización por parte de esta.

Luego de obtenida el alta correspondiente, deberá solicitar a la FUAD el reotorgamiento de la Licencia Deportiva.

El licenciado que no dé cumplimiento a lo indicado precedentemente, será pasible de las sanciones previstas en el RDN y CDI.

33 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 Nacional: 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 %.

34 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, de acuerdo con el criterio vigente de la FIA
- 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 FUAD debe emitir un certificado que indique las modificaciones que deben hacerse a su vehículo.
- c) El piloto discapacitado, una vez que solicita la licencia deberá además de presentar la Ficha Médica Nacional, pasar por un examen médico que será efectuado por un Médico designado por la FUAD. 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 FUAD, 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 FUAD haya recibido las evaluaciones médicas, técnicas y deportivas, tomará la decisión final en cuanto al otorgamiento o rechazo de la licencia para pilotos discapacitados.

34.1 PRACTICA DEL DEPORTE AUTOMOVILISTICO POR PILOTOS DISCAPACITADOS:

La Comisión de Licencias de la FUAD, 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.

CAPITULO III

PROCEDIMIENTOS PARA LAS PENALIDADES Y APELACIONES

35 PENALIDADES:

PROCEDIMIENTOS:

Cada una de las penalidades indicada en el artículo 12 del CDI, podrán imponerse en forma directa o después de elaborarse las actuaciones, según corresponda.

Las penalidades impuestas por la FUAD serán aplicadas previa citación del interesado, quién en la audiencia que se señale a tal fin deberá presentar su defensa en forma oral ofreciendo en ese mismo acto su prueba de descargo y hacerse acompañar por los testigos de que intente valerse o indicar los mismos con nombre y domicilio si no pueden concurrir en ese acto, quedando descartados si no concurren a la nueva audiencia que se designe.

El inculpado deberá actuar en forma personal.

En caso de tratarse de cuestiones de índole técnica mecánica, podrá ser acompañado ó asistido por un profesional técnico durante su declaración, al solo efecto de responder preguntas del Tribunal.

No podrá hacerlo mediante poder o mandato de otras personas.

En caso de falta de ausencia del interesado o de sus testigos a la audiencia señalada, el procedimiento seguirá su curso en el estado en que se encuentra.

De la sanción primaria que se aplique, el interesado deberá ser notificado en forma fehaciente para que haga uso de su derecho de apelación en los plazos fijados.

Cuando lo estime conveniente la FUAD podrá disponer que una penalidad establecida sea redimible por el pago de una suma cuyo monto deberá establecer en el fallo respectivo según las particularidades del caso y antecedentes del inculpado, quien no tendrá derecho a proponer por su parte al cambio de la sanción por una multa.

Quedan eximidas de tales procedimientos las sanciones declaradas inapelables o cuando se trate de una Exclusión dispuesta por los Comisarios Deportivos originadas en cuestiones técnicas.

La sanción de descalificación no será redimible por multa en ningún caso.

36 TERMINOS DE LA SUSPENSION:

La suspensión a licenciados podrá ser impuesta por número de competencias o por plazos de tiempo, conforme a las modalidades que resulten aplicables a juicio de la FUAD.

Si la sanción es por plazo de tiempo, no se computará a tal fin el transcurrido desde la fecha de la última competencia del campeonato en la categoría en que se impuso la sanción, hasta la fecha de la primera competencia del año siguiente, de la misma categoría.

Si la suspensión es por competencias se considerará su número con respecto a la categoría en que interviene el sancionado. Si el número de competencias por el que se aplica la sanción, excede a las pruebas faltantes para terminar el campeonato del año, las restantes serán cumplidas a partir de la primera fecha del campeonato del año siguiente.

La FUAD por razones fundadas, podrá dejar en suspenso el cumplimiento de una sanción de suspensión, por un plazo que se deberá establecer en cada caso.

La suspensión a Instituciones, autoridades deportivas, vehículos y demás entidades o personas indicadas en el Art. 12.2 del CDI, sólo podrá ser impuesta por plazos de tiempo determinado.

En ningún caso el sancionado podrá tomar parte en cualquier carácter en ninguna competencia nacional o regional, mientras dure el plazo de la sanción.

37 LUGAR DE COMISION DE ACTOS ANTIDEPORATIVOS:

Los Licenciados o Personas vinculadas a la actividad deportiva automovilística, son pasibles de sanción por las conductas antideportivas o contrarias al correcto comportamiento que deben observar los mismos, aunque tengan lugar fuera del marco de los actos que componen una manifestación deportiva, quedando este último caso a criterio de la FUAD que también podrá aplicarla a los licenciados por inconductas de miembros notorios de sus equipos aunque no sean licenciados.

EXCLUSION:

La Exclusión dispuesta por los Comisarios Deportivos, conforme a los Artículos 11.9 y 12.8 del CDI, es la pena por la cual se priva a un licenciado, de participar o seguir participando durante una competencia, por la comisión de actos o actitudes antideportivas y contrarias al CDI; al RDN; los Reglamentos Generales y demás disposiciones aplicables a las pruebas.

Cuando la trasgresión sólo es conocida por el Comisario Deportivo al término de las Pruebas durante cuyo transcurso tuvo lugar la infracción, la Exclusión implicará la desclasificación del infractor de la Prueba en cuestión. En este caso, esta sanción será apelable, al igual que las infracciones por cuestiones técnicas, dándose solamente curso a la apelación cuando el hecho sea en la Prueba Final.

Si la trasgresión hubiese sido detectada en Pruebas de Clasificación o Series Clasificadoras, la Exclusión no podrá ser apelada.

38 ACUMULACION DE PENALIDADES:

Las penalidades previstas en el presente RDN, podrán ser acumuladas conforme a la naturaleza y gravedad de la infracción sancionada.

Podrán acumularse sanciones principales entre sí y sanciones principales y accesorias, siempre que ellas no resulten incompatibles, debiendo ser especificadas en cada fallo o caso.

39 MODO DE COMPUTAR LOS PLAZOS:

Los plazos de sanciones previstas en el presente Reglamento, serán computados por días, meses o años y comenzarán a la cero hora del día siguiente al de la sanción.

Los plazos de procedimiento para hacer valer derechos e interponer recursos, serán computados tomando en cuenta sólo los días hábiles y comenzarán a la cero hora del día siguiente a la fecha en que quedó notificado el interesado, salvo cuando se trate de recursos contra decisiones de los Comisarios Deportivos, en cuyo caso previamente deberá mediar la intención de apelar prevista en el artículo 15.3 del CDI

40 APELACIONES

JURISDICCION: (ART. 15.1 CDI):

La presentación de un recurso de apelación en tiempo y forma, suspende el efecto de una penalidad aplicada por el Ente Fiscalizador.

- a) El de Apelaciones establecido por el Art. 15.2 del CDI, constituyen el Tribunal de última instancia según los casos facultado para resolver en forma definitiva todo diferendo o apelación que pudiera surgir en el orden nacional con motivo del deporte automovilístico en general, o de una competencia en particular.

Conforme lo establece el artículo 15.4.1 del CDI, un Concurrente tendrá derecho de apelar una decisión final de los Comisarios Deportivos de una Prueba, debiendo para tal fin manifestar su intención de apelar por escrito dentro de la hora siguiente de publicación de los resultados oficiales definitivos y abonando la caución establecida por la FUAD dentro de las 48 horas siguientes de manifestada su intención de apelar.

41 ARBITRARIEDAD MANIFIESTA:

Se considera arbitrariedad manifiesta, cuando por resolución final de la FUAD 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 las Penalidades indicadas en el artículo 12.3 del CDI y normas concordantes.

El escrito de apelación fundamentando la arbitrariedad, deberá ser presentado en tiempo y forma. El arancel de apelación por Arbitrariedad Manifiesta, será establecido anualmente por la FUAD.

Ante la presentación del recurso por parte del afectado, la FUAD deberá elevar las actuaciones al Tribunal de Apelaciones y esta, previo al estudio de los fundamentos, deberá resolver la existencia o no de la arbitrariedad, devolviendo las actuaciones sin más trámite, si esta es rechazada.

En caso de hacerse lugar, el Tribunal de Apelaciones podrá resolver:

- a) reabrir las actuaciones y disponer las medidas que estime necesarias para resolver el fondo de la cuestión.
- b) ordenar que las mismas vuelvan a la FUAD para su nuevo tratamiento haciéndole saber las deficiencias detectadas.
- c) resolver la cuestión.

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

Los recursos por arbitrariedad manifiesta, serán resueltos como única instancia por el Tribunal de Apelaciones y su fallo será definitivo.

Si ante cualquier nota o presentación de un interesado que se considere claramente perjudicado por una resolución de la FUAD, pero que no haya invocado un recurso de arbitrariedad manifiesta y el Tribunal de Apelaciones considera que pudo haber existido una arbitrariedad por parte de dicha FUAD, podrá disponer de oficio su investigación por 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 sustanciado y tratado por el Tribunal de Apelaciones para resolver el recurso.

42 APELACION NACIONAL: (ART. 15.3 CDI).

- a) La apelación nacional, tanto contra las resoluciones de Comisarios Deportivos como contra los fallos de la FUAD según corresponda, deberá hacerse por escrito, estar firmada por el recurrente y acompañada del comprobante del depósito, correspondiente.
- b) Cuando el Tribunal de Apelaciones actúe, ordenará el procedimiento indicado a continuación en el Art. 44 y una vez cumplido el mismo, previa presentación del escrito fundando el recurso, o a falta de éste, dictará la resolución definitiva.

43 TRIBUNAL DE APELACIONES:

La FUAD designará los miembros para conformar el Tribunal de Apelaciones.

El Tribunal de Apelaciones no puede estar constituidos por personas que hayan tomado parte como: concurrentes, pilotos o miembros de tripulaciones de automóviles participantes, ni como autoridades u oficiales deportivos en la competencia o hecho motivo de un pronunciamiento del Tribunal sobre el particular o cuando haya participado ya en una decisión o resolución sobre el caso en cuestión o cuando directa o indirectamente estén involucrados en el asunto considerado.

44 PROCEDIMIENTO DE LA APELACION:

Una vez interpuesto el recurso de apelación ante la FUAD, se elevarán las actuaciones, con toda la prueba producida al Tribunal de Apelaciones, 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.

Ante el Tribunal de Apelaciones no podrá presentarse nuevas pruebas, pero 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 FUAD.

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

Del mismo modo, el apelante deberá de todas formas hacer efectivo el pago correspondiente a la apelación, quedando preventivamente suspendido hasta la cancelación del mismo.

45 PLAZOS PARA LAS APELACIONES: (ART. 15.1 CDI).

Los plazos para interponer los recursos son los siguientes:

a) 96hs., tanto contra las resoluciones de los Comisarios Deportivos como contra los fallos de la FUAD según corresponda, a contar de la notificación de la misma al inculpado, en forma fehaciente. Siempre que dentro de la hora siguiente de la comunicación al inculpado hubiese previamente manifestado su intención de apelar a los Comisarios Deportivos.

b) Las resoluciones finales y definitivas de FUAD o del Tribunal de Apelaciones son inapelables salvo los casos en los que el afectado considere que se ha incurrido en arbitrariedad manifiesta por irregularidades en la tramitación o privación de su derecho de defensa. La pretensión deberá ejercerse dentro de los 2 días siguientes cuando se trate de un acto o resolución que le notificó al afectado.

46 PLAZOS PARA LOS FALLOS DE LOS TRIBUNALES DE APELACIONES:

El Tribunal de Apelaciones, deberá pronunciar su fallo dentro del plazo de treinta días a contar de la fecha en que le fueron elevadas las actuaciones con motivo de apelaciones interpuestas contra fallos.

Sólo por circunstancias especiales el fallo podrá exceder de ese plazo y, en tal caso, el mismo deberá indicar las causas.

47 FALLO DEL TRIBUNAL DE APELACIONES: (ART. 15.5.1 CDI):

El Tribunal de Apelaciones podrá resolver que la decisión apelada sea revocada o que la pena sea aumentada o disminuida, pero en ningún caso podrá disponer que una competencia sea disputada nuevamente.

48 REEMBOLSO DE LA SUMA DEPOSITADA:

Al resolver una apelación, la FUAD o el Tribunal de Apelaciones en su caso, dispondrán si todo, o parte del depósito, debe ser reintegrado al apelante, si el resultado del fallo hace lugar total o parcialmente a la apelación; no será devuelto si el apelante, en cualquier instancia del recurso lo abandona o desiste del mismo.

ANEXO "H" C.D.I. - R.D.N. - SEÑALIZACION CODIGO DE BANDERAS

ARTÍCULO 2.4 SEÑALIZACIÓN

2.4.1. Generalidades

En lo que concierne a la vigilancia de la pista, el Director de la Carrera (o su adjunto) y los puestos de comisarios deberán contar en gran parte con el uso de las señalizaciones para contribuir a la seguridad de los pilotos y hacer respetar el reglamento.

Estas señales se transmitirán durante el día por medio de banderas de colores diferentes, que podrán ser complementadas o reemplazadas por una señalización luminosa.

Unos paneles de señalización en blanco y negro, de dimensiones similares a las banderas, podrán igualmente utilizarse para ciertas señalizaciones, que deberían estar claramente especificadas en el Reglamento Particular de la prueba en cuestión.

Si se utilizan varios medios de señalización, el Reglamento Particular de la prueba debe especificar cuál es reglamentario.

La salida debería ser controlada desde una ubicación próxima a la línea de largada, desde la cual el juez de largada («starter») pueda ver toda la zona de la grilla de partida entre las barreras. Dicha ubicación debería estar visible para todos los pilotos a bordo de vehículos abiertos o cerrados. Debería estar protegida de los residuos provenientes de la grilla

2.4.2. Especificaciones de las banderas de señalización

Dimensiones -Las dimensiones mínimas de todas las banderas de señalización serán de 60cmx80cm, salvo las banderas rojas y la bandera de cuadros, que medirán, al menos, 80cmx100cm.

2.4.4.1 Señalización mediante bandera que debe utilizar el Director de Carrera

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 del Club: Esta Bandera al igual que la Bandera Nacional, se utiliza para dar la largada a la carrera, en caso de no contar con señal luminosa.



Bandera de Fin: Agitar Bandera a Cuadros.
Significa el fin de una Tanda de Entrenamiento, Clasificación, Series y Prueba Final.



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): 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.

Bandera Negra con disco Naranja (40 cm de diámetro): Se exhibe junto con un número blanco sobre un cartel de señalización negro y un cartel con las letras SG informa al piloto del coche cuyo número se exhibe, que debe ingresar a calle de boxes a cumplir una penalización decidida por los Comisarios Deportivos. No se exhibirá durante más de cuatro vueltas.

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.-

2.4.5. Señalización para utilizar en los puestos de comisarios



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 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 adelantarle.

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.



Bandera de Safety Car: Esta Bandera deberá mostrarse, en todos los puestos, inmóvil junto a un cartel con las iniciales SC (o en su defecto en puesto que no tenga esta bandera, se deberá exhibir la amarilla agitada), únicamente por orden del Director de la Carrera o Comisario Deportivo cuando sea necesario neutralizar una tanda de entrenamiento, clasificación o carrera. Todos los pilotos deberán reducir sustancial e inmediatamente la velocidad y alinearse detrás del coche de seguridad. Una vez solucionado el incidente el Director de la Prueba dará la orden de apagar las luces al

coche de seguridad, lo cual indica que en la próxima pasada por la línea de sentencia la competencia será relanzada; los vehículos deberán continuar alineados hasta la bandera verde que será exhibida en la línea de sentencia que habilitará la reanudación de la competencia.

Están prohibidos los adelantamientos.

PRESCRIPCIONES GENERALES PARA COMPETENCIAS EN PISTA AÑO 2018

CONDICIONES GENERALES

La Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo (FUAD) fiscalizará los Campeonatos Nacionales, Regionales y toda Actividad Automovilística que se desarrolle dentro del Territorio Nacional.

Todas las partes involucradas, organizadores, concurrentes, pilotos y oficiales se comprometen a aplicar, respetar y observar el Reglamento Deportivo Nacional (RDN), el Código Deportivo Internacional (CDI), los Reglamentos Generales (RG), los Reglamentos Mecánicos (RM) de cada categoría; el Reglamento Particular de la Prueba (RPP) y toda norma que se legisle en el futuro.-

Este Reglamento Deportivo entra en vigor el 1º Enero del 2018 y reemplaza todo otro Reglamento Deportivo similar emitido con anterioridad.

Art. 1 AUTORIDADES DEPORTIVAS

Se designarán con el nombre de Oficiales Deportivos y podrán contar con la asistencia de adjuntos, que actuarán en cada una de las competencias:

- Comisarios Deportivos
- Director de la Prueba
- Director de la Carrera
- Secretario de la Prueba
- Cronometradores
- Comisario Técnico
- Responsable Médico
- Responsable de Seguridad
- Comisarios de Pista
- Comisario de boxes y Adjunto
- Banderilleros
- Jueces de Llegada
- Jueces de Hecho (Veedores)
- Largador
- Piloto experiente para el Auto de Seguridad
- Piloto experiente para el Auto Médico

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

1.1 ORDENAMIENTO OPERATIVO DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

- La FUAD designará a uno de los Comisarios Deportivos como Presidente del Colegio.
- En condiciones operativas normales, el control y conducción de un evento, estarán a cargo del Comisario Deportivo y del Director de la Prueba, de acuerdo a los artículos correspondientes del CDI.
- 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:

- 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 RDN, al Reglamento General y al presente reglamento.
- b) La detención de cualquier auto conforme al RDN, al Reglamento General o al presente reglamento.
- 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.

Art. 2 OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR

El organizador de competencias deberá ser una Institución Federada.

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

Se deberá remitir 7 días de antes de la prueba, la Póliza de Seguro contratada.-

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

Art. 3 CONDICIONES GENERALES

Es responsabilidad del Concurrente asegurar que todas las personas a quienes concierne su responsabilidad cumplan con todos los requisitos reglamentarios.-

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 habilitación correspondiente.-

Art. 4 CANTIDAD DE EVENTOS

A efectos de validarse, un Campeonato Nacional deberá contar obligatoriamente con un mínimo de 6 fechas.

Los Campeonatos estarán compuestos por los eventos incluidos en el Calendario Tentativo publicado por la FUAD.

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

Art. 5 MINIMO DE PARTICIPANTES

Para que una prueba otorgue puntaje para un Campeonato Nacional, en el primer evento de la prueba (excepto prácticas) deberán largar una cantidad mínima de ocho (8) automóviles de la categoría (excepto en RALLY).-

Art. 6 PRUEBA SUSPENDIDA, POSTERGADA o APLAZADA

Conforme lo expresa el Artículo 2.1.6 del CDI, 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 (ver Art. 11.9 CDI).

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 o 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. En ningún caso se podrá otorgar puntajes que modifiquen en más el total de los puntos estipulados al inicio del Campeonato de acuerdo a las escalas de los RG.

Si la decisión de postergar o 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 la FUAD disponga.

Art. 6.1 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.-

Art. 7 PUNTUACION EN CLASIFICACIONES EMPATADAS

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

Art. 8 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 aun 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 FUAD determinará un ganador según los criterios que considere adecuados.

Art. 9 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.-

Art. 11 LICENCIAS

Es obligación de los Pilotos y Concurrentes hacer el trámite de sus licencias en forma completa, debiendo indicar en forma inmediata a la FUAD, todo cambio de domicilio posterior al declarado al solicitar la licencia.

Toda licencia que sea emitida en forma "Provisoria" tendrá solamente validez por una competencia o por el tiempo que determine la FUAD.

Art. 12 INSCRIPCIONES

En cada competencia los Pilotos deberán formalizar su inscripción de acuerdo a lo dispuesto en los artículo 3.8 y siguientes del CDI.

Asimismo deberán tener especialmente en cuenta que:

LAS INSCRIPCIONES DEBERAN EFECTUARSE EN LA SEDE DEL ORGANIZADOR O DONDE EL MISMO DETERMINE. LAS INSCRIPCIONES PODRAN REALIZARSE POR TELEGRAMA, E-MAIL, FAX EMITIDO ANTES DE LA FECHA Y HORA DE CIERRE DE LA INSCRIPCION CONTENIENDO LAS SIGUIENTES ESPECIFICACIONES:

NOMBRE Y APELLIDO DEL PILOTO Y CONCURRENTES EXPRESANDO SUS LICENCIAS, COMPETENCIA PARA LA QUE SE SOLICITA LA INSCRIPCIÓN Y DESIGNACIÓN DEL VEHÍCULO CON EL QUE PARTICIPARÁ.

LA INSCRIPCIÓN EFECTUADA EN ESTAS CONDICIONES SE PERFECCIONARÁ MEDIANTE FIRMA DEL FORMULARIO OFICIAL EN OPORTUNIDAD DE LA ASISTENCIA DEL INSCRIPTO A LA VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA PREVIA A LA COMPETENCIA.

EL CIERRE DE INSCRIPCIONES EN TODOS LOS CASOS SERÁ TRES DÍAS ANTES DE LA PRUEBA FINAL, EN EL CLUB ORGANIZADOR EN EL HORARIO QUE ESTE FIJE EN EL RPP.

QUIEN NO ESTE INSCRIPTO EN TIEMPO Y FORMA NO PODRÁ PARTICIPAR DE LA CARRERA, SALVO CASOS ATENDIBLES, ACEPTADOS POR LOS COMISARIOS DEPORTIVOS, QUIENES PODRÁN AUTORIZAR LA PARTICIPACIÓN PREVIO PAGO DE UNA MULTA CUYO IMPORTE ESTABLECERÁ LA FUAD.- LA CUAL POR CADA REITERACIÓN DURANTE EL TRANSCURSO DEL CAMPEONATO SERÁ DUPLICADA, DEBIENDO SER ABONADA EN EL MOMENTO DE SU NOTIFICACIÓN.

12.1 INSCRIPCIÓN 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.-

Luego de la Clasificación, 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 dicha Prueba.

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.

En caso de haber penalidades por cambio de motor se deberán colocar los lastres correspondientes de acuerdo a los reglamentos de campeonato.

12.2 CAMBIO DE CONDUCTOR INSCRIPTO

Se autoriza el cambio de un conductor inscripto por un suplente en las condiciones indicadas en el Artículo 9.13 del CDI y complementarios.

El cambio solo procederá cuando aún no se hubieran realizado las Pruebas de Clasificación. Este caso es una situación distinta a las condiciones del Art. 12.1 del presente reglamento.

Art. 13 VERIFICACIONES PREVIAS

13.1 PREVIA ADMINISTRATIVA

Las verificaciones previas de licencias e inscripciones de los Pilotos y Concurrentes se realizará salvo excepciones autorizadas expresamente por la FUAD, 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 según lo establecido en el Art.12.

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 (Art. 29).

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

13.2 PREVIA TECNICA

Las mismas serán realizadas por los Comisarios Técnicos designados por la Institución y por la FUAD, si así lo considera la misma, 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 General 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.

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, deberá estar a disposición de los Comisarios Técnicos con su equipamiento de competición reglamentario Art. 13.6. Esta disposición solamente es de aplicación cuando los reglamentos de la categoría prevean que el peso del auto, incluye al piloto.

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.

13.3 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 según se establezca en el Reglamento General de la Categoría. 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.

13.4 HORARIOS DE CONTROLES TÉCNICOS

Además de los horarios previstos en el RG 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.

13.5 SISTEMA DE PESAJE

Cada tripulación deberá concurrir al pesaje provisto de su indumentaria completa compuesta por: buzo, guantes, capucha, ropa interior, botas, protector cervical y casco, homologados por la FIA.-

Se procederá a labrar un acta en la cual quedarán establecidos sus pesos.-

Esta acta será firmada por el Piloto, el Comisario Técnico y los Comisarios Deportivos.-

Luego del pesaje no será necesaria la presencia del Piloto 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.

13.6 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 FIA.

Los cinturones de seguridad y butacas. Sobre su uso, tipo e instalación, se deberá remitir a lo establecido por el Anexo "J" del CDI.

Las butacas; cascos; buzos antinflama; guantes; protectores cervicales; ropa interior; capuchas y botas, se registrarán conforme lo establecido en el Anexo "L" del CDI.

Art. 13.7 EMPADRONAMIENTO DEL AUTO

La FUAD suministrará un precinto numerado que será colocado en la jaula 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 de identificación 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 FUAD, la cual retirará la cédula emitida y emitirá una nueva al nuevo titular.

Art. 14 CARACTERISTICAS DE LAS PRUEBAS

Salvo excepciones autorizadas por la FUAD, todas las pruebas deberán realizarse de conformidad con lo establecido en el correspondiente Reglamento de Campeonato.

14.1 CLASIFICACION - INTERRUPCION

Clasificación: Es una Prueba Oficial con registro de tiempos que podrá determinar el ordenamiento de largada de Series; Semi Final y/o Prueba Final.

Su duración y la cantidad de Tandas, deberá estar contemplada en los reglamentos de Campeonatos. Al término de la misma podrá haber una verificación técnica de los autos participantes.

Los autos que no tomen parte de la Clasificación, podrán largar las Series en el último lugar siendo sorteados entre sí por las Autoridades de la Prueba.

Cuando no existan Series Clasificatorias, los autos que no tomen parte de la Clasificación, podrán largar Prueba Final, en las mismas condiciones indicadas para las Series.

Interrupción de la Clasificación: A partir del momento en que se muestre la bandera roja finalizará la toma de tiempos.

Si una tanda de clasificación fuese interrumpida por 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.

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 Clasificación: Para los casos de empate de tiempo en pruebas de clasificación el mejor tiempo le será acordado a quien lo realice primero en tiempo neto.

14.2 SERIES CLASIFICATORIAS

Son Pruebas Oficiales que darán el ordenamiento de largada de la Semi Final o Prueba Final.

Su duración en cantidad de vueltas y otras condiciones, deberán estar contempladas en los reglamentos de Campeonatos.

Al término de la misma podrá haber una verificación técnica de los autos participantes.

La obligatoriedad de tomar parte en las Series Clasificatorias para poder largar la Prueba Final, deberá estar contemplada en los respectivos reglamentos de campeonatos de las categorías.

14.3 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, sin perjuicio de la posible aplicación de lo previsto por el Art. 12.8 del CDI-RDN.

Esta sanción será inapelable.

14.4 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 las 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.

14.5 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.

Los reglamentos de campeonatos establecerán las condiciones para las pruebas.

14.6 MAXIMO DE PARTICIPANTES

Serán los establecidos para cada circuito por la FUAD.

14.7 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 y no se admitirán pilotos suplentes.

14.8 PILOTOS SUPLENTE

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 RG 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.

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 RG.

Art. 15 PROCEDIMIENTO DE LARGADA

Podrá ser: Largada Detenida ó Largada en Movimiento.

Largada detenida:

La grilla será una formación de autos escalonada, 1x1 separada entre 6 y 8 metros entre cada auto y la señal de largada será dada por medio de luces por el largador.

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. Si luego de la asistencia en pista el auto llegara por sus propios medios a la grilla podrá largar la competencia desde la última posición de Partida.

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 o abrir la puerta y luego que el resto de los autos hayan 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 en la largada definitiva.

Una vez ingresado a la calle de boxes, recién ahí sus mecánicos podrán solucionar el problema para largar desde ese sector, según lo establecido en el presente reglamento.

Si un vehículo aún largando la vuelta previa correctamente, se ve imposibilitado de mantener su posición y es superado por el último de la fila india, pero logra reiniciar su marcha por sus propios medios no podrá recuperar su lugar en la grilla debiendo largar desde 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 ubicando las ruedas delanteras sin trasponer la línea del "cajón de 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 artículo.

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.

Este procedimiento solo podrá ser variado cuando expresamente este regulado por el Reglamento General de la Categoría.

La carrera será reducida en una vuelta.

Cuando el RG así lo prevea la nueva largada se realizará según lo establecido en el artículo de largada con pista húmeda. Art. 15.1.-

Si el volumen de agua en la pista es tal que es peligroso circular, 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 o abrir la puerta.

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.
- 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 y lo autorice el Comisario de Boxes en la salida.

Por cada procedimiento de largada en la Prueba Final. 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.

15.1 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 RG sobre el uso de neumáticos.

Para el caso de largada con PISTA HUMEDA, el procedimiento hasta la bandera verde será el reglamentado en el Art. 15. Cada categoría podrá establecer en sus RG las condiciones de aplicación de este procedimiento.

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 se exhibirá nuevamente la Bandera Verde y comenzará el descuento de tiempo y vueltas. Los autos continuarán alineados detrás del Auto de Seguridad como reconocimiento de pista debiendo mantener sus posiciones.

Cuando estén por cumplir la SEGUNDA vuelta, el Auto de Seguridad se retirará de la pista en el sector predeterminado.

Los autos deberán circular encolumnados, hasta la línea de Dirección de la Prueba en donde será señalado el lanzamiento 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.

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. Para las Series Clasificatorias el procedimiento se reducirá a una sola vuelta previa.

15.1.2 LARGADA EN MOVIMIENTO 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.

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 RG y/o RPP 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 y es superado por el último de la fila india, 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 los autos iniciarán una vuelta más de reconocimiento.

En este caso, se descontará una vuelta del total de vueltas establecido en el cronograma de la carrera y los líderes deberán mantener la velocidad de la vuelta de reconocimiento y la formación de largada hasta encontrarse con el Largador y el semáforo encendido con la Luz Roja.

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.

15.2 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 (Art. 12.3.2 CDI)

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 sigla "SG" 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.

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.

15.2.1 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.

15.3 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 computo 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 a velocidad de carrera.

El procedimiento que ha de seguirse varía según el número de vueltas completadas por el primero de la carrera antes de que fuera dada la señal para detenerla:

CASO A:

Menos de 2 (dos) vueltas 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) 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 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 del Art. 15.

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 penalizado con la exclusión del piloto responsable.

Art. 16 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)**.

16.1 AUTO DE SEGURIDAD

a - El Auto de Seguridad se regirá en toda su concepción por las normas que a tal efecto determine la FUAD. La intervención del mismo se puede ordenar en cualquier momento de la competencia.

b - El auto estará identificado con la leyenda "**Auto de Seguridad**" o "**Safety Car**" 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 será designado por la Institución Organizadora y podrá llevar a bordo un Observador idóneo designado por la FUAD, 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 "**SC**", 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 Auto de Seguridad ingresando a la pista, no será penalizado si lo sobrepasa.

e - Todos los competidores se alinearán detrás del Auto de Seguridad manteniendo la misma velocidad que éste.

Desde el momento que se muestren los carteles AS indicados anteriormente todo 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 indicará, 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 esté 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 Auto de Seguridad, ningún participante podrá cumplir con una Penalización Boxes, aplicada con anterioridad.

Todo auto que reingrese a la pista ó, que estando detrás del Auto de Seguridad, le sea indicado que lo pase, deberá circular por la pista a velocidad reducida hasta que llegue al final de la línea de autos que siguen al Auto de Seguridad 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.

Bajo ciertas circunstancias el Director de Carrera puede pedir al Auto de Seguridad que utilice la calle de boxes. En ese caso y con las luces amarillas encendidas, todos los vehículos lo deberán seguir a Boxes sin adelantarse. Cualquier vehículo que entre en estas circunstancias, puede detenerse en su box.

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 Auto de Seguridad se retirará de la pista en el lugar establecido.

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

A partir de ese momento entre cada auto deberá haber una distancia aproximada 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 Auto de Seguridad se encuentra en su salida de la pista, se retirarán las banderas amarillas y los carteles de "SC" y se agitarán banderas verdes indicando la salida del auto de seguridad.

k - Los autos deberán circular encolumnados, hasta la línea de Dirección de la Prueba en donde será señalizado 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 Art. 16.2

ñ - Los sobrepasos efectuados durante el procedimiento de neutralización desde el momento que se muestran los carteles "SC" serán penalizados con recargo de tiempo o penalización boxes pudiendo llegar la sanción hasta la exclusión.

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

16.2 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 Art. 16.1, se tendrá en cuenta:

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

a - Se largará nuevamente como si la carrera hubiera sido interrumpida antes de completar la segunda vuelta, con la grilla original y comenzando con el procedimiento de largada con cartel de cinco (5) .

b - El recorrido de la prueba se determinará restándole al total de vueltas pautadas las cumplidas por el puntero desde apagada la luz roja más un adicional de una (1) vuelta.

Se realizará vuelta previa. El tiempo máximo se obtendrá restando el tiempo total de la primera parte menos el tiempo máximo de la carrera.

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

a) Los autos detrás del Auto de Seguridad, se detendrán frente a la Dirección de la Prueba en la línea de bandera roja a disposición de las Autoridades Deportivas, se podrá ingresar a boxes. En ambos casos, regirá el régimen de Parque Cerrado.

La carrera se considerará en dos partes, la primera de las cuales terminó al final de la última vuelta anterior al ingreso del Auto de Seguridad.

b) La resolución de la Prueba Final, será por suma de tiempos y 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 la estándar 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 Auto de Seguridad, 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 (Art. 15.3 Caso "C"), 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.

Art. 17 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 General.

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 establecido, 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. (Art. 19 del presente Reglamento).

Art. 18 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 RDN; el presente Reglamento y el Reglamento General.

18.1 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 definitiva.

Art. 19 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. Esta sanción será inapelable.

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.

Art. 20 ROTURA DE SELLOS O PRECINTOS

La rotura de sellos o precintos, aún cuando no se pruebe intencionalidad, implicará en forma automática la exclusión en los términos previstos en el Art. 12.8 y complementarios del CDI.

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

Esta resolución en el transcurso de la competencia es inapelable.

Art. 21 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.

Art. 22 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.

Art. 23 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 ó bien se podrá penalizar al infractor reduciendo su participación en tiempo en la siguiente tanda.

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 Institución Organizadora.

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 CDI y el presente Reglamento.

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

Art. 24 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.

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.

Art. 25 SEÑALEROS

El Piloto 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 al que se refiere el Art. 26 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 allegados, invitados y personal de promoción de los Pilotos y del Equipo.

Serán penalizados por los Comisarios Deportivos los Pilotos que no hagan cumplir estas disposiciones a los integrantes de su equipo.

Art. 26 ASISTENCIA EN LOS BOXES

La calle de boxes esta dividida en dos carriles, el carril más cercano al muro 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 el sentido de circulación.-

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 misma y tengan los autos en la calle de boxes siendo atendidos por sus mecánicos deberán interrumpir todos los trabajos en forma inmediata a la bajada de bandera cumpliendo desde ese momento con las indicaciones que le efectúen los Oficiales Deportivos.

Los autos no podrán ser ingresados a sus boxes o garajes, sin autorización.

Quien no cumpla con lo establecido en este Artículo será pasible de las sanciones correspondientes, pudiendo llegar hasta la exclusión.

26.1 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, la cual será duplicada por cada reincidencia producida en el campeonato.

Art. 27 DESVIOS Y ACORTAMIENTO DEL RECORRIDO OFICIAL

Ningún conductor bajo ningún pretexto, podrá acortar distancias, ni tomar por las banquinas, bajo pena de ser sancionado con exclusión, 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.

Art. 28 RECARGO DE TIEMPO – PENALIZACION POR PUESTOS

a. 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 ventajas 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 (Anexo "H" CDI Art. 4.1.2), 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 visualizado una bandera verde.

En todos los casos el recargo de tiempo es inapelable.

b. Penalización por puestos

Es la sanción aplicada por los Comisarios Deportivos de una competencia consistente en el retraso de puestos al logrado por un participante, ya sea en Clasificación, Series o Pruebas Finales, por infracciones cometidas en el transcurso de las mismas y que puedan haber significado para el sancionado ventajas sobre otros competidores y que no merezcan una sanción mayor. Esta Sanción es inapelable.

Art. 29 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.

Art. 30 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.

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.

Art. 31 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 Reglamento, el Reglamento General o el RDN.-

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 esté 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 aun cuando este en pruebas cronometradas o en carrera, no siendo esta medida apelable e implicando el no cumplimiento, será sancionado con 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 FUAD 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.-

Art. 32 SEGURIDAD GENERAL

Se darán instrucciones oficiales a los pilotos mediante las señales estipuladas en el Anexo "H" del CDI. 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 RDN y del presente reglamento (Art. 32.1) 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 o 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.-

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 previstas en el Art. 24 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; HANS; cascos; capuchas; ropa interior; guantes; botas y los cinturones colocados, todos los elementos homologados FIA.-

Durante el transcurso de todas las pruebas la circulación en la calle de boxes se ajustara por lo reglamentado en el Art. 23 de este Reglamento.-

Si un piloto se ve involucrado en un accidente o incidente no deberá abandonar el autódromo sin el consentimiento de los Comisarios Deportivos (Art. 31).-

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.

En la Prueba Final, antes de salir de boxes un auto podrá ser detenido por los Comisarios Técnicos si no tiene encendida la luz de lluvia para que la repare en su box.

En el caso que el faro no encienda, se indicará al Piloto el ingreso a boxes para reparación.

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 RDN o del presente Reglamento Deportivo, referidas a la disciplina general de seguridad puede significar la exclusión de la prueba del auto y del piloto involucrado.-

32.1 CONDUCCION EN CIRCUITOS (Anexo "L" CDI)

RESPETO A LAS SEÑALES:

Las indicaciones que figuran en el presente reglamento (RDN) como Código de Banderas, Anexo "H" del CDI, 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 pareciera no hacer uso de su espejo retrovisor, los banderilleros se lo advertirán agitando la bandera azul para indicarle que otro piloto lo quiere pasar.

Todo piloto que no tome en cuenta la advertencia de la bandera azul podrá ser sancionado por los Comisarios Deportivos.-

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

Las curvas, así como también las zonas próximas y de salida de las mismas, pueden ser tomadas por los pilotos de la manera que deseen dentro de los límites de la pista.-

El adelantamiento, de acuerdo con las circunstancias, podrá hacerse por la derecha o por la izquierda.-

Sin embargo, las maniobras que puedan demorar a otros pilotos, tales como el cambio de dirección, el agrupamiento deliberado de los autos hacia el interior o el exterior de la curva o cualquier 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 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 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.

Art. 33 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** según lo establecido en los Art. 15 del CDI.

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.

Otras sanciones que podrán aplicar los Comisarios Deportivos, son:

- La sanción en **"tiempo detenido en boxes"**, para un piloto que durante un entrenamiento o clasificación, cometiera una infracción, el Comisario Deportivo podrá detener en boxes al piloto infractor cierta cantidad de minutos en relación al tiempo total de la activada de pista prevista por cronograma.

- También se podrá aplicar una sanción de retraso en puestos, ya sea para una Clasificación, Serie o Prueba Final.

Art. 34 APERCIBIMIENTOS

Es la sanción aplicada a un piloto por los Comisarios Deportivos por alguna actitud o maniobra durante una carrera. No podrá imponerse en un mismo evento más de un apercibimiento a un piloto. Se podrá aplicar durante el desarrollo de la prueba mediante la Bandera Blanca y Negra, dividida en dos partes diagonalmente, mitad blanca, mitad negra. Se exhibirá quieta con un número en blanco sobre un cartel negro.

También se podrá aplicar al término de la Prueba.

La suma de tres (3) apercibimientos en un mismo campeonato, aplicados por la FUAD implicará la suspensión automática por una carrera.-

El computo de esta falta se considerarán en el plazo de 2 años, una vez transcurrido este tiempo se borrarán de sus antecedentes los apercibimientos acumulados, comenzando a contabilizarse nuevamente a partir del próximo año.

La sanción de suspensión de una fecha por la suma de apercibimientos es inapelable.

Art. 35 RECLAMACIONES

El derecho a reclamación solo corresponde a los concurrentes Art. 13.1, 13.2, 13.3, 13.4 y concordantes del CDI.

El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba o al Comisario Deportivo en caso de ausencia de aquel, por escrito y acompañado de una caución que anualmente establecerá la FUAD.

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

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

El arancel establecido por la FUAD, para las reclamaciones deberá ser abonado en el momento de la presentación del reclamo y se abonará por cada elemento o hecho denunciado.

El plazo para interponer un reclamo de índole deportiva, será de 30 minutos a partir de la publicación de la Clasificación Provisoria sujeta a verificación técnica y de 30 minutos para reclamos de índole técnica a partir de la publicación de la Clasificación definitiva luego de la Verificación Técnica Final.

Art. 36 APELACIONES

Todos los Concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos, con excepción del recargo de tiempo y la penalización por puestos, cuando sean impuestas con posterioridad al desarrollo de una Prueba Final, según lo establecido en los Art. 15 del CDI y en los Procedimientos para las Penalidades y Apelaciones del RDN.

La FUAD, 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.- Art. 15 del CDI.

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, Art. 15 del CDI.

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

Art. 37 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 FUAD, dentro de los diez días de disputada la competencia, se le aplique al presunto infractor una Suspensión Preventiva.

Igual medida podrá disponer de oficio la FUAD.

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.

Art. 38 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.

Art. 39 SIMULACRO DE RESCATE

En todos los eventos, 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 tendrá obligación 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 Institución Organizadora 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.

El propósito de las presentes Prescripciones Generales de Rally (las Prescripciones), es establecer el marco de las reglas aplicables a la organización de rallies que se disputen en el territorio de la República Oriental del Uruguay.

Cualquier infracción o violación a estas regulaciones serán informadas a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer penalizaciones de acuerdo a lo que indica en el artículo 12 del C.D.I.

Cualquier caso no previsto por estas reglamentaciones, será estudiado por los Comisarios Deportivos, quienes tienen el poder de decidir.

El Director de la Prueba es el responsable de la aplicación de estas reglamentaciones y de las que se mencionan en el R.P.P. durante la disputa del rally, y debe informar a los Comisarios Deportivos de cualquier hecho importante que haya ocurrido y requerido la aplicación de estas reglamentaciones o de las del reglamento particular del rally. Las Prescripciones detallan, completan y en ciertos lugares clarifican las condiciones generales descritas en las siguientes reglamentaciones:

* Código Deportivo Internacional y sus Anexos (C.D.I.).

* Reglamento deportivo Nacional (RDN).

* Reglamentos de los Campeonatos Nacionales de Rally.

* Reglamento Particular de la Prueba (R.P.P.).

Sólo la FUAD puede conceder excepciones a las Prescripciones, al RDN y a los Reglamentos antes mencionados.

Todo lo que no esté expresamente autorizado en estas reglamentaciones está prohibido.

Esta reglamentación tiene vigencia desde el 01 de enero de 2018 y deja sin efecto cualquier reglamentación anterior.

CAPÍTULO I

DEFINICIONES

1.1 Rally: Competencia en carretera a una velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente en carreteras abiertas a la circulación normal. Un rally está constituido 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 recorrido puede incluir una o varias pruebas especiales o tramos cronometrados, así como tramos de enlace.

1.2 Día / Etapa: Cada parte del rally, separado por un tiempo mínimo de detención fijo.

1.3 Prueba Especial: Pruebas de velocidad cronometradas en caminos cerrados para rally.

1.4 Sectores: Los itinerarios entre dos controles horarios se denominan sectores. Suelen estar compuestos por enlaces y pruebas especiales.

1.5 Sección: Puede ser determinado entre:

- La largada y un reagrupamiento.
- Dos reagrupamientos sucesivos.
- Reagrupamiento y la llegada del Día o del rally.

1.6 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.

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

1.8 Parque Cerrado: Zona en la cual no se pueden hacer reparaciones ni intervención externa alguna, excepto en los casos expresamente provistos para ello por los Reglamentos Generales y/o por el R.P.P. del Rally.

1.9 Anexos: Comunicación escrita que es parte integrante del R.P.P. de un rally y está destinado a modificar, clarificar o completar a este último.

Los anexos deben estar numerados y fechados. Los concursantes (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. Están sometidos a la aprobación de los Comisarios Deportivos, salvo en lo relativo a modificaciones del itinerario, o al programa de reconocimientos.
- Por los Comisarios Deportivos de la prueba, durante todo el desarrollo de la competencia, excepto por modificaciones en el itinerario que pueden ser hechos por el Director de la Prueba.

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

1.11 Concursante: Entidad física o legal.

1.12 Tripulación: La tripulación está conformada por dos personas a bordo en cada automóvil. Los dos miembros de la tripulación se denominarán piloto y acompañante.

1.13 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 alguna audiencia.
- Verificación Técnica Final.
- Final de la Entrega de Premios.

CAPÍTULO II

CONDICIONES GENERALES

2.1 Vehículos admitidos:

GRUPOS Y CLASES REGIONALES: Serán admitidos aquellas CLASES y GRUPOS que especifica el Reglamento Regional FIA CODASUR vigente en su apartado V 6.

GRUPOS Y CLASES NACIONALES:

2.1.2 Las modificaciones permitidas, así como también los equipos de seguridad y modificaciones adicionales obligatorias, son las correspondientes a las prescripciones que dicta el Anexo "J" del CDI de la FIA y/o los reglamentos nacionales según corresponda.

CAPÍTULO III

REGLAMENTO PARTICULAR

3.1 Condiciones de publicación

3.1.1 El R.P.P., impreso en formato A5, debe estar en total conformidad con todas las especificaciones enumeradas en:

- El CDI
- El RDN
- Prescripciones Generales de Rally.
- Los Reglamentos de los Campeonatos Nacionales de Rally.
- Todas las reglamentaciones e interpretaciones publicadas en Boletines Oficiales de la FUAD.

3.1.2 El R.P.P. que los organizadores deseen imponer debe mencionar explícitamente todas las reglas complementarias y condiciones, las cuales deben estar en conformidad con los textos reguladores.

3.1.3 Dos copias del borrador del R.P.P. acompañados de una copia en medio magnético o vía correo electrónico en Formato Word deben enviarse a la FUAD por lo menos 20 días antes del comienzo de la prueba, para obtener su aprobación. Como máximo 7 días posteriores a la recepción del borrador del Reglamento Particular, la FUAD informará al club organizador sobre cualquier modificación que deba hacerse. Dos copias del R.P.P. final deben enviarse a la FUAD por lo menos 14 días antes de la realización de la prueba, y dará su visto bueno autorizando su publicación.

3.1.4 La FUAD no derivará a la Comisión Deportiva el R.P.P. si no se encuentra al día en sus cotizaciones mensuales, no ha cumplido con el plazo de presentación establecido en el artículo anterior, no ha efectuado los derechos de pago por competencia y/o no ha presentado el informe de la competencia anterior si así corresponde.

3.1.5 El R.P.P. debe especificar dónde y cuándo se exhibirán los resultados oficiales. La fecha y hora de la primera Reunión de Comisarios Deportivos debe ser mencionada.

3.2 Enmiendas al R.P.P. – Anexos

3.2.1 Las cláusulas del R.P.P. sólo pueden enmendarse de acuerdo con el C.D.I.

3.2.2 Cualquier enmienda o cualquier cláusula adicional se anunciará por medio de anexos fechados y numerados, que serán parte integrante del reglamento particular.

3.2.3 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.

3.2.4 Los Anexos deben ser impresos en papel de color amarillo.

3.3 Aplicación e interpretación del Reglamento

3.3.1 El Director de la Prueba tiene a su cargo la aplicación de estas Prescripciones Generales, los demás reglamentos aplicados según sea el caso y del R.P.P. durante el desarrollo del rally. Él debe informar a los Comisarios Deportivos de cualquier incidente importante que haya ocurrido requiriendo la aplicación de las Prescripciones Generales, los demás reglamentos aplicados según sea el caso y del R.P.P. durante el desarrollo del rally.

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

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

3.3.4 El piloto asume la responsabilidad del concursante cuando este último no esté a bordo del auto durante el rally.

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

CAPÍTULO IV OFICIALES

4.1 Comisarios Deportivos de la Prueba:

4.1.1 El Colegio de Comisarios Deportivos de las fechas del Campeonato Nacional de Rally y pruebas internacionales, siempre deberá estar integrado por tres miembros.

4.1.2 Dos miembros será designado por la FUAD (de los cuales uno actuará de Presidente) y uno por el Club Organizador.

4.1.4 Es conveniente que haya una apropiada comunicación entre los Comisarios Deportivos y el Director de la Prueba. Al menos uno de los Comisarios Deportivos debe permanecer en las cercanías del Control Central, por el caso de que alguna decisión deba ser tomada sin demoras.

4.2 Observador:

4.2.1 En los rallys del Campeonato Nacional se designará un observador.

4.2.2 Ningún observador puede ser al mismo tiempo Comisario Deportivo del mismo rally.

4.3 Delegado de Seguridad:

4.3.1 La FUAD o Club Organizador designará un delegado de Seguridad, que es específicamente responsable de controlar la seguridad del público en el rally.

4.4 Comisario Técnico:

4.4.1 En los rallies del Campeonato Nacional la FUAD podrá designar un Comisario Técnico.

4.5. Como parte de sus deberes, queda a discreción del observador y de los Comisarios Deportivos controlar todas las medidas técnicas y/o de seguridad instaladas en la ruta y las pruebas especiales; deben cumplir con las siguientes disposiciones:

4.5.1 Deberán exhibir un emblema distintivo en el parabrisas del vehículo. El mismo será considerado como pase libre y deberá ser provisto por el organizador.

4.5.2 Su entrada en la ruta de pruebas especiales debe tener lugar por lo menos 30 minutos antes de la hora de largada del auto N° 0.

4.5.3 Si el auto N°0 los alcanza mientras están en la ruta de una prueba especial, deben detenerse, estacionar y esperar que pase el auto "cierre o barredora" antes de continuar.

CAPÍTULO V INSCRIPCIONES

5.1 La fecha máxima del cierre de inscripciones deberá ser al menos dos días antes de la revisión técnica inicial de los vehículos. Debe ser mencionada en el R.P.P. y en el programa del rally.

5.1.1 Las inscripciones podrán efectuarse además por E-mail 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, acompañante y concursante.
- c) Marca, modelo del vehículo y Grupo al que pertenece, además del número de competición.

5.1.2 La inscripción efectuada por E-mail o fax, se perfeccionará mediante la firma de los Formularios Oficiales en la oportunidad de la Verificación Administrativa previa a la competencia.

5.1.3 No se admitirán inscripciones colectivas, es decir de más de un vehículo por formulario de inscripción.

5.1.4 Las tripulaciones deberán presentar las Licencias deportivas FUAD y/o FIA vigentes en oportunidad de inscribirse y toda vez que le sean solicitadas.

5.1.5 No podrán participar de la prueba aquellos pilotos, acompañantes y/o concursantes que hallándose regularmente inscritos, mantengan deudas por competencias pendientes con la FUAD o con cualquier otra entidad afiliada a ella.

5.1.6 Los participantes extranjeros piloto, acompañante y/o concursante, deben presentar una autorización según el Artículo 3.9.4.a del CDI.

5.1.7 Salvo en los casos previstos en las presentes disposiciones, no pueden hacerse enmiendas en la solicitud de inscripción. Sin embargo, el concursante podrá reemplazar libremente el auto declarado en la solicitud de inscripción por otro de la misma categoría, hasta el momento de la verificación técnica.

5.1.8 Está prohibido hacer cualquier cambio de concursante después de que se han cerrado las inscripciones. 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.

5.2 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, con aceptación del concursante.

5.3 Por el mismo hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante y todos los miembros de la tripulación se remiten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el CDI y sus Anexos, en estas Prescripciones, en los Reglamentos de los diferentes Campeonatos según sea el caso y en el R.P.P.

5.4 Derechos de inscripción:

5.4.1 Los derechos de inscripción serán definidos por la Institución Organizadora. Deberán estar mencionados en los respectivos R.P.P.

5.4.2 Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados en los siguientes casos:

5.4.2.1 A los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.

5.4.2.2 En caso que la prueba no se celebrara.

5.4.2.3 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.

CAPÍTULO VI SEGURO

6.1 La Institución Organizadora se encargará obligatoriamente de la contratación de un seguro que garantice la responsabilidad civil hacia terceros del concurrente y del piloto con la sola condición de que el tercero no sea otro 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 del último vehículo de competición a la última etapa, o al momento del abandono o la exclusión del vehículo. La Institución Organizadora tiene la obligación de remitir a la FUAD, como máximo el jueves previo al inicio de las Verificaciones Administrativas Previas, el recibo de pago del Seguro, correspondiente a la cobertura de la Competencia. Si así no lo hicieren no se autorizará el desarrollo de la misma.

6.2 Los vehículos de asistencia; aun siendo portadores de las placas específicas emitidas por el Organizador, 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.

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

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

6.5 El Organizador, el Comité de Organización y la F.U.A.D., 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.

CAPÍTULO VII TRIPULACIONES

7.1 En aplicación de las Reglamentaciones y de acuerdo con las Prescripciones Generales, el retiro de uno de los miembros de la tripulación será informado a los Comisarios Deportivos. Si un tercero es admitido a bordo (excepto si es para transportar a una persona herida), los Comisarios Deportivos pueden imponer una penalización según lo dispuesto en el artículo 12 del CDI.

7.2 Los dos miembros de la tripulación serán designados como piloto o navegante de acuerdo a las disposiciones de la FUAD.

Ambos miembros de la tripulación podrán conducir durante el transcurso de la prueba, si ambos son titulares de licencia de piloto en vigencia.

En caso contrario solamente lo podrá hacer el que se hubiere inscrito como piloto del vehículo. Tratándose de acompañantes que no conducen, deberán cumplir con las disposiciones sobre Licencia de navegante que fije la FUAD.

7.3 El apellido del piloto y del acompañante (no apodos ni seudónimos salvo que hayan sido inscritos de esa manera) figurarán sobre las ventanas laterales traseras del vehículo. Las letras del apellido del piloto y acompañante deben ser blancas, de un máximo de 10 cms. de altura y un ancho de 1.5 cms. en caracteres Arial.

7.4 Los nombres y apellidos (no apodos ni seudónimos salvo que hayan sido inscritos de esa manera) del piloto y acompañante junto con sus grupos sanguíneos, deben aparecer en ambos guardabarras delanteros. En este caso la altura mínima de las letras es de 2cm.

7.5 Cualquier participante (piloto o acompañante) que haya iniciado una competencia (CHO) y luego haya sido reemplazado, no podrá retomar la participación en la misma. Asimismo, en caso de abandono, tampoco podrán participar en otros vehículos a lo largo de la misma competencia.

7.6 En caso que un piloto no pueda continuar la competencia por motivos de fuerza mayor, el único habilitado para conducir el vehículo es el acompañante con el cual inició la competencia, siempre y cuando éste posea licencia de piloto acorde al tipo de competencia. Cualquier concursante que no cumpla con esta regla será informado a los Comisarios Deportivos.

CAPÍTULO VIII

ITINERARIO - LIBRO DE RUTA - TARJETA DE TIEMPOS

8.1 Libro de Ruta

8.1.1 A todas las tripulaciones se les entregará un Libro de Ruta conteniendo una descripción detallada del itinerario obligatorio que se debe seguir, cualquier desviación podrá resultar en la exclusión de la tripulación a decisión de los Comisarios Deportivos.

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

8.1.2 En todos los casos, el Libro de Ruta debe estar en conformidad con el Standard publicado en el Anexo B-3 de estas Prescripciones. Debe ser impreso en formato A5 y contar con las señales de "OK" y "SOS", con sus colores correspondientes, verde y rojo en formato A4, doblado y pegado dentro del libro.

8.2 Intervalos entre horas de largada

8.2.1 Para la largada del rally y para cada día de competencia, los organizadores programarán las largadas de los autos de competición a un intervalo de por lo menos dos minutos en superficies de tierra y a criterio de los Comisarios Deportivos en superficies de asfalto. Si el intervalo de largada necesitara ser modificado debido a un número de inscritos excesivo, el procedimiento deberá estar escrito en el Reglamento Particular de la Prueba.

8.2.2 El intervalo inicial en la rampa de largada de un rally queda a criterio de los organizadores.

8.3 Tarjeta de Tiempos

8.3.1 La tarjeta para todos los rallys será según modelo (Ver anexo B4).

Debe entregarse un conjunto diferente de tarjetas de tiempos por lo menos para cada sección de cada Día. Se las debe sellar o firmar en los controles de paso, si es que los hubiere.

8.3.2 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 la Dirección de la prueba que remitirá a los Comisarios Deportivos actuantes.

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

8.3.4 Todas las tarjetas de tiempos deben estar de conformidad con la aprobada por la FUAD.

CAPÍTULO IX

PLACAS DEL RALLY Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN

9.1 Queda expresamente prohibido, bajo pena que puede llegar hasta la exclusión, recortar la publicidad obligatoria del Organizador, salvo autorización expresa de los Comisarios Deportivos en casos de fuerza mayor. Es responsabilidad del Organizador que la publicidad respete las medidas máximas establecidas en el R.P.P.

9.2 Los números serán colocados en las ventanas laterales posteriores. Medirán 14 cm de alto y el ancho del trazo debe ser de al menos de 3 cm, todo en color naranja fosforescente. Su ubicación debe ser sobre los apellidos del piloto y navegante.

La Institución Organizadora asignará el número del vehículo al momento de la solicitud de la licencia de concursante, salvo que el solicitante desee algún número en particular. La Institución Organizadora no hará reserva de ningún número sin que se haya presentado la solicitud de licencia.

CAPÍTULO X

PUBLICIDAD

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

- Esté autorizada por las leyes nacionales, los reglamentos de la FUAD.
- No sea contraria a los buenos usos y costumbres.
- No invada los lugares reservados para las placas, números de competición y publicidad oficial según Reglamento General y/o Reglamento Particular de la Prueba.
- No impida la visión de la tripulación a través de las ventanillas.

10.2 La FUAD y los clubes de bases poseen los espacios obligatorios de acuerdo a lo que se detalla en el R.P.P. de cada prueba.

10.3 La ubicación de la Placa del Rally será sobre el capot con una medida de 20x40cm.

10.4 Los organizadores no podrán prohibir a los participantes, exhibir en sus vehículos publicidad que sean competencia de la publicidad obligatoria del organizador.

10.5 La publicidad obligatoria solo podrá ser colocada en las puertas delanteras y/o en las esquinas del vehículo. En las puertas delanteras se puede colocar como máximo una franja horizontal de 60x20cm y una vertical de 20x40cm. En las esquinas del vehículo se puede colocar como máximo una franja horizontal de 40x10cm. Los concursantes no pueden rechazar esta publicidad obligatoria.

CAPÍTULO XI

CIRCULACIÓN

11.1 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:

11.1.1 Primera infracción: penalización en efectivo en U\$S, el monto será estipulado por la FUAD.

11.1.2 Segunda infracción: una penalización horaria de 5 minutos.

11.1.3 Tercera infracción: exclusión

11.2 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.

11.3 En caso de que la policía decidiera no detener al conductor en infracción, puede solicitar la aplicación de las penalizaciones previstas en el reglamento particular del rally, siempre que se cumplan las siguientes condiciones.

11.3.1 Que la notificación de la infracción se haga por vía oficial y por escrito, antes de que se publique la clasificación, al final del Día.

11.3.2 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 precisada.

11.3.3 Que los hechos no sean susceptibles de diversas interpretaciones.

11.4 Queda prohibido recibir asistencia externa como remolcar, transportar los autos o hacer que los empujen para completar un recorrido.

11.4.1 Sólo se autoriza en los siguientes casos:

a- Si el vehículo ha sufrido un accidente y requiere ser auxiliado para atender a los heridos.

b- Si el vehículo se ha detenido por fallas mecánicas y está bloqueando la ruta de competencia.

c- Si el vehículo se ha despistado y puede ser empujado por espectadores para regresar a la ruta.

En este caso en particular se prohíbe la asistencia con vehículos.

11.4.2 Salvo por razones de seguridad o atención a la tripulación que haya sufrido un accidente, los vehículos de la caravana de seguridad y/o autoridades deportivas no podrán asistir a los competidores.

Infringir estas reglamentaciones puede motivar una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos, que podrá llegar hasta la exclusión. (Artículo 12 del CDI.)

CAPÍTULO XII

REPARACIONES-ASISTENCIA-COMBUSTIBLE

12.1 Reparaciones, Condiciones Generales.

12.1.1 Las reparaciones serán definidas como un trabajo no restringido en un auto de competición, excepto cuando estén limitadas como en el presente Capítulo.

12.1.2 A través del rally las reparaciones y asistencia a un auto de competición deben ser llevadas a cabo sólo 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.

12.1.3 Cualquier infracción concerniente a la asistencia o cualquier acción definida como "Asistencia Prohibida" (ver Art. 12.2), observada por los Oficiales Deportivos se sancionará con la exclusión por parte de los Comisarios Deportivos. Dependiendo de la gravedad de la infracción, otras sanciones pueden ser aplicadas posteriormente por las Autoridades Competentes o por la FUAD.

12.1.5 Excepciones.

La FUAD puede autorizar excepciones a este artículo dependiendo de las características de una prueba, debidamente sustentadas por el organizador y concernientes únicamente a la posibilidad de recibir asistencia en zonas no rígidas, como son tramos de enlaces y pruebas especiales. Todos los procedimientos deben estar especificados adecuadamente en el R.P.P.

12.2 Definición de "Asistencia Prohibida"

12.2.1 El uso o recepción por parte de la tripulación de cualquier material (sólido o líquido a excepción de alimentos), repuestos, herramientas u otro equipamiento que no sea el que transportan en el vehículo de competición, en cualquier momento del rally fuera de los Parques de Asistencia.

12.2.2 La presencia de personas del equipo o cualquier vehículo vinculado con el equipo, dentro de un radio de 500 metros de su auto de competencia, excepto:

- a.- En Pruebas Especiales desde la pancarta amarilla al comienzo del Control Horario hasta la señal de Stop al finalizar la Prueba Especial, pero no se permite la asistencia externa.
- b.- Para autos participantes que aguarden en el Control Horario a la entrada de Parques de Asistencia o Zonas Reagrupamiento, o estacionados dentro de las Zonas de Reagrupamiento, donde el suministro de alimentos, bebidas e información (datos de tiempos, libro de ruta, etc.) hacia y desde la tripulación, también es permitido.
- c.- Mientras se transporte a la tripulación hasta o desde el Parque Cerrado.
- d.- Solamente con el propósito de transportar una batería adicional al Parque Cerrado.
- e.- Cuando los autos de competición siguiendo el recorrido indicado en el Libro de Ruta deban utilizar el mismo camino y al mismo tiempo que lo hacen el personal del equipo y sus vehículos de servicio, pero no deben detenerse ambos en el mismo lugar y en el mismo momento.
- f.- Dentro de los Parques de Asistencia o cuando sea específicamente permitido mediante un anexo o indicado en el Libro de Ruta.

12.2.3 El desvío del auto de competición de la ruta del Rally.

12.3 Parques de Asistencia.

12.3.1 Los Parques de Asistencia serán establecidos de acuerdo a la siguiente tabla:

Tipo	Tiempo Permitido	Cant. Por Día	Observaciones
1	30 ó 45 min.	Máx 5	45 min al final del día
2	20 min.	1	Antes de la 1ra PE del día siguiente*

(*) En el caso de rallies que tengan dos o más días consecutivos de competencia.

En casos excepcionales, serán autorizados parques de asistencia con tiempos mayores a los establecidos, los que deberán estar especificados en el R.P.P..

12.3.2 Los Parques 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, barreras o cintas a la cual sólo tienen permitido su ingreso personas autorizadas (mecánicos, periodistas, autoridades, etc.).

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

12.4 Vehículos permitidos en los Parques de Asistencia.

12.4.1 Un máximo de dos (2) vehículos de asistencia por auto inscrito podrán llevar a cabo operaciones de asistencia durante todo el rally. Estos vehículos deben estar claramente identificados con placas de "AUXILIO" entregadas por los organizadores y adheridas en los lugares especificados.

12.4.2 Las casas rodantes y los vehículos de la dirección de los equipos, se consideran en forma independiente.

12.4.3 Cuando el espacio del parque de asistencia es insuficiente, el organizador debe prever áreas de estacionamiento para los vehículos mencionados en

12.4.1, en lugares de vecindad con el Parque de Asistencia.

12.4.4 Queda terminantemente prohibida la circulación de vehículos de asistencia o auxilio de los competidores por los tramos de PE durante todo el tiempo que los mismos permanezcan cerrados y hasta el momento de liberación al tránsito normal.

La trasgresión a esta disposición podrá ser penalizada con hasta la exclusión del o de los automóviles a los que esos vehículos transgresores presten asistencia.

12.5 Combustible

12.5.1 Los participantes podrán reabastecer combustible únicamente en el interior de los parques de asistencia o zonas de asistencia, definida en el Artículo 12.3.

12.5.2 Los organizadores podrán excepcionalmente prever puntos suplementarios de reaprovisionamiento de combustible cuando supere los 100 Km. entre Pruebas especiales y enlaces, los que deberán estar señalados en el Libro de Ruta.

Estos puntos de Reabastecimiento no contarán con controles horarios de entrada y salida. Sólo se permite el reabastecimiento de combustible.

12.5.3 Se autoriza únicamente el uso de combustibles de venta comercial directa al público en estaciones de servicio.

CAPÍTULO XIII NEUMÁTICOS – RUEDA DE REPUESTO

13.1 Se prohíbe el uso de neumáticos lisos (slicks).

13.2 Los neumáticos deben poseer dibujo y su profundidad mínima debe ser de 2mm.

13.3 Está prohibida la modificación intencional del diseño del neumático. Podrá ser sancionado hasta con la exclusión.

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

CAPÍTULO XIV RECONOCIMIENTO

14.1 Condiciones

14.1.1 Las tripulaciones están autorizadas a recorrer los tramos de las PEs únicamente en el sentido del rally a velocidad reducida y respetando el Código de Tránsito en su integridad.

14.1.2 Para el reconocimiento del Súper Especial, el organizador podrá disponer de días, horarios específicos y cantidad de oportunidades en que se podrá recorrer el tramo.

14.1.3 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 (SOA). Ninguna responsabilidad podrá incumbirse a los organizadores.

14.1.4 La organización podrá marcar máximos de velocidades, pudiendo ser estas iguales o inferior a las normas de tránsito nacionales vigentes. En caso de marcar máximos diferentes a las normativas de tránsito nacionales, estos controles serán realizados exclusivamente por la organización del evento.

14.2 Los reconocimientos de ruta podrán ser efectuados únicamente con vehículos de producción de serie. Está prohibido realizar el reconocimiento de ruta en el mismo vehículo de competencia, bajo pena de exclusión.

CAPÍTULO XV VERIFICACION ADMINISTRATIVA Y TÉCNICA

15.1 Verificación Técnica antes de la largada y durante el rally.

15.1.1 Todas las tripulaciones y autos que toman parte en el rally deben concurrir a la Verificación Administrativa y Técnica Inicial de acuerdo con el programa dado.

15.1.2 A cualquier tripulación que se presente a la zona de Verificación Administrativa y/o Técnica fuera de los límites horarios prescriptos en el R.P.P. del rally no se le permitirá largar, excepto en caso de fuerza mayor debidamente reconocida como tal por los Comisarios Deportivos.

15.1.3 La tripulación que compita en vehículos que requieran la presentación de una ficha de homologación, deberá presentarla. Si estos documentos no se presentaran, los Comisarios Deportivos podrán imponer una penalización que puede llegar hasta negársele la largada al auto en cuestión.

15.1.4 Después de la Verificación Técnica, si se considera que un auto no cumple con regulaciones técnicas y/o de seguridad, los Comisarios Deportivos pueden establecer un plazo para que el vehículo sea puesto en condiciones reglamentarias.

15.1.5 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.

15.1.6 La Verificación Técnica realizada antes de la 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 inscrito, elementos de seguridad esenciales, conformidad del automóvil con las Normas Nacionales de Circulación en Ruta, etc.).

15.1.7 Esta actividad incluirá:

15.1.7.1 Identificación de la tripulación:

Documento de Identidad y Licencia de conducir, este último no es necesario para licencias de copiloto.

15.1.7.2 Identificación del auto, el chasis, el bloque del motor, que puede ser marcado en cualquier momento.

15.1.8 Durante el desarrollo del rally, en cualquier momento pueden realizarse controles adicionales de los miembros de la tripulación así como del auto. El concursante es responsable de la conformidad Técnica de su auto durante toda la duración del rally, bajo pena de exclusión, que será anunciada por el Director de la Prueba.

15.1.9 En caso que se coloquen marcas de identificación (ver Art. 15.1.7.2), es responsabilidad exclusiva de la tripulación cuidar de que se preserven intactas hasta el final del rally. En caso de que falten el auto será excluido del rally.

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.

15.1.10 Cualquier fraude que se descubra, y en especial presentar como originales marcas que han sido retocadas, tendrá como resultado la exclusión de la tripulación por los Comisarios Deportivos, así como la de cualquier otro concursante o tripulación que haya ayudado a la comisión de 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 F.U.A.D. Además los Comisarios Deportivos pueden aplicar el Artículo 12 del CDI, si ellos lo consideran necesario.

15.2 Control Final

15.2.1 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:

15.2.1.1 La conformidad del auto con el vehículo presentado en la Verificación Técnica Inicial.

15.2.1.2 Las partes, conjuntos o condiciones técnicas reglamentarias que los Comisarios Técnicos determinen.

15.2.1.3 Si hay motivo para imponer cualquiera de las penalizaciones previstas.

15.2.2 La ausencia de una de las marcas de identificación, según el Art. 15.1.7, será informada a los Comisarios quienes podrán imponer una sanción según lo dispuesto en el Artículo 12 del CDI.

15.2.3 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.

15.2.4 En caso de que el desmontaje arriba mencionado sea resultado de un reclamo, se exigirá al reclamante un depósito según lo determinado en el Art. 13 del CDI. No se procederá al desmontaje hasta que este importe haya sido pagado.

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

15.2.5 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 los Comisarios Deportivos consideren conveniente verificar, hayan finalizado o no la prueba.

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 aun cuando éste no lo pudiera hacer por sus propios medios, y ponerlo a disposición de las autoridades. Si no lo hicieran serán sancionados por los Comisarios Deportivos con la exclusión.

CAPÍTULO XVI

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 R.P.P.. En este caso, las penalizaciones (excluidas las pecuniarias) por llegar tarde a la zona de largada se especificarán en el Reglamento Particular.

16.1 Si se establece un Parque Cerrado, las tripulaciones pueden entrar al mismo 10 minutos antes de su hora de largada. Este tiempo puede ser mayor según las características del rally y debe estar especificado en el R.P.P.

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

16.3 Cualquier llegada tarde, imputable a la tripulación, a la largada del rally o de un Día o sección 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 (15) minutos de llegada tarde no se le permitirá largar.

16.4 Dado que las tripulaciones tienen 15 minutos para presentarse a la largada del rally, de un Día o de una sección, si se presentan dentro de estos 15 minutos, la hora real de largada se anotará en la tarjeta de tiempos. El intervalo mínimo establecido entre los autos debe ser respetado.

16.5 El orden de largada se mantendrá sin cambios hasta que por lo menos el 10% de la distancia total de las pruebas especiales se haya completado.

16.6 El orden de largada para los días subsiguientes se determinará de acuerdo con la clasificación provisoria establecida al final del día previo y será publicado en el horario especificado en el programa del R.P.P. pudiendo los Comisarios Deportivos modificar el orden en caso de créelo conveniente.

CAPÍTULO XVII

TARJETA DE TIEMPOS

17.1 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.

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 R.P.P.

17.2 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 su sellado e inscripción de los tiempos registrados.

17.3 Cualquier corrección o enmienda hecha en la tarjeta de tiempos tendrá como consecuencia la exclusión por parte de los Comisarios Deportivos, a menos que tal corrección o enmienda haya sido aprobada por los oficiales deportivos a cargo.

17.4 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 los Comisarios Deportivos.

17.5 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.

17.6 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.

CAPÍTULO XVIII PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

18.1 Disposiciones generales:

18.1.1 Todos los controles, es decir, controles de paso y controles horarios, largada y llegada de pruebas especiales, zonas de control de reagrupamiento y neutralización, estarán indicadas por medio de pancartas estandarizadas según Reglamentos Regionales FIA CODASUR vigentes.

18.1.2 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 25m más adelante, está indicado por una pancarta final con tres rayas negras transversales sobre fondo beige.

18.1.3 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". (Ver Art. 20.1.2.). Reparaciones o Asistencias no pueden ser hechas dentro de esa área de control, bajo pena de exclusión.

18.1.4 El tiempo de detención dentro de cualquier zona de control no debe exceder el tiempo necesario para realizar operaciones de control.

18.1.5 La hora ideal de registro es exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, que pueden consultar el reloj oficial en la mesa de control.

18.1.6 Los oficiales deportivos no deben dar ninguna información a las tripulaciones sobre su hora ideal de llegada.

18.1.7 Los controles deben estar listos para funcionar 45 minutos antes de la hora ideal de paso del primer auto de competición.

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

18.1.9 Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del oficial a cargo de cualquier control. No hacerlo tendrá como consecuencia una penalización que puede llegar hasta la exclusión, a criterio de los Comisarios Deportivos (Artículo 12 del CDI).

18.2 Señalización de los controles:

18.2.1 Deben utilizarse las señales que aparecen en el Anexo B1 y B2

18.2.2 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 que responden a los dibujos del Anexo B1.

18.2.3 La señalización de la zona de control se realiza por medio de tres pancartas. (Ver Anexo B1).

18.2.4 Control horario

18.2.4.1 El comienzo de la zona de control está indicado por una pancarta con un reloj sobre un tablero de fondo amarillo.

18.2.4.2 La ubicación del propio control está indicado por la pancarta con un reloj sobre fondo rojo, y el fin de la zona de control está indicado por la pancarta con fondo beige y tres rayas transversales).

18.2.5 Control de Paso

Las pancartas se desplegarán de la misma manera en los controles horarios, excepto que la pancarta utilizada al comienzo de la zona de control y en el control sea la de un sello, utilizándose entonces la pancarta para indicar el final de la zona de control.

18.2.6 Prueba Especial

18.2.6.1 El punto de largada está indicado por medio de una pancarta con Bandera Blanca sobre fondo rojo.

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

18.2.6.3 Una pancarta "STOP" sobre fondo rojo se ubica aproximadamente entre 100 y 300m. más adelante. Esta distancia puede ser mayor por medidas de seguridad, dependiendo de las características del punto de llegada (zona veloz, angosta, etc).

18.3 Zona de control

Todos los oficiales de control deben ser identificables. En cada control, el jefe debe usar un distintivo identificatorio con el fin de ser inmediatamente reconocido.

18.4 Controles de paso

En todos estos controles, identificados por pancartas que figuran en el Anexo B1, los oficiales sencillamente deben sellar y/o firmar la tarjeta de tiempos apenas la tripulación se la entregue, sin mencionar la hora de paso.

18.5 Controles horarios

En estos controles, los oficiales anotarán en la tarjeta de tiempos la hora en que la tarjeta les fue entregada. El horario se registrará hasta el minuto completo.

18.6 Procedimiento de registro

18.6.1 El procedimiento de registro comienza en el momento en que el auto franquea la pancarta de entrada de la zona de control horario.

18.6.2 Entre la pancarta de entrada a la zona y el control, se le prohíbe a la tripulación detenerse por cualquier motivo o manejar a una velocidad anormalmente lenta, el incumplimiento traerá como consecuencia una sanción en tiempos determinada por los Comisarios Deportivos.

18.6.3 El cronometraje concreto y el registro de la hora en la tarjeta de tiempos sólo puede realizarse si los dos miembros de la tripulación así como el auto están en la zona de control y en la inmediata vecindad de la mesa de control.

18.6.4 La hora de registro corresponde al momento exacto en el cual uno de los miembros de la tripulación presenta la tarjeta de tiempos al oficial a cargo.

18.6.5 Entonces, sea a mano o por medio de un aparato impresor, el oficial a cargo marca en la tarjeta la hora concreta en que se le entregó la tarjeta, y nada más.

18.6.6 La hora ideal de registro es la hora que se obtiene sumando el tiempo acordado para recorrer el sector, a la hora de largada de ese sector, expresándose dichos tiempos al minuto.

18.6.7 La tripulación no incurrirá en penalización alguna por registrarse antes de tiempo, si el auto entra en la zona de control durante el minuto ideal de registro o el minuto anterior.

18.6.8 La tripulación no incurre en penalización alguna por retraso si el acto de entregar la tarjeta al oficial a cargo tiene lugar durante el minuto ideal de registro.

18.6.9 Ejemplo: Se considerará que una tripulación que debe registrarse en un puesto de control a las 18h 58' está en horario si el registro tiene lugar entre las 18h 58' 00" y las 18h 58' 59".

Cualquier diferencia entre la hora de registro concreta y la hora ideal de registro se penalizará de la siguiente manera:

- a) Por llegada tarde: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.
- b) Por llegada adelantada: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

18.6.10 A discreción del Director de la Prueba, una tripulación que ha sido penalizada por llegada adelantada puede ser neutralizada por la cantidad de tiempo necesario para que salga a la hora originariamente prevista.

18.6.11 En los controles horarios de fin del Día o al final de evento, los organizadores pueden autorizar a las tripulaciones a registrarse por adelantado sin incurrir en una penalización, siempre que esta cláusula figure en el R.P.P. y o esté indicado en un anexo posterior. Sin embargo, la hora anotada en la tarjeta de tiempos será el horario previsto del rally, y no el horario real, siempre y cuando el auto se presente en horario adelantado.

18.6.12 Por último, si se descubre que una tripulación no ha observado las reglas para el procedimiento de registro tal como se lo ha definido anteriormente (y en especial si ha ingresado en la zona de control más de un minuto antes de la hora concreta de registro), el jefe de oficiales de control debe redactar un informe escrito al respecto, el cual será enviado inmediatamente por el Director de la Prueba al colegio de Comisarios Deportivos, quienes impondrán la sanción que consideren conveniente.

18.7 Hora de partida de los controles

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

18.7.2 Por el contrario, cuando un control horario es seguido de un control de largada de Prueba Especial, se aplicará el siguiente procedimiento:

a) Los dos puestos estarán comprendidos por una zona de control, (ver Artículos 18.1.3 y 20.1.2 cuyas pancartas estarán dispuestas de la siguiente forma:

- a.1) Pancarta de advertencia amarilla (comienzo de zona).
- a.2) Luego de aproximadamente 25m., pancarta roja con reloj (puesto de control horario).
- a.3) A una distancia de 50 a 200 m., pancarta roja con bandera (largada de la prueba especial).
- a.4) Finalmente, 25 m. Más adelante, pancarta final beige, con tres franjas transversales.

b) En el control horario de llegada del sector, el oficial a cargo anotará en el carné, por una parte la hora de registro de la tripulación y por otra parte, su hora de largada provisoria para el sector siguiente. Esta deberá respetar una diferencia de tres minutos (3') para permitir a la tripulación prepararse para la largada.

Si dos o más tripulaciones realizan el control de ingreso en el mismo minuto en un Control Horario seguido de una Prueba Especial, sus tiempos de largada provisorios para esa Prueba Especial se establecerán en el orden en que aparezcan sus tiempos de llegada correspondientes en el Control Horario precedente. Si los tiempos de llegada establecidos en el Control Horario precedente son iguales, se tendrán en cuenta los tiempos establecidos en el Control Horario previo al mismo y así sucesivamente.

c) Luego de su registro en el control horario, la tripulación se trasladará inmediatamente al puesto de largada de la prueba especial. El oficial a cargo de este puesto anotará en la ficha de esta prueba, la hora prevista para la largada de esta prueba, que corresponderá normalmente a la hora de largada provisoria para el sector de enlace. Luego dará la largada a la tripulación, de acuerdo al procedimiento reglamentario (ver Artículo 19.4).

d) Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las dos inscripciones, la hora de largada de la prueba especial será la válida, salvo decisión contraria del Colegio de Comisarios Deportivos.

18.8 Puesta fuera de carrera (Exclusión):

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

18.8.1 Cualquier retraso que supere los 15 minutos del horario ideal entre dos controles horarios, o un retraso superior a los 30 minutos al final de cada sección y/o Día, o un retraso total de más de 60 minutos, tendrá como consecuencia la exclusión de la tripulación involucrada, comunicada por el Director de la Prueba. Al calcular dicha PENALIZACION, se aplicará el tiempo concreto y no El tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

No obstante si la exclusión por esta circunstancia se produjo en el primer Día, la tripulación puede participar en el segundo Día, si el respectivo R.P.P. admite "reenganches".

18.8.2 Un adelanto respecto de la hora ideal en ningún caso permite a las tripulaciones reducir el retraso que cuenta para la exclusión. Sin embargo, las penalizaciones por adelanto no se tomarán en consideración cuando se calcule el tiempo que cuenta para la puesta fuera de carrera por exceder el tiempo máximo.

Ejemplos:

Sector de enlace A:

Largada 12h00'- tiempo ideal 1h00'- hora de registro 13h10' Penalización por retraso = 10×10 segundos = 1min.40 segundos Retraso que cuenta para la exclusión = 10min.

Sector de enlace B:

Tiempo ideal 1h 30'- hora de registro 14h 20'

Penalización por adelanto= 20min.

Retraso que cuenta para la exclusión: 10min. (Sin agravantes).

Sector de enlace C:

Tiempo ideal 2h00'- registro 16h 30'

Penalización por retraso= 10×10 segundos= 1min.40segundos.

Retraso que cuenta para la exclusión= 10minutosadicionales.

Total sectores de enlace A+ B + C

Penalizaciones totales (por retraso y adelanto):

1min.40segundos+20min.+ 1min.40segundos= 23min.20segundos

Retraso total que cuenta para la exclusión: $10+10= 20$ min.

18.8.3 El tiempo para la puesta fuera de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por el Colegio de Comisarios Deportivos, a propuesta del Director de la Prueba. A las tripulaciones implicadas se les informará esta decisión lo más pronto posible.

18.8.4 La exclusión por exceder el retraso máximo permitido sólo puede ser anunciada al final de una sección o al final de un Día.

18.9 Controles de reagrupamiento.

18.9.1 Pueden establecerse zonas de reagrupamiento a lo largo de la ruta. Sus controles de entrada y salida estarán sujetos a las reglas generales que gobiernan los controles (ver Artículos 18.1, 18.2 y 18.3). Dentro de las zonas de reagrupamiento, los motores pueden encenderse por medio de una batería externa. Esta batería no debe llevarse a bordo del auto.

18.9.2 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.

18.9.3 Ejemplo:

120 autos en la largada del rally. Primer reagrupamiento de 4 horas. Hora de largada del control de reagrupamiento: 12 h. 01'

18.9.3a Hora ideal de llegada del auto N°1 al control de reagrupamiento: 8h.01' Hora ideal de llegada del auto N° 120 al control de reagrupamiento: 10h. 00'

18.9.3b Hora ideal de llegada del auto N°1 al control de reagrupamiento: 8h.45' (60 autos han abandonado la carrera durante esta parte del rally).

18.9.3c Hora de largada del auto N°1: 12h.01 'Hora de largada del auto N°120: 13h. 00' La respectiva duración del tiempo de detención será, por lo tanto:

-3h.16' para el auto N° 1
-1h.10' para el auto N°120

18.9.4 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. Luego deben conducir su auto inmediata y directamente al parque cerrado o donde los oficiales deportivos les indiquen. Los motores deben apagarse. Los organizadores pueden darles un nuevo conjunto de tarjetas de tiempo, sea a la entrada o a la salida del parque cerrado.

18.9.5 Después del reagrupamiento, el orden de largada debe seguir, en la medida de lo posible, la clasificación general establecida a su llegada a la zona de reagrupamiento.

Caso contrario los autos deben largar en el orden en el cual iniciaron la sección anterior. En ningún caso, pueden tomarse en cuenta sólo los tiempos realizados durante las pruebas especiales para establecer la clasificación general que debe incluir penalizaciones ruterías así como cualquier otra penalización expresada en tiempo.

18.10 Excepciones.

La FUAD puede autorizar excepciones a este artículo dependiendo de las características de una prueba, debidamente sustentadas por el organizador y concernientes únicamente a la disposición de los controles horarios, tiempos de clasificación y penalizaciones. Todos los procedimientos deben estar especificados adecuadamente en el R.P.P.

CAPÍTULO XIX

PRUEBAS ESPECIALES (PE) Y ENLACES

19.1 Las Pruebas Especiales son pruebas de velocidad en caminos especialmente cerrados para el rally. Para las PE, la medición del tiempo debe ser al segundo o al décimo de segundo (0,1 seg.). La precisión en la toma de tiempos debe ser definida en el respectivo R.P.P.

Los enlaces son los tramos de carretera abierta al tránsito que, durante un rally y sin ser parte de una prueba especial, se recorren para conectar dos controles horarios. Deben respetarse las todas las normativas de tránsito.

19.2 Durante las PE, la tripulación debe utilizar los implementos de seguridad, MAMELUCOS, ROPA INTERIOR IGNIFUGA, BOTAS, GUANTES (piloto), CAPUCHA, HANS Y CASCOS con homologación F.I.A.

19.3 Está prohibido a las tripulaciones circular en sentido contrario al de la PE, bajo pena de exclusión que será comunicada por el Director de la Prueba.

19.4 La PE 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.

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

19.5.1 Cuando el auto con su tripulación a bordo se ha detenido delante del control de largada el oficial del puesto anotará la hora programada para la largada del auto en cuestión en la tarjeta de tiempos del tramo cronometrado (hora y minuto).

Entregará este documento a la tripulación y anunciará en voz alta:

30seg.-15seg. 10seg.y los últimos cinco segundos uno a uno.

19.5.2 Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, se dará la señal de largada, tras la cual el auto debe largar de inmediato.

19.5.3 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 del cual la descripción y reglamento deben estar incluidos en el R.P.P.

19.6 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.

19.7 En caso de una demora en la largada atribuible a la tripulación, el oficial a cargo anotará una nueva hora. La penalización será 1 minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.

19.8 Una falsa largada, 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.
- Siguiendo oportunidades: a discreción de los Comisarios Deportivos.

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

19.9 Las pruebas especiales terminarán con una llegada en movimiento, prohibiéndose la detención entre la pancarta de advertencia amarilla y la pancarta de STOP, cualquier infracción a esta norma será informada a los Comisarios Deportivos. El cronometraje 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 el mismo nivel de la línea de cronometraje, la cual está indicada por una pancarta con una bandera a cuadros sobre fondo rojo.

19.10 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 (hora, minuto, segundo y décima de segundo si el R.P.P. lo especifica). Si los Cronometristas no pueden dar inmediatamente la hora de llegada exacta a los oficiales, éstos últimos sólo visarán la tarjeta de tiempos de tramos cronometrados de la tripulación y la hora se anotará al final de la etapa o control de reagrupamiento.

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

19.11.1 Para la largada: exclusión.

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

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

19.13 Durante una prueba especial y los enlaces, está prohibida la asistencia, a menos que el R.P.P. lo autorice. Cualquier infracción a esta regla puede entrañar la exclusión del concursante de la prueba por parte de los Comisarios Deportivos, a propuesta del director de la carrera. Tal decisión sólo se anunciará al final de una sección o Día.

19.14 Los intervalos de largada para los tramos cronometrados deben respetar las mismas reglas establecidas para la largada del Día en cuestión, a menos que la FUAD conceda una excepción.

19.15 Cualquier tripulación que se niegue a largar en una prueba especial a la hora y en la posición que se le ha atribuido, será penalizado por los Comisarios Deportivos, a propuesta del Director de la prueba por lo menos con 10 minutos, penalización que puede llegar a la exclusión si el Director de la Prueba así lo solicita, se dispute el tramo cronometrado o no.

19.16 Interrupción de una prueba especial

19.16.1 Cuando el desarrollo de una prueba especial tiene que detenerse o cancelarse por cualquier motivo antes de que la última tripulación la haya cumplido y/o alguna tripulación es perjudicada por alguna acción anti deportiva, puede establecerse una clasificación para la PE, atribuyéndole a cada tripulación que haya sido afectado por las circunstancias de la interrupción y/o por la acción anti deportiva, el mejor tiempo establecido en su grupo antes de la interrupción y/o a la acción anti deportiva.

19.16.2 Esta clasificación puede establecerse inclusive si una sola tripulación ha sido capaz de cumplir el PE en condiciones de carrera normales.

19.16.3 Sólo los Comisarios Deportivos pueden aplicar esta disposición, después de escuchar del Director de la Prueba los motivos de la interrupción y/o acción anti deportiva.

19.16.4 En caso que los Comisarios Deportivos consideren anormal el mejor tiempo establecido, pueden elegir como tiempo de referencia aquel que les parezca más adecuado entre los otros tres mejores tiempos del grupo.

19.16.5 Sin embargo, ninguna tripulación que sea total o parcialmente responsable de interrumpir un PE puede beneficiarse con esta medida. Se le acreditará el tiempo que eventualmente podría haber realizado, con tal que éste sea superior al tiempo de referencia acreditado a las otras tripulaciones.

19.17 Autos cierra-camino: Los organizadores deben incluir por lo menos tres autos cierracamino numerados "000", "00" y "0". Estos autos deben recorrer el camino completo de todas los tramos cronometrados del rally.

19.18 Plan de seguridad: El plan de seguridad debe estar de conformidad con el plan requerido por la F.U.A.D. e impreso en formato A4.

19.19 Seguridad de los participantes – Señales SOS Y OK.

19.19.1 En cada Largada de prueba especial, deberá disponerse de una Ambulancia equipada de acuerdo a lo requerido en el Manual de Seguridad y personal de Policía, los que estarán a las órdenes del Jefe del Puesto de Control. En caso de falta, ausencia, abandono de su puesto, etc., de la ambulancia prevista en el lugar o la falta de otros servicios de seguridad esenciales, a la hora del inicio de un PE o durante el desarrollo de uno de ellos, el Director de la Prueba en acuerdo con los Comisarios Deportivos, luego de una espera de treinta (30) minutos como máximo y ante la no normalización de los servicios faltantes, podrá disponer de la anulación del PE o la continuación de la misma, aplicando en este último caso lo reglamentado en el Art.19.16 de las Prescripciones Generales de rally.

19.19.2 Cada Libro de Ruta debe contener en su contratapa en tamaño A4 una señal SOS en color ROJO y en su reverso una señal OK en color VERDE.

19.19.2 En caso de accidente que requieran la atención médica inmediata la señal "SOS", debe ser mostrada inmediatamente a los siguientes participantes que le siguen y a cualquier ambulancia que trate de asistirlos.

19.19.3 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.

19.19.4 Cualquier tripulación que no cumpla con esta regla, será informada a los Comisarios Deportivos, quienes impondrán penalidades de acuerdo al CDI.

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

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

19.19.7 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.

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

19.19.9 Los libros de ruta deben incluir una página que indique el procedimiento a seguir ante accidentes.

Si un piloto estuviese involucrado en un accidente en que un miembro del público resultase físicamente herido, debe reportarlo al siguiente puesto de radio o en el control de Stop. Deberá cumplirse además con las leyes del país, en lo referido al procedimiento de accidentes.

19.19.10 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 pasible de una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

CAPÍTULO XX PARQUE CERRADO

20.1 Condiciones generales: Mientras los autos están bajo el régimen de parque cerrado, cualquier reparación o reaprovisionamiento no autorizado, está estrictamente prohibido, bajo pena de exclusión. Los autos estarán sujetos al régimen de parque cerrado en los siguientes momentos:

20.1.1 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. (Ver artículo 18.1.3).

20.1.2 Desde el momento en que entran en una zona de control hasta que la abandonan (ver Artículo 18.1.3).

20.1.3 Desde el momento en que llegan al final del rally hasta que expira el plazo para plantear reclamos (ver Capítulo XXIV), y los Comisarios Deportivos han autorizado la apertura del Parque Cerrado.

20.1.4 Nadie, excepto los oficiales del rally que cumplen una función específica, puede entrar en el parque cerrado.

20.1.5 Las tripulaciones pueden entrar en el parque cerrado diez minutos antes de su hora de largada. Para salir de un parque cerrado para la largada, un reagrupamiento o un fin de Día (ver Artículo 20.1.1) 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.

20.1.6 Sólo los oficiales en servicio y/o miembros de la tripulación están autorizados a empujar un auto de competición adentro o a la entrada o a la salida de un parque cerrado, en una largada, control horario, reagrupamiento o final del Día.

Dentro del parque cerrado, los motores pueden encenderse por medio de una batería externa. Esta batería no debe llevarse a bordo del auto

20.2 Reparaciones en Parque Cerrado.

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

20.2.2 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.

20.2.3 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 o en un fin de etapa, cambiar el parabrisas o la ventanilla trasera con la posibilidad de ayuda externa.

20.2.4 Si, con el fin de cambiar el parabrisas, es necesario estirar partes de la carrocería y/o barra antivuelco, se aplicará el Artículo 20.2.2.

20.2.5 Estas reparaciones deben realizarse antes de la hora de largada, si no se impondrá una penalización de acuerdo con las cláusulas planteadas en el Artículo 20.2.2.

20.2.6 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.

20.3 Los pilotos no podrán realizar “trompos” en ningún momento, durante la largada, llegada u otra ceremonia del Rally.

20.4 El uso de cobertores (fundas) para cubrir los automóviles en Parque Cerrado, no es permitido.

CAPÍTULO XXI RESULTADOS

21.1 Determinación de los 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.

21.2 Para todos los Campeonatos y/o Copas los puntos otorgados en cada rally serán mencionados en los respectivos Reglamentos de Campeonato.

21.3 Cuando el rally no pueda 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 las pruebas especiales programados han sido disputados.

.La mitad de los puntos serán otorgados, si han sido disputadas entre el 25% y el 50% de la distancia total de las pruebas especiales programados.

. No serán asignados puntos si menos del 25% de las distancias de pruebas especiales programados, fueron recorridos.

Estas condiciones son aplicables tanto para el total del rally como para cada Día.

21.4 Publicación de la clasificación:

Durante el rally, las clasificaciones se publicarán según lo establecido por los siguientes Artículos:

21.4.1

- Clasificaciones no oficiales: clasificaciones distribuidas por el control del rally durante el Día.

- Clasificaciones parciales no oficiales: clasificaciones publicadas al final de 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.

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

CAPÍTULO XXII EMPATES

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

22.1.1 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.

22.1.2 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.

22.1.3 En caso de persistir en 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.

22.1.4 En caso de que el empate se mantenga, la F.U.A.D. decidirá quien es el ganador, sobre la base de cualquier otra consideración que considere apropiada.

22.2 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.

CAPÍTULO XXIII

MINUTAS – INFORMES FINALES

23.1 Minutas: Durante el desarrollo del rally, las reuniones de los Comisarios se registrarán en minutas oficiales.

23.2 Informe Final: Al final del rally, dentro de los dos días siguientes, el Director de la Prueba deberá redactar un informe final y entregarlo a los Comisarios Deportivos.

23.3 Envío de minutas e informes: Las minutas, incluido el informe final deben enviarse a la FUAD dentro de los cinco días de finalizado el rally a cargo del Director de la Prueba y el Colegio de Comisarios, siendo el Presidente del Colegio de Comisarios el responsable de que se cumpla el plazo establecido, pudiendo firmar sólo en caso de rebeldía de los demás miembros debidamente demostrada.

23.4 No se otorgará ningún permiso de organización ni será autorizada prueba alguna mientras el Director de la Prueba y/o Comisario Deportivo del Club de Base no presenten su informe, independientemente de las sanciones a aplicar por incumplimiento de sus deberes.

CAPÍTULO XXIV

RECLAMACIONES Y APELACIONES

24.1 Todos los reclamos se presentarán de acuerdo con lo estipulado por el Art. 13 del CDI.

El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución que anualmente establecerán la FUAD. 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. Arancel por reclamaciones para categorías nacionales lo establecerá la FUAD.

24.2 Todos los reclamos deben presentarse por escrito y entregarse al Director de la Prueba junto con la caución del reclamo. Esta caución será devuelta unicamente en el caso de que sea reconocido el fundamento de la reclamación. El monto de la caución debe figurar en el R.P.P.

Reclamos concernientes a la revisión de tiempos o penalizaciones en tiempo no requieren adjuntar una caución.

24.3 Si el reclamo requiere el desmontaje y rearmado de alguna parte de un auto, el reclamante deberá abonar además una caución como depósito en garantía.

24.4 Los gastos ocasionados por los trabajos y el transporte del auto estarán a cargo del reclamante si el reclamo es infundado, o del concursante contra el cual se ha presentado el reclamo si es válido.

24.5 Si el reclamo es infundado, y si los gastos ocasionados por el reclamo (verificación técnica, transporte, etc.) son superiores al depósito, la diferencia correrá por cuenta del reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será restituida.

24.6 Los concursantes pueden apelar las decisiones, de acuerdo con lo estipulado en el Art. 15 del CDI.

24.7 Aplicación e interpretación de las Disposiciones: En caso de plantearse cualquier disputa respecto de la interpretación de esta Disposiciones, la FUAD será la única autoridad facultada para tomar una decisión.

CAPITULO XXV

COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL

El Organizador de un evento deberá asegurar que la persona autorizada a explotar los derechos de televisión, procurará que la cobertura sea justa e imparcial y que no desvirtúe los resultados de la carrera.

CAPITULO XXVI

CEREMONIA DE APERTURA DEL RALLY

Una ceremonia de apertura de rally puede ser organizada a manera de promoción y difusión a través de los medios. La programación y lugar de la ceremonia debe ser mencionada en el R.P.P. de la prueba.

CAPÍTULO XXVII

RECAPITULACIÓN DE LAS PENALIDADES:

Largada no permitida

15.1.2 Presentación en verificaciones previas fuera de horario previsto.

16.3 Atraso superior a 15 minutos en largada del Día o sección.

Exclusión o puesta fuera de carrera

11.1.3 Códigos de Ruta – tercera infracción.

12.1.3 Infracciones referidas a la asistencia.

12.4.4 Circulación de vehículos de asistencia en pruebas especiales

15.1.5 Vehículo fuera de Reglamento.

18.8 Registrarse en secuencia y dirección incorrecta.

18.8 Volver a entrar en zona de control.

18.8.1 Excederse en tiempos máximos (entre dos CH, Día, total rally).

19.3 Circular en sentido contrario al del PE

19.4 Largada PE partir después de los 20 seg.

19.11.1 No anotar tiempo en tarjeta en largada de PE.

19.13 Recibir asistencia en PE.

19.15 Negarse a largar una PE.

20.1 Reparar o reaprovisionarse en régimen de Parque Cerrado.

Recargo de tiempos

11.1.2 Código de ruta – Segunda infracción 5 min.

16.3 Retraso en presentación en largada del Día, Sección o Salida del Parque de Asistencia-10seg x min.

18.6.2 Detenerse entre la pancarta de entrada a la zona de control y el control.

18.6.9a Procedimiento de registro-atraso 10 seg.x min.

18.6.9b Procedimiento de registro-adelanto 1min.xmin.

19.7 Atraso en presentación a largada de PE 1 min.x min.

19.8 Falsa Largada:

-Primera oportunidad: 10 segundos.

-Segunda oportunidad: 1 minuto.

-Tercera oportunidad: 3 minutos.

19.11.2 No anotar tiempo en tarjeta en llegada PE: 5 min.

20.2.2 Reparaciones autorizadas en Parque Cerrado 1min.x 1min.

Penalizaciones en dinero

11.1.1 Código de ruta – primera infracción...10% de la UIT Penalizaciones a criterio de los Comisarios Deportivos

3.3.5 Maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta.

7.1 Tercera persona a bordo.

8.1.1 No respetar itinerario Libro de Ruta.

9.3 Falta o recortar publicidad obligatoria

11.4 Remolcar, transportar o hacer empujar a los automóviles.

12.3.3 Exceder velocidad dentro del Parque de Asistencia.

15.1.3 Falta de ficha de homologación.

17.6 Divergencia entre anotaciones en Tarjeta de Tiempos.

18.1.9 No seguir instrucciones de Oficiales Deportivos.

18.6.12 No observancia de las normas de procedimiento de registro.

19.8 Falsa largada en PE (luego de 3ra oportunidad).

19.19.1 No exhibir signo "OK".

CAPÍTULO XXVII

PLAN DE SEGURIDAD

27.1 Manual de Seguridad El Organizador deberá desarrollar un Manual de Seguridad de acuerdo a las normas dispuestas por la F.I.A., donde detallará las medidas que tomará para garantizar la seguridad de participantes y espectadores.

El Organizador deberá presentar el Plan de Seguridad 15 días antes de la realización del rally.

El Manual debe mencionar:

- . Nombre de los responsables (Dirección de la Prueba, Seguridad, Sanidad, Autos "0")
- . Organigrama de Seguridad
- . Funciones de los Responsables
- . Ubicación de las ambulancias (largadas y otros puestos)
- . Centros de asistencia afectados
- . Equipos de Rescate y extinción de incendios
- . Cartilla de primeros auxilios
- . Croquis de las Pruebas Especiales detallando:

Referencias de ubicación de puestos intermedios (radios), salidas en caso de accidentes, horarios de instalación de personal, etc.

27.2 Condiciones Generales

La Institución Organizadora deberá disponer de medios de comunicación eficientes entre la Dirección de la Prueba, los puestos de Controles Horarios de largadas y llegadas de las Pruebas Especiales, y en puntos intermedios que no estén directamente bajo la supervisión de estos. En cada Largada de Prueba Especial, deberá disponerse de una Ambulancia equipada de acuerdo a lo requerido en el Manual de Seguridad y personal de Policía, los que estarán a las órdenes del Jefe del Puesto de Control.

El Delegado de Seguridad designado por la FUAD y los Comisarios Deportivos, están facultados para exigir la presencia de una o más ambulancias extras, y demás servicios de seguridad, donde lo crean necesario.

En el caso de Pruebas Especiales cuyo recorrido sea total o parcialmente con barro, es obligatorio disponer en la largada, a las órdenes del Jefe de Puesto de Control, de un vehículo de doble tracción que pueda reemplazar a la ambulancia, ingresando a la PE para socorrer a una tripulación accidentada.

Dentro de una Prueba Especial, la Organización debe tomar todas las precauciones necesarias para garantizar el efectivo cierre de su recorrido, debiendo afectar la cantidad necesaria de personal de seguridad propia y/o policial para el cierre de todas las posibles vías de acceso principales y alternativas, evitando el ingreso o desplazamiento de vehículos no autorizados, y la presencia de animales sueltos, durante los horarios previstos de la competencia. En caso de falta, ausencia, abandono de su puesto, etc., de la ambulancia prevista en el lugar o la falta de otros servicios de seguridad esenciales, a la hora del inicio de una PE o durante el desarrollo de una de ellas, el Director de la Prueba en acuerdo con los Comisarios Deportivos, luego de una espera de treinta (30) minutos como máximo y ante la no normalización de los servicios faltantes, podrá disponer de la anulación de la PE o la continuación de la misma, aplicando en este último caso lo reglamentado en el Art.19.16 de las Prescripciones Generales de Rally.

Los autos de la prueba de los organizadores (autos "0") deben ser autos de producción de serie. Cuando una Prueba Especial haya sido demorada en su inicio o interrumpida por más de 20 minutos, uno de los autos de la organización (auto "0"), equipado con un sistema de altavoces, debe pasar por el tramo antes del siguiente auto de competición con el propósito de informar al público, que la Prueba Especial está por comenzar o por reanudarse.

La Institución Organizadora deberá disponer de un itinerario alternativo para cada prueba especial, en lo posible sobre pavimento, para ser utilizado en el caso de cancelación como indica el punto precedente.

27.3 INSPECCION PREVIA

La FUAD, designará de ser necesario un Inspector según los antecedentes del Rally de la siguiente manera:

- Por ser una sede nueva sin antecedentes, 60 días antes.
- Por no haber cumplido totalmente con los requisitos de seguridad, 15 días antes.
- Por no haber cumplido totalmente con los requisitos administrativos, 30 días antes.

El Inspector designado por la FUAD revisará el recorrido elegido, pudiendo ser acompañado por un representante del club base. Asimismo se analizarán tipos de pisos, Libro de Ruta, Carné de Ruta, horarios, promedios previstos, etc., pudiendo exigir modificaciones al organizador.

Además, supervisará, con las Autoridades del Club Organizador, todo lo relacionado con la planificación previa y organización de los esquemas de Seguridad y Sanidad, funcionamiento de los Puestos de Control, sistemas de comunicaciones, lugares y equipamiento de los recintos para Verificaciones Administrativas y Técnicas previas, Parques

Cerrados, Verificación Técnica Final, Salas de Prensa y de Comisarios, Control Central, lugar para la Reunión Previa con los participantes, etc., funcionamiento y obligaciones de los autos "0" y "00", y en general, el cumplimiento de todas las Normas sobre Organización de Rally que estén aprobadas por la FUAD.

En cualquiera de los casos el Club Organizador se hará cargo de los gastos del inspector y del transporte.

CAPITULO XXVIII

TEXTO FINAL

El texto final de estas Prescripciones es la versión en español que deberá ser usada en el caso de surgir divergencia en cuanto a la interpretación de las mismas.

Las presentes Prescripciones Generales de Rally aplicables a todos las Pruebas de Rally fiscalizados por la Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo FUAD entran en vigencia a partir del 1 de Enero del 2018.

ANEXO B3

LIBRO DE RUTA CONDICIONES OBLIGATORIAS:

1. El formato será A5.
2. El sentido de lectura será de arriba hacia abajo.
3. La unión de las hojas se efectuará con una espiral que permita una apertura de 360° y sea resistente a numerosas manipulaciones.
4. Al principio de la libreta de ruta deberá figurar una página explicativa con los símbolos utilizados.
5. Al principio de la libreta de ruta deberá figurar el itinerario-horario y un mapa del conjunto del rally.
6. Se indicará una referencia para calibrar el odómetro.
7. Cada página será numerada y esta numeración será progresiva en un mismo ejemplar.
8. Cada referencia será numerada y separada.
9. Cuando las referencias estén separadas por una distancia inferior a 200 metros, no deberá trazarse entre ellos la línea horizontal de separación.
10. En la parte superior de cada página deberá figurar el número del tramo y sección, el tiempo parcial, el kilometraje y si los hubiera, los controles de paso.
11. Toda información que no pueda ser fácilmente identificable desde la carretera deberá aparecer entre paréntesis.
12. Los principales paneles de cambio de dirección que existan en la ruta deberán aparecer en un recuadro y si hay un cambio de dirección, con la flecha señalando la dirección real.
13. La localización de los diferentes controles deberá ser indicada con precisión.
14. Para cada control horario, control de paso, salida y llegada, de los tramos cronometrados, se reproducirán los signos normalizados por la F.U.A.D. Y se indicará con precisión la localización de los controles.
15. Incluir croquis de los emplazamientos de las zonas de controles (aconsejable incluir también fotografías).
16. Cada enlace o tramo cronometrado comenzará en una página nueva.
17. En cada dibujo, el punto de origen se situará en la parte inferior.
18. Los paneles de dirección que no correspondan a la ruta a seguir, pero que sirven de referencia, deberán aparecer tachados.
19. Se señalarán los lugares que precisen de una atención particular con uno, dos o tres signos de exclamación.
20. La presentación de cada página deberá ser lo suficientemente amplia, para que los concursantes puedan hacer sus anotaciones.
21. Se autoriza un máximo de seis dibujos por página.
22. Las indicaciones deberán ser fácilmente legibles (teniendo en cuenta que podrán ser utilizadas por la noche dentro de un vehículo en marcha).
23. Indicar el número de tramo cronometrado a un lado de la página, para permitir una fácil localización de la prueba. Cuando la impresión sea a doble cara, poner el número en el extremo exterior, es decir opuesto al extremo encuadernado.
24. La libreta de ruta deberá llevar obligatoriamente incorporada una señal "S.O.S." Roja y una "O.K." verde.
25. En la libreta de ruta, los puntos de VPI y los Controles de radio deberán estar señalados.
26. Asimismo deben estar señalizadas en la libreta de ruta si los hubiere, los puntos de reabastecimiento suplementarios.
27. También deben estar señalizadas en la libreta de ruta, si los hubiere, los puntos de marcaje de llantas.