

REGLAMENTO DEPORTIVO AUTOMOVILISTICO DE LA REPUBLICA ARGENTINA – AÑO 2008

CAPITULO I

Introducción y Principios generales

1. **REGLAMENTO NACIONAL DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO:** El Automóvil Club Argentino, en su carácter de Autoridad Deportiva Nacional, conforme el reconocimiento que la Federación Internacional del Automóvil (FIA) le otorga como único Club Nacional, poseedor y depositario del Poder Deportivo, calificado para aplicar el CDI y todas sus normas complementarias y regir el deporte automotor en la República Argentina, sanciona el presente Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA).

El presente Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA) está compuesto por:

- El Código Deportivo Internacional-2003.
- Prescripciones Generales que se aplican a todos los Campeonatos de Rally fiscalizados por la CDA y las FRAD.
- Código de Banderas (Anexo “H” CDI).
- Prescripciones Generales para las competencias en Pista.
- Nómina de Federaciones afiliadas.

El presente reglamento entró en vigencia el 1º de enero de 2008.

- 1.1 **PRINCIPIO DE INTERPRETACIÓN DEL RDA:** El presente RDA será obligatoriamente aplicado a través en toda actividad de su materia que se realice en el territorio de la República Argentina, sea de carácter nacional o zonal, 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 y/o zonal, 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 RDA y el CDI supletorios y de aplicación en los casos no previstos.

Las Federaciones Regionales de Automovilismo Deportivo deberán aplicar este RDA mediante el ejercicio del poder deportivo parcialmente delegado en su jurisdicción por la CDA como requisito inexcusable de la legitimidad de su accionar.

La interpretación definitiva del RDA la dará en todos los casos la CDA.

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 CDA podrá, sin acuerdo y autorización escrita previa de la CDA, 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 CDA cuando se refiera a casos particulares.

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

conocerla cuando sea de índole general.

La publicación de tales disposiciones y decisiones deportivas no generará otra responsabilidad que la deportiva para las autoridades que las adoptan, el Ente Fiscalizador que corresponda, la CDA, el ACA o la FIA. Los afectados no podrán valerse de ellas para intentar demanda alguna bajo pena de descalificación.

4. NOMENCLATURAS Y DEFINICIONES: La nomenclatura, las definiciones y abreviaturas indicadas a continuación, además de las previstas en el Capítulo II del 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:

| | |
|----------------|--|
| ACA: | Automóvil Club Argentino. |
| CDA: | Comisión Deportiva Automovilística. |
| 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. |
| CNK | Comisión Nacional de Karting. |
| CODASUR | Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana. |
| FRAD | Federación Regional de Automovilismo Deportivo. |
| RDA | Reglamento Deportivo Automovilístico (R.D.N. del país). |
| EF | Ente Fiscalizador |
| C de O | Comité de Organización. |
| RPP | Reglamento Particular de la Prueba. |
| RC | Reglamento de Campeonato. |
| RTR | Reglamento Tipo de Rally. |
| MS | Manual de Seguridad. |
| PE | Prueba Especial (Rally). |

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

Cada caso no previsto será objeto de una decisión específica de la F.I.A en el ámbito internacional y de la CDA en el orden nacional.

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

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

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

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

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

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

9. MODELO DEL AUTOMÓVIL: Automóvil perteneciente a una serie de fabricación que se distingue por una concepción y una línea exterior determinada de carrocería y por una misma

ejecución mecánica del motor y de la tracción de las ruedas.

10. **VENTA NORMAL:** Es la distribución a la clientela por el servicio comercial del constructor.
11. **HOMOLOGACIÓN:** Es la comprobación hecha por la CDA de que un modelo de automóvil determinado y sus partes principales han sido construidas en serie suficiente para poder estar clasificado entre los grupos existentes en la reglamentación técnica de los automóviles. El pedido de homologación debe ser presentado en la CDA por el constructor o importador oficial del vehículo y dará lugar a su registro en la CDA, mediante una ficha de homologación. Debe ser hecha de conformidad con un reglamento especial denominado "Reglamento de Homologación" establecido por la CDA
Toda homologación de un modelo construido en serie caducará cinco años después del abandono definitivo de la construcción en serie de dicho modelo o cuando la producción anual sea inferior al 10% del mínimo de la producción del grupo considerado. La CDA podrá disponer de oficio la prórroga de la vigencia de cualquier homologación.
12. **FICHA DE HOMOLOGACIÓN:** Todo modelo de automóvil homologado por la CDA tendrá una ficha descriptiva denominada ficha de homologación en la cual estarán indicadas las características que permiten identificar dicho modelo.
Esta ficha define al vehículo tal como lo indica el constructor. Según el grupo en el cual participan los concursantes, en competencias nacionales las modificaciones estarán indicadas en la reglamentación técnicas vigente aprobada por la CDA para la categoría, grupo o clase.
La presentación de las fichas de homologación a la verificación técnica previa a la largada podrá ser exigida por el organizador, quien tendrá derecho de negar la participación del concursante en caso de su no presentación. Cuando la comparación de un modelo de automóvil con su ficha de homologación dejara entrever una duda cualquiera, los Comisarios Técnicos deberán informarse en el manual de mantenimiento editado para el uso de los concesionarios de la marca o bien en el catálogo general que contiene la lista de las piezas de repuestos.
En el caso de que esa documentación no se manifieste suficientemente precisa, será posible efectuar verificaciones directas por comparación con una pieza idéntica disponible en un Concesionario Oficial de la marca del vehículo.
Corresponde al concursante procurarse la ficha de homologación y la o las fichas anexas concernientes a su automóvil en la CDA debidamente autenticadas.
13. **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.
14. **CLASES:** Agrupación de vehículos determinada principalmente por su cilindrada, por su motor o por otros criterios de distinción.
15. **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.
16. **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.
17. **COMPETENCIA ZONAL:** Una competencia es zonal cuando es realizada o fiscalizada por una o varias Federaciones Regionales e incluida en los respectivos calendarios zonales.
18. **PRUEBA:** Competencia o tentativa de cualquier tipo ya sean en ruta o en circuito.

El concepto se amplía a las clasificaciones y ensayos.

19. **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.
20. **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.
21. **REUNIÓN PREVIA:** Reunión previa obligatoria de los participantes anterior a una competencia en la cual las autoridades les imparten directivas.
22. **ORGANIZADOR :** Entidad civil, titular de un permiso de organización o empresa promotora, o promotor licenciado, responsable de la programación de una manifestación deportiva automovilística.
23. **ENTE FISCALIZADOR (EF):** Es la Institución con facultad para controlar y fiscalizar la actividad deportiva automovilística regida por el presente R.D.A, en la esfera territorial de su competencia.
Son: el Automóvil Club Argentino, en todo el territorio del país para competencias de carácter internacional, incluidas o no en el Calendario Internacional; la CDA para las de carácter nacional, incluidas o no en el calendario nacional; y las F.R.A.D para competencias de carácter zonal celebradas en los territorios de su respectiva jurisdicción.
24. **FEDERACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO (FRAD):** Organismo que agrupa dentro de su respectiva jurisdicción a las distintas Instituciones que tienen por objeto principal la práctica oficial del automovilismo deportivo en la zona que abarca cada Federación, la cual controla con sus propios medios las respectivas competencias, mediante el ejercicio del Poder Deportivo delegado por la CDA en forma parcial.
25. **PRIMA DE PARTIDA:** Retribución de dinero, o en especies que se otorga a todos los competidores - o sólo a alguno de ellos - que largan una prueba automovilística, asignada por el organizador, patrocinante y/o promotor de la competencia; La prima de partida puede ser oficial si consta en el R.P.P o simplemente privada, si es otorgada por personas físicas o jurídicas distintas del organizador.
26. **PROMOTOR O EMPRESA PROMOTORA:** Toda persona física o jurídica, que con fines de lucro o no, en forma ocasional o habitual, aporte los medios o procure la obtención de los mismos, para posibilitar la realización de una competición automovilística.
27. **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.
28. **PRIMERA POSICIÓN:** Lugar de privilegio en la grilla de partida de toda competencia, ya sea en series o finales.
29. **RANKING - PRIORIDADES:** Ordenamiento preestablecido de los pilotos para asignarles su ubicación en una Prueba o, los números distintivos de acuerdo a su posición en campeonatos anteriores. Determinarán el lugar que les corresponderá a los participantes, en los sorteos del

orden de largada (Rally) o, la ubicación en la largada de una competencia (Circuito); según el tipo de prueba de que se trate.

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

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

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

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

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

30. **DIRECTOR DE EQUIPO:** Es un representante legal licenciado, designado por un concurrente, para representarlo en todos los actos previstos por las reglamentaciones deportivas, asumiendo todas las funciones y obligaciones del mismo en forma solidaria.
31. **COPILOTO:** Pasajero habilitado para conducir oficialmente en pruebas y categorías habilitadas para su participación, el cual deberá estar provisto de la licencia correspondiente.
32. **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.
33. **LICENCIADO:** Persona física o jurídica titular de una licencia emitida por un ente fiscalizador (CDA y/o FRAD).

CAPITULO II

LICENCIAS DEPORTIVAS NACIONALES Y ZONALES

Art. 34 PILOTO:

La CDA 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: (En Gabinete Médico a determinar por la CDA- Licencia Médica de FRAD ó Licencia Medica extendida por la Fuerza Aérea Argentina.
- APTITUD CONDUCTIVA (si correspondiera)
- TEST DE NORMAS DE CONDUCCION DEPORTIVA, CODIGO DE BANDERAS Y

CONOCIMIENTO DE PRINCIPALES REGLAMENTACIONES.

Art. 34.1 REQUISITOS OBLIGATORIOS:

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

- a) Ser mayor de 21 años de edad.
- b) Abonar los aranceles que anualmente fije la CDA
- c) Aprobar los exámenes indicados en el artículo 34 del presente.

Art. 35 LICENCIA PARA MENORES:

Siendo menor de edad, entre 18 y 21 años, se deberá presentar autorización legalizada, según modelo aprobado por la CDA.

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

- a) Con antecedentes de Karting certificados por Autoridad competente.
- b) Con autorización de sus Padres o Tutor Legal, según texto aprobado por la CDA y estar las firmas certificadas ante Escribano Público y por Colegio de Escribanos o por Juez de Paz.
- c) Con Licencia Médica Nacional, de FRAD afiliada o Fuerza Aérea, aprobada.

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

Igualmente para el ámbito zonal, la CDA a requerimiento de una Federación afiliada podrá autorizar se otorgue una Licencia a un menor para una categoría promocional de su jurisdicción (ver art. 42.2).

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

Art. 36 GRADUACION DE LAS LICENCIAS NACIONALES DE PILOTO:

La Licencia Deportiva otorgada por la CDA será válida exclusivamente para las categorías comprendidas en el Grado de Licencia para la que fue extendida.

La CDA 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 “A”:** Campeonato Internacional de Fórmula 3000 de la FIA, Campeonatos CART/IRL.
- **GRADO “B”:** Todas las carreras de los Campeonatos FIA no mencionados precedentemente. Todas las demás carreras internacionales libres; las demás carreras, categorías y campeonatos que puedan estar especificadas en los reglamentos nacionales de la CDA como organizadora de sus campeonatos.

- **GRADO “C”:** Mínima exigencia para todas las carreras inscriptas en el calendario internacional de la FIA y no mencionadas más arriba.
Para categorías Nacionales de autos de Turismo, Rally y autos de Fórmulas.
- **GRADO “H”:** Para autos Clásicos de Turismo y Sport Históricos.
- **GRADO “G”:** Para Karting Nacional e Internacional.

Art. 36.1 ANTECEDENTES DEPORTIVOS:

Las Licencias Grado “A”, serán expedidas, de conformidad con lo establecido en el CDI.
Todas las demás licencias serán expedidas después de la comprobación de todos los antecedentes deportivos nacionales y/o zonales, además del comportamiento del piloto, certificados por la Autoridad competente, los cuales serán sometidos a consideración de la Mesa Directiva de la CDA, quedando a su exclusivo criterio el otorgamiento o no, de las correspondientes licencias.

Art. 36.2 EMISION DE LICENCIAS:

Todas las licencias deportivas de las categorías que integran los Campeonatos Argentinos y Campeonatos Monomarcas, fiscalizados en forma directa por la CDA, serán emitidas **“exclusivamente”** por la CDA, en su Sede Central o, en los eventos que componen los campeonatos.

Las FRAD afiliadas, conforme a la nómina que figura en el presente reglamento y las nuevas, que en el futuro pudiera autorizar la CDA, solo están habilitadas a emitir licencias deportivas y médicas exclusivamente para las categorías de su actividad deportiva zonal.

Asimismo, y para el orden nacional, la licencia médica emitida por una FRAD afiliada, será aceptada sin más trámite que su presentación para solicitar una licencia nacional para participar en categorías que fiscaliza la CDA directamente (ver art. 42.3).

La CDA y/o las FRAD afiliadas, podrán 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.

Art. 37 ASCENSOS DE CATEGORIA:

El ascenso de categoría a un Grado superior, únicamente podrá ser otorgado por la CDA 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.

Art. 38 LICENCIA PROVISORIA:

La CDA y/o las FRAD afiliadas, tendrán 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.

Art. 39 VIGENCIA:

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

Art. 40 CONCURRENTE:

Conforme la definición del artículo 44 del CDI, la CDA y cada FRAD en su jurisdicción,

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

Art. 40.1 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 RDA, detallándose todos los datos correspondientes al vehículo inscripto.

El solicitante deberá ser mayor de 21 años de edad o emancipado, debiendo asimismo acreditar su identidad con la presentación de documentos (DNI, CI, LC, LE, o PASAPORTE) o la documentación oficial que acredite su emancipación ante la CDA o la FRAD, 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 auto de competición que le corresponde para el campeonato en el que está participando (este último dato no figurará en el caso de Rally).

Se emitirá una Licencia de Concurrente por cada auto participante.

Art. 40.2 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 123 del CDI y los Reglamentos de Campeonatos.

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

Art. 41 NAVEGANTE

Conforme la definición del artículo 46 del CDI, el solicitante de una licencia de navegante, deberá cumplimentar el examen de Aptitud Psicofísica correspondiente, en los gabinetes médicos autorizados por la CDA o por la FRAD, según corresponda y tener pleno conocimiento de las reglamentaciones deportivas vigentes.

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

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

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

Art. 42 LICENCIAS DEPORTIVAS Y MEDICAS ZONALES:

Cada FRAD, siguiendo las disposiciones del presente RDA, dentro de su respectiva jurisdicción, emitirá anualmente licencias deportivas para las categorías que fiscalice.

Art. 42.1 ACEPTACION DE NORMAS:

Se supone que una FRAD afiliada, conoce y acepta todas las normas que rigen el otorgamiento de licencias deportivas y médicas, establecidas por la CDA y el presente RDA.

Art. 42.2 REQUISITOS OBLIGATORIOS PARA OTORGAR LICENCIAS:

Siendo menor de edad, entre 18 y 21 años, se deberá presentar autorización legalizada, según modelo aprobado por la CDA.

A los menores de edad, desde los 16 años, sin registro de conducción, solamente se les podrá otorgar Licencia Deportiva Provisoria, cuando la misma sea autorizada por la CDA, previo haberle remitido la siguiente información:

- a) La categoría para la cual se solicita la licencia debe estar aprobada en la CDA como promocional.
- b) Deberá presentar antecedentes de karting certificados por autoridad competente.
- c) Cumplir con los requerimientos legales correspondientes a los menores de edad.

Para la solicitud de una Licencia Deportiva de Piloto los aspirantes deberán aprobar los siguientes exámenes:

- APTITUD FISICA: (En Gabinete Médico a determinar por la FRAD). Será válida Licencia Médica extendida por la Fuerza Aérea Argentina.
- APTITUD CONDUCTIVA.
- TEST DE NORMAS DE CONDUCCION DEPORTIVA - CODIGO DE BANDERAS Y CONOCIMIENTO DE LOS REGLAMENTOS.

Asimismo se deberá cumplimentar lo siguiente:

- Ser mayor de 21 años de edad.
- Siendo menor de edad, entre 18 y 21 años, se deberá presentar autorización legalizada, según modelo aprobado por la CDA
- Abonar los aranceles que anualmente fije la FRAD.

Art. 42.3 ACEPTACION DE LICENCIAS MEDICAS:

La CDA aceptará para las categorías que integran los Campeonatos bajo su fiscalización, toda **Licencia Médica** emitida por cualquier FRAD afiliada.

Art. 42.3.1 OBLIGACIONES GENERALES:

Las FRAD afiliadas para emitir las licencias médicas, deberán dar estricto cumplimiento a todos los requisitos, análisis y exámenes que se establecen el presente RDA.

El valor de las Licencias Médicas, lo establecerá cada Federación, según sus costos locales.

Art. 43. LICENCIAS DEPORTIVAS:

Cada FRAD empleará los formularios de Licencias, con los textos aprobados y/o con los mismos utilizados en la CDA, para lo cual se deberán solicitar con la debida antelación para su remisión.

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

Toda licencia emitida (Médica o Deportiva), obligatoriamente, deberá ser entregada “plastificada”, una vez firmada por el solicitante; por el Médico responsable con su sello aclaratorio y número de matrícula habilitante o por la Autoridad Deportiva, correspondiente a la Federación, según el tipo de licencia que se trate.

Art. 43.1 LICENCIA DE CONCURRENTE:

Es obligatorio emitir una licencia de Concurrente para cada autor participante de conformidad a lo previsto en el artículo 44 del CDI. Cada FRAD en su jurisdicción, establecerá anualmente los procedimientos, aranceles, formularios y demás requisitos que deberán cumplimentar los solicitantes de estas licencias deportivas.

Art. 43.2 LICENCIAS DE NAVEGANTE:

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

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

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

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

Art. 44 LICENCIAS MEDICAS NACIONALES Y ZONALES.

GENERALIDADES

Conforme a las disposiciones del presente RDA, todo piloto, copiloto, acompañante y/o navegante, antes de tramitar cualquiera de estas licencias deportivas, deberá obtener la Licencia Medica habilitante.

CONDICIONES MINIMAS PARA SU OTORGAMIENTO:

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

Art. 44.1 EXAMENES MEDICOS:

A cargo de especialistas correspondientes:

- Examen clínico.
- Examen ortopédico y traumatológico.
- Examen oftalmológico.
- Examen neurológico.

ANALISIS DE LABORATORIO:

- Hemograma.
- Eritrosedimentación
- Acido úrico en sangre.
- Urea en sangre
- Glucemia
- K.P.T.T.
- Análisis de orina completo.
- Grupo sanguíneo
- Factor R.H

ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS:

- Teleradiografía de tórax.
- Electrocardiograma.
- Electroencefalograma.
- Entrevista y test psicológico.

EXAMEN CLINICO:

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

EXAMEN ORTOPEDICO – TRAUMATOLOGICO:

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

EXAMEN OFTALMOLOGICO:

a) Agudeza visual:

1. Antes o después de corrección, al menos 9/10 en cada ojo, u 8/10 en un ojo y 10/10 en el otro.
 2. Todo sujeto que tenga una agudeza visual disminuida y no mejorable en un solo ojo, pero teniendo obligatoriamente una visión controlateral, corregida o no, igual o superior a 10/10 puede obtener una licencia de conductor con las siguientes condiciones y después de un examen efectuado por un oftalmólogo especialista.
 - Conformidad con los puntos b); c) y d) siguientes.
 - Estado del fondo de ojo excluyente de una retinopatía pigmentaria.
 - Toda lesión, antigua o congénita, será estrictamente unilateral.
La ceguera unilateral es una contraindicación absoluta
- b) **Visión de los colores normal:** (en caso de anomalía, recurso a la Tabla de Ishihara, y en caso de error Test de Farnsworth o sistema análogo); en todo caso, no pueden darse errores en la percepción de los colores de las banderas utilizadas en las competencias.
- c) **Campo de visión estática:** De 120° como mínimo; los 20° deben estar indemnes de toda alteración.
- d) **Visión estereoscópica:** Funcional. En caso de anomalía, recurso a los Test de Wirth, de Bagolini (cristales estriados) o test análogos.
- e) **Corrección de la visión:** Se admiten las lentes de contacto, a condición:
 - que las hayan usado desde al menos doce meses y cada día durante el tiempo significativo.
 - y que el oftalmólogo las certifique apropiadas para las carreras de automóviles.

EXAMEN NEUROLOGICO:

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

ENTREVISTA Y TEST PSICOLOGICO:

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

Cuestionario desiderativo
Test de Bewder

Art. 44.2 NORMAS DE PROCEDIMIENTO:

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

refrenda la licencia.

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

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

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

Las FRAD autorizadas a emitir licencias médicas nacionales, además de dar cumplimiento a las normas precedentes, deberán girar mensualmente a la CDA copia de las historias clínicas de los licenciados, a efectos de mantener constantemente actualizado el archivo correspondiente.

Art. 45 EXAMEN MEDICO POSTERIOR A UN ACCIDENTE O ENFERMEDAD:

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

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

- a) Un certificado confidencial, dirigido a la Comisión Médica Nacional, el cual contenga el diagnóstico, pronóstico y alcance de la herida o enfermedad.
- b) Una autorización de información confidencial, por escrito entre la Comisión Médica Nacional y el Médico, Hospital o Clínica donde lo están tratando.

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

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

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

Art. 46 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 limite funcional de las grandes articulaciones cuando exista debe ser inferior al 50 %.

Art. 47 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 CDA debe emitir un certificado que indique las modificaciones que deben hacerse a su vehículo.
- c) El piloto discapacitado, una vez que solicita la licencia debe pasar por un examen médico que será efectuado por un miembro de la Comisión Médica Nacional un Médico designado por la CDA
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 CDA, 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 CDA haya recibido las evaluaciones médicas, técnicas y deportivas, tomará la decisión final en cuanto al otorgamiento o rechazo de la licencia para pilotos discapacitados.

Art. 47.1 PRACTICA DEL DEPORTE AUTOMOVILISTICO POR PILOTOS DISCAPACITADOS:

La Comisión Médica Nacional, 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

Art. 48 PENALIDADES:

PROCEDIMIENTOS:

Cada una de las penalidades indicada en el artículo 153 del CDI, podrán imponerse en forma directa o después de elaborarse las actuaciones, según corresponda.

Las penalidades impuestas por el Ente Fiscalizador de que se trate serán aplicadas previa citación del interesado, quién en la audiencia que se señale a tal fin deberá presentar su defensa por escrito 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 personalmente, no pudiendo hacerlo mediante poder o mandato a otras personas, ni con el patrocinio de profesionales.

En caso de falta de presentación del escrito de defensa o 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 CDA o la FRAD podrá disponer que la 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.

Art. 49 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 del órgano que impone la sanción.

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.

El Ente Fiscalizador, 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. 152 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 zonal, mientras dure el plazo de la sanción.

Art. 50 LUGAR DE COMISION DE ACTOS ANTIDEPORTIVOS:

Son pasibles de sanción las conductas antideportivas de los licenciados 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 autoridad deportiva 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 141 y 158 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 RDA; los Reglamentos de Campeonatos 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 Clasificatorias, la Exclusión no podrá ser apelada.

Art. 51 ACUMULACION DE PENALIDADES:

Las penalidades previstas en el presente RDA, 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.

Art. 52 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 181 del CDI

Art. 53 APELACIONES

JURISDICCION: (ART. 180 CDI):

La presentación de un recurso de apelación en tiempo y forma, interrumpe el efecto de una

penalidad aplicada por el Ente Fiscalizador.

- a) La CDA, por intermedio de la Mesa Directiva o del Tribunal de Apelaciones establecido por el Art. 187 del CDI, constituyen el Tribunal de última instancia según los casos facultado para resolver en forma definitiva todo diferendo 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 181 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 y abonando la caución establecida por el Ente Fiscalizador, dentro de la hora siguiente de publicación de los resultados oficiales definitivos.

- b) Cada una de las FRAD afiliadas a la CDA constituyen en sus respectivas jurisdicciones, mediante sus órganos correspondientes, el tribunal de última instancia facultado para resolver en forma definitiva los diferendos que pudieran surgir en sus respectivos ámbitos zonales, con motivo del deporte automovilístico regional o, de una competencia zonal en particular con excepción de los casos previstos en el artículo 54, en los cuales la FRAD deberá actuar en la forma prevista en el artículo citado.

Art. 54 ARBITRARIEDAD MANIFIESTA:

Se considera arbitrariedad manifiesta, cuando por resolución final de una FRAD 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 por la FRAD, la cual en todos los casos debe ajustarse a la escala de Penalidades indicadas en el artículo 153 del CDI y normas concordantes.

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

El escrito de apelación fundamentando la arbitrariedad, deberá ser presentado en tiempo y forma, forma indicados en el artículo 58 inciso c).

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

En caso de hacer lugar a la apelación, la Mesa Directiva de la CDA, resolverá reabrir las actuaciones y disponer las medidas que estime necesarias para resolver el fondo de la cuestión, o bien ordenar que las mismas vuelvan a la Federación para su nuevo tratamiento haciéndole saber las deficiencias detectadas.

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

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

Si ante cualquier nota o presentación de un interesado que se considere claramente perjudicado por una resolución de la FRAD, pero que no haya invocado un recurso de arbitrariedad manifiesta y la Mesa Directiva considera que en realidad ha existido en forma clara y manifiesta una notoria arbitrariedad por parte de dicha FRAD, podrá disponer de oficio la existencia de tal arbitrariedad, resolución debidamente fundada.

En tal caso deberá hacerlo saber al afectado, y si este lo ratifica, deberá fundar el recurso y abonar el arancel por la apelación, luego de lo cual el expediente será tratado por la Mesa Directiva de la CDA para resolver el recurso.

Art. 55 APELACION NACIONAL Y ZONAL: (ART. 182 CDI).

- a) La apelación nacional, tanto contra las resoluciones de Comisarios Deportivos como contra los fallos de la Mesa Directiva según corresponda, deberá hacerse por escrito, estar firmada por el recurrente y acompañada del comprobante del depósito, correspondiente.
- b) Igual procedimiento aplicarán las Federaciones Regionales, en sus ámbitos respectivos y con los mismos efectos.
- c) Cuando la Mesa Directiva actúe como Tribunal de última instancia, en los casos apelables ante los Comisarios Deportivos, ordenará el procedimiento indicado a continuación en el Art. 57 y una vez cumplido el mismo, previa presentación del escrito fundando el recurso, o a falta de éste, dictará la resolución definitiva.

Art. 56 TRIBUNAL NACIONAL DE APELACIONES Y TRIBUNAL DE APELACIONES DE LAS FRAD:

La CDA propondrá a la CD del ACA la designación de los miembros para conformar el Tribunal de Apelaciones Nacional.

Las Federaciones Regionales de Automovilismo Deportivo deberán constituir sus propios Tribunales de Apelaciones de acuerdo con sus respectivas normas estatutarias.

Ninguno de los Tribunales mencionados precedentemente pueden 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 están involucrados en el asunto considerado.

Art. 57 PROCEDIMIENTO DE LA APELACION:

Una vez interpuesto el recurso de apelación ante el Ente Fiscalizador, dentro de los plazos que correspondan, éste deberá elevar las actuaciones, con toda la prueba producida al Tribunal de Apelaciones o a la Mesa Directiva según corresponda, los cuales notificarán en forma fehaciente al apelante de la fecha que se señale para la presentación del escrito fundando su recurso, si no lo hubiese hecho con antelación.

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

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

Con el escrito de apelación, el recurrente deberá acompañar el recibo que justifique el pago

del derecho de apelación, cuyo monto será fijado anualmente por la CDA o la FRAD correspondiente.

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

Art. 58 PLAZOS PARA LAS APELACIONES: (ART. 185 CDI).

Los plazos para interponer los recursos son los siguientes:

- a) Dos días hábiles, contra las resoluciones de los Comisarios Deportivos que apliquen la sanción, a contar de la notificación de la misma al inculpado, en forma fehaciente. Dentro de ese plazo el inculpado que hubiere previamente manifestado su intención de apelar a los Comisarios Deportivos.
- b) Cinco días hábiles, contra las resoluciones del Ente Fiscalizador que sean susceptibles de apelación ante el Tribunal de Apelaciones respectivo

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

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

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

Art. 59 PLAZOS PARA LOS FALLOS DE LOS TRIBUNALES DE APELACIONES:

El Tribunal de Apelaciones de la CDA o de las FRAD, 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 que hayan emanado del respectivo Ente Fiscalizador.

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

Art. 60 FALLO DEL TRIBUNAL DE APELACIONES: (ART. 189 CDI):

El Tribunal de Apelaciones, según corresponda, 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.

Art. 61 REEMBOLSO DE LA SUMA DEPOSITADA:

Al resolver una apelación, la Mesa Directiva de la CDA, el Organismo Ejecutivo de la Federación Regional correspondiente 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 abandone o desista del mismo.

CAPITULO IV FEDERACIONES REGIONALES

Art. 62 AFILIACION DE FEDERACIONES:

Los pedidos de afiliación para incorporarse al Grupo de Federaciones Regionales existentes y como integrantes de la CDA deberán ser formulados ante la misma y aceptados por su Mesa Directiva.

REQUISITOS:

Como requisito indispensable para su aceptación; el grupo solicitante deberá reunir, por lo menos, tres entidades con domicilio legal y real dentro de la jurisdicción de la Federación, tener personería jurídica y establecer en sus Estatutos, como objeto social, el fomento y desarrollo de la actividad deportiva automovilística.

Deberá asimismo, comprometerse a dar cumplimiento a los deberes y obligaciones

establecidos en el RDA, sus Anexos y disposiciones complementarias emitidas por la CDA

La CDA podrá autorizar a la nueva Federación, a funcionar en forma provisoria mientras tramita su personería jurídica, una vez cumplidos los demás requisitos.

JURISDICCION:

Con la delegación del ejercicio del Poder Deportivo Parcial, la Mesa Directiva de la CDA indicará la jurisdicción zonal que abarcará la nueva Federación, no pudiendo invadir las ya otorgadas a otras Federaciones Regionales, salvo que, de común acuerdo con las mismas, proponga a la Mesa Directiva de la CDA modificar su jurisdicción actual.

Art. 63 RETIRO DEL PODER DEPORTIVO PARCIAL:

Conjuntamente con el retiro del ejercicio del poder deportivo parcialmente delegado a una Federación, de acuerdo al Art. 5 del CDI, la CD del ACA puede excluir a la misma del grupo de Federaciones Regionales afiliadas, en forma directa y sin más trámite.

Puede asimismo excluirla a pedido de la Mesa Directiva de la CDA, cuando ésta eleve su petición fundada, en alguna de las siguientes causales:

- a) Contravenir en forma inexcusable las disposiciones de la FIA, del CDI, del RDA y las resoluciones del ACA como A.D.N. o de su CDA cuyo desconocimiento no podrá invocar en ningún caso.
- b) Perder su personería jurídica o no actualizar la vigencia de la misma, en los términos y plazos legales o cuando no proceda en tiempo y forma a la renovación estatutaria de sus autoridades o cuando la actividad deportiva decaiga en forma tal que no cumpla con los fines para los cuales fue creada.
- c) Desacatar o no responder reiteradamente los pedidos que le formule la Mesa Directiva de la CDA y no cumplir sus obligaciones financieras con el ACA, la CDA u otros miembros afiliados.
- d) Ser motivo de reiteradas denuncias sobre irregularidades, malos manejos o arbitrarios, que hagan presumir que no existe por parte de la Federación una administración normal de la misma o cuando hay un evidente abuso de sus atribuciones debidamente acreditado.

La existencia de tales causales será invocada por la CDA, a su solo juicio y hecha conocer a la CD del ACA

La exclusión una vez dispuesta en forma directa o a pedido de la CDA, es definitiva e inapelable.

Art. 64 INHABILITACION DE FEDERACIONES:

En los casos indicados precedentemente con las letras a) y d) del artículo anterior, la Mesa Directiva de la CDA podrá inhabilitar por un tiempo que determinará expresamente a la Federación, mientras duren las causas que dieron motivo a la medida.

La inhabilitación traerá aparejada la suspensión de todos los derechos de la Federación cuestionada indicados en el RDA

Art. 65 INTERVENCION DEPORTIVA DE FEDERACIONES:

En caso de inhabilitarse a una Federación, la Mesa Directiva, si lo estima necesario, podrá designar un interventor o una Comisión Interventora, para hacerse cargo de la actividad

deportiva de la Federación, a fin de garantizar la continuidad de las competencias programadas sin perjudicar a las instituciones que componen la misma ni a las categorías que fiscaliza.

La intervención tendrá amplias facultades para actuar exclusivamente en el ámbito deportivo, para el cumplimiento de su gestión, debiendo mantener permanentemente informada a la CDA

Art. 66 RESPONSABILIDAD SOLIDARIA:

En todos los casos indicados en el RDA y en especial en los artículos anteriores, los miembros de las Comisiones Directivas de las Federaciones cuestionadas, serán responsables personal y solidariamente con la misma, en cualquier medida o sanción que le sea aplicada a dicha Federación, ya sea de orden deportivo o pecuniario.

Art. 67 CAMPEONATOS REGIONALES:

Las FRAD anualmente establecerán las condiciones en que se desarrollarán los Campeonatos Regionales en su respectiva jurisdicción, sujetos a su propia reglamentación.

Cada FRAD podrá instituir Campeonatos Regionales incluyendo categorías de su jurisdicción distintas a las del Calendario Nacional.

Dos o más FRAD podrán organizar Campeonatos en forma conjunta incluyendo categorías Regionales, debiendo previamente establecer las condiciones a que se someterán los participantes.

Las condiciones y requisitos para la asignación de puntos para la obtención del título de Campeón Regional deberán ser establecidos por cada FRAD anualmente.

Cualquier piloto licenciado de una Federación podrá participar en otra jurisdicción zonal (FRAD afiliada a la CDA), con la sola presentación de su licencia, en calidad de invitado y sin puntos, en una sola competencia.

CALENDARIOS DEPORTIVOS:

Cada FRAD determinará las fechas que integrarán cada Campeonato Regional, una vez conocido el Calendario Nacional de competencias que fiscaliza la CDA

En caso de cambios de fechas en los Calendarios Nacionales, las FRAD afectadas serán informadas por la CDA, las cuales deberán tratar de facilitar el desarrollo de la actividad nacional, mediante la consecuente adaptación a la misma de los torneos regionales.

Las competencias que integran los Campeonatos Regionales, deberán ser organizadas por Entidades afiliadas a las FRAD o por un Organizador autorizado, que cumpla con los siguientes requisitos.

- a) Disponer de un circuito habilitado por la FRAD
- b) Presentar ante la FRAD el RPP, Manual de Seguridad del Circuito y la nómina de Autoridades de la Prueba para la aprobación de aquella, con la debida anticipación.
- c) Contratar los seguros correspondientes al evento de conformidad con la reglamentación que al respecto dicte la CDA anualmente.
- d) Solo se podrán realizar hasta tres competencias fuera de su

jurisdicción zonal, debiendo estar previamente autorizada por la FRAD correspondiente. Eventualmente podrá aumentarse a más de tres fechas con expresa autorización de la CDA, la cual en cada caso evaluará las necesidades de las FRAD.

CODIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL

CAPÍTULO I PRINCIPIOS GENERALES (CDI-2007)

1. **REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DEL DEPORTE**

La Federación Internacional del Automóvil denominada en adelante FIA, es el único poder deportivo internacional calificado para establecer y hacer aplicar los reglamentos destinados a promocionar y a regir las competiciones y récord automovilísticos y organizar Campeonatos Internacionales de la FIA; es el Tribunal Internacional de última instancia encargado de juzgar las diferencias que puedan surgir con ocasión de su aplicación, admitiéndose que la Federación Internacional de Motociclismo ejercerá los mismos poderes en lo que concierne a los vehículos automóviles de una, dos y tres ruedas.

La FIA puede delegar anualmente, en materia de Karting, su poder deportivo internacional a cualquier organismo reconocido que tenga por misión dirigir las actividades deportivas internacionales del Karting en el estricto respeto del presente Código y de los Reglamentos de la FIA.

2. **CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL:**

Con el objeto de permitir el ejercicio de los poderes anteriormente citados de una manera justa y equitativa, FIA ha establecido el presente “Código Deportivo Internacional” (el Código). El objetivo de este Código y sus Anexos es fomentar y facilitar la práctica del automovilismo a escala internacional. No será nunca aplicado con el fin de impedir o de poner trabas para la celebración de una competición o para la participación de un concursante, salvo en caso de que la FIA concluyera que una medida de este tipo es necesaria para mantener la seguridad, la equidad o la regularidad del automovilismo.

3. **REGLAMENTO NACIONAL DEL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL:**

Cada Club nacional o Federación nacional que forme parte de la FIA se considerará como adherida al presente Código y obligada a respetarlo.

Teniendo en cuenta esta adhesión y esta obligación, un único club o una única Federación por país, que será denominado de aquí en adelante: ADN, será reconocida por la FIA como el único poder deportivo, calificado para aplicar el presente Código y regir el deporte del automóvil en su país, así como en sus dependencias, dominios, países del protectorado o colonias.

4. **EJERCICIO DEL PODER DEPORTIVO EN LOS ESPACIOS TERRITORIALES:**

Las entidades territoriales no autónomas de un Estado estarán sometidas al poder deportivo ejercido por la A.D.N. que represente a dicho Estado en la F.I.A..

5. **DELEGACIÓN DEL PODER DEPORTIVO:**

Cada ADN. tendrá derecho de delegar en uno o varios clubes de su país, todos o parte de los poderes deportivos que le han sido conferidos por el presente Código, pero solamente con la aprobación previa de la FIA.

6. **RETIRADA DE LA DELEGACIÓN:**

Una ADN puede retirar su delegación, bajo reserva de su notificación a la FIA.

7. **REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL:**

Cada ADN podrá establecer su Reglamento Deportivo Nacional el que deberá ser enviado a la FIA.

CAPÍTULO II NOMENCLATURA Y DEFINICIONES

8. NOMENCLATURA Y DEFINICIONES:

La nomenclatura, las definiciones y abreviaturas indicadas a continuación se adoptarán en el presente Código y sus anexos, en los reglamentos nacionales y sus anexos, en todos los reglamentos particulares y serán de empleo general.

9. FIA: Federación Internacional del Automóvil.

10. ADN: Club Nacional o Federación Nacional reconocida por la FIA como único poseedor del poder deportivo en un país.

11. C.D: Comisión Deportiva de una ADN.

12. Suprimido.

13. VEHÍCULOS TERRESTRES, AUTOMÓVILES, VEHÍCULOS ESPECIALES, VEHÍCULOS CON EFECTO SUELO:

VEHÍCULO TERRESTRE:

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

AUTOMÓVIL:

Un automóvil es un vehículo terrestre, que rueda - por lo menos sobre cuatro ruedas no alineadas, siempre en contacto con el suelo, de las cuales por lo menos dos aseguran la dirección y por lo menos dos la propulsión.

VEHÍCULO ESPECIAL:

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

VEHÍCULO CON EFECTO SUELO:

Un vehículo con efecto suelo es aquel que para poder desplazarse se apoya sobre el suelo por intermedio de un colchón de aire que el mismo presuriza.

14. CILINDRADA:

Volumen engendrado en el o los cilindros del motor por desplazamiento ascendente o descendente del o de los pistones. Este volumen se expresa en centímetros cúbicos y para todos los cálculos relativos a la cilindrada de los motores, el símbolo (Pi) será equivalente a 3,1416.

15. CLASE:

Agrupación de vehículos determinada por su cilindrada-motor o por otros criterios de distinción (Ver Anexos B y J).

16. COMPETICIÓN, PRUEBA, CARRERA:

a) Una competición es una prueba en la cual toma parte un automóvil con el objeto de

competir a la que se le da naturaleza de competición por la publicación resultados. Las competiciones son “internacionales” o “nacionales”. Además pueden ser “reservadas” o “cerradas”.
Un campeonato nacional o internacional esta considerado como una competición.

- b) Prueba: Es una prueba única con sus propios resultados. Puede comprender una o varias mangas y una final, entrenamientos libres y clasificatorios o estar dividida de manera similar, pero siempre debe terminar al final de la manifestación. Una prueba se considera iniciada a partir de la hora prevista para el comienzo de las verificaciones administrativas y/o técnicas y comprenderá los entrenamientos y la competición misma. Se dará como terminada a la finalización del último de los siguientes plazos:
- El plazo para interposición de reclamaciones o apelaciones o al final de la audiencia.
 - Al final de las verificaciones técnicas y administrativas, de final de pruebas realizadas conforme al presente Código.

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

En toda prueba, nacional o internacional, abierta a las fórmulas y categorías o grupos de la FIA definidos en el presente Código y sus Anexos, todos los automóviles que participan en ellas deben estar conformes en todos puntos a los reglamentos técnicos de la FIA, y a las aclaraciones e interpretaciones oficiales de estos reglamentos dadas por la FIA. Una ADN no puede modificar estos reglamentos técnicos de la FIA sin autorización escrita y específica de la FIA.

- b)1. Carrera en circuito:
Una prueba que se desarrolla en un circuito cerrado entre dos automóviles o más, participando al mismo tiempo en el mismo recorrido, en la que la velocidad o la distancia cubierta en un tiempo dado sea el factor determinante.
- b)2. Carrera de aceleración (Dragsters):
Una carrera de aceleración entre dos vehículos a partir de una salida parada, sobre un recorrido recto, medido con precisión, en la que el primer vehículo que franquee la línea de llegada (sin penalización) realiza la mejor marca.
- b)3. Carrera en cuesta:
Una prueba en la cual cada vehículo toma la salida individualmente para efectuar un mismo recorrido hasta una línea de llegada situada a una altitud superior a la de la línea de salida. El tiempo empleado para recorrer el espacio que separa la línea de salida y la de llegada es el factor determinante para establecer la clasificación.

17. PRUEBA INTERNACIONAL:

Prueba abierta a concursantes y/o conductores titulares de una licencia expedida por un país distinto de aquel en el que la prueba tenga lugar (bajo reserva del estatuto especial de las pruebas que se celebren dentro de países de la Unión Europea, tal y como se define en el Art. 18)

De acuerdo con este Código, la nacionalidad de un concursante o de un conductor es la de la ADN que le ha expedido su licencia FIA (ver Art. 112).

Ninguna prueba internacional puede tener lugar sin haberse inscripto previamente en el calendario deportivo internacional (Anexo G) incluso en lo concerniente a las pruebas que atañen al Art. 19.

La inscripción en el Calendario Deportivo Internacional se efectúa a criterio discrecional de la FIA y debe ser solicitada por la ADN del país donde se organiza la competición. La FIA motivará todo rechazo de inscripción.

Toda prueba internacional que no esté inscrita en el Calendario Deportivo Internacional esta prohibida para los licenciados de otros países.

18. PRUEBA NACIONAL:

Una prueba es nacional cuando es accesible solamente a concursantes y conductores titulares de una licencia de la FIA expedida por la ADN del país donde se organice la prueba.

Cuando exista un Calendario Nacional en el país que organiza una prueba nacional, ésta debe estar inscrita obligatoriamente en dicho calendario. Para las pruebas que se celebren en los países de la UE (o dentro de países asimilados como tales por decisión escrita de la FIA), una competencia nacional podrá admitir excepcionalmente a concursantes o conductores profesionales titulares de licencias expedidas por países de la UE o asimilados.

En este contexto, un concursante o un conductor profesional es aquel que declara ante las autoridades fiscales competentes los ingresos que percibe por participar en competencias automovilísticas, y que acredita esta declaración ante la ADN que le haya expedido la licencia de forma aceptable para ella, o justifica ante la FIA su status profesional.

19. PRUEBA RESERVADA:

Una prueba nacional o internacional se llama "reservada" cuando -para ser admitidos- los concursantes o conductores deben satisfacer condiciones particulares no previstas en los Art. 17 y 18; en particular las carreras por invitación son competiciones reservadas.

En determinadas circunstancias excepcionales, la FIA podrá conceder su autorización para la inscripción por parte de una ADN en el Calendario Deportivo Internacional de pruebas reservadas internacionales, que teniendo en cuenta su carácter específico podrán ser organizadas al margen del Anexo "O" del presente Código.

20. PRUEBA CERRADA:

Una prueba se llama "cerrada" cuando es accesible únicamente a los miembros de un Club poseedores de Licencia (de Piloto o Concursantes) expedidas por la ADN del país interesado. Una competición de esta clase debe ser autorizada por la ADN que puede excepcionalmente otorgar esta autorización a varios Clubes para que organicen en común esta prueba.

21. RALLIES Y RALLIES TODO TERRENO:

a) Rally de primera categoría (prueba deportiva).

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

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

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

Los rallies de primera categoría deben inscribirse en el Calendario Deportivo Internacional en la sección " Pruebas de Regularidad ". Los rallies de primera categoría podrán admitir pilotos "clasificados Grand Prix" por la FIA. Sin embargo, si un rally comprende pruebas de clasificación en circuitos permanentes o semipermanentes, con un kilometraje superior al 10% del total del rally, la participación de pilotos clasificados Grand Prix está sujeta a la inscripción de la prueba en el calendario de las pruebas de velocidad como "Prueba Internacional Libre". Si los organizadores lo desean, se puede mantener la inscripción simultánea en el Calendario de Rallies.

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

Vehículos autorizados en los rallies internacionales de primera categoría:

La potencia de todos los automóviles estará limitada aproximadamente hasta 300 HP en todos los rallies internacionales. La FIA adoptará en todo momento las disposiciones necesarias para hacer respetar esta limitación de potencia en cualquier circunstancia.

Podrán participar únicamente en los rallies internacionales:

- Los vehículos turismos (Grupo A) salvo indicación contraria en su ficha de homologación que excluya ciertas evoluciones.
- Los vehículos de producción (Grupo N).

Salvo indicación contraria en la ficha de homologación excluyendo ciertas evoluciones, los vehículos de los grupos A y N están autorizados a participar en los rallies internacionales que no sean del Campeonato del Mundo, durante un período suplementario de cuatro años subsiguientes a la expiración de su homologación, en las condiciones siguientes:

Estos vehículos participar y ser clasificados con los automóviles homologados con plena igualdad.

La participación de los automóviles no homologados delineados más arriba no podrá ser aceptada más que previa la presentación de los documentos de homologación debidamente cumplimentados, a pesar de que se encuentren caducados, en las verificaciones administrativas y técnicas, que los mismos se encuentren en conformidad absoluta con las especificaciones técnicas de origen , y que estén en buenas condiciones de participación, a la discreción de los Comisarios Técnicos.

El tamaño de las bridas de los turbos utilizados por estos vehículos, así como su peso mínimo, deberán ser aquellos que tengan validez en curso

b) Rally de segunda categoría - (concentración turística)

Prueba organizada con el simple objeto de reunir participantes en un punto fijado de antemano.

Para distinguirlos de los precedentes, los rallies de segunda categoría deberán obligatoriamente llevar como subtítulo las palabras "Concentración Turística".

El o los itinerarios de un rally de segunda categoría pueden ser obligatorios, pero con simples controles de paso en oficinas de ciudades únicamente y sin que ninguna velocidad media pueda ser impuesta a los participantes durante el recorrido. Una o varias pruebas anexas con exclusión de toda carrera de velocidad pueden formar parte del programa de un rally de 2ª categoría, pero estas pruebas anexas, solo pueden celebrarse en el punto de llegada. Estos rallies de segunda categoría no deben entregar premios en dinero.

Un rally de segunda categoría está dispensado de inscripción en el Calendario Internacional, incluso si sus participantes son de nacionalidad diferentes, pero no puede organizarse en el país sin que su reglamento haya sido aprobado por la ADN; el reglamento puede ser concebido con el mismo espíritu que el de una competición (ver Capítulo IV).

Si el o los itinerarios de un rally de segunda categoría discurren por el territorio de una sola ADN., sus participantes no están obligados a poseer licencias.

En caso contrario, el rally será sometido a las prescripciones del artículo 81 (recorridos

internacionales) y sus participantes deben estar provistos de licencias (ver Artículos 108 al 117).

c) Rallies Todo Terreno y Rallies Todo Terreno Baja

La longitud de cada sector selectivo no debe ser superior a los 500 Km y la longitud total de la prueba debe ser como mínimo de 800 Km. El itinerario puede atravesar el territorio de varias ADN con acuerdo de estas ADN.

Unicamente serán admitidos los vehículos para todo terreno (Grupo T) definidos por el reglamento técnico de la FIA, excluyendo todo otro vehículo.

Un rally todo terreno “baja” es un rally todo terreno que debe disputarse a lo largo de un día (distancia máxima: 800 Km.), o en dos días (distancia máxima: 1200 Km.)

d) Rallies Todo Terreno Maratón

Todos los rallies todo terreno maratón deben estar inscritos en el Calendario Deportivo Internacional. Tan solo puede organizarse un solo rally todo terreno maratón al año por cada continente, salvo derogación especial de la FIA.

El recorrido total debe ser de al menos 10.000 km., siendo la distancia de las etapas libre. La duración total no debe ser superior a los 31 días, incluidas las verificaciones técnicas y el prólogo.

Unicamente pueden ser admitidos los vehículos de rallies todo terreno (Grupo T) definidos por el reglamento técnico de la FIA, excluyendo todo otro vehículo.

22.

a) "MEETING" O CONCURSO:

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

b) PARADA:

Una parada consiste en la presentación de un grupo de vehículos a velocidad moderada. Se deberán observar las siguientes condiciones:

- Un vehículo oficial dirigirá la parada y otro la cerrará.
- Estos dos vehículos oficiales serán conducidos por pilotos experimentados bajo la autoridad del Director de la Carrera.
- Los adelantamientos estarán estrictamente prohibidos.
- Está prohibido el cronometraje.
- Los vehículos no deben llevar ningún número de carrera, salvo si tal número le es históricamente asociado. Los organizadores pueden utilizar otras marcas de identificación para los vehículos (letras o números sobre los cristales laterales, etc.), pero estas marcas deben ser quitadas cuando el vehículo abandone el lugar de la prueba.
- Toda parada deberá ser mencionada en el Reglamento Particular, los automóviles participantes deben ser mencionados en el programa oficial de la carrera.

c) DEMOSTRACIÓN:

Una demostración consiste en la presentación de las prestaciones de un vehículo. Se deberán observar las siguientes condiciones:

- Las demostraciones de más de 5 vehículos serán controladas en todo momento por un vehículo de seguridad, conducido, a la cabeza del grupo, por un piloto experimentado, bajo la autoridad del Director de la Carrera.
- Todos los Comisarios deberán estar presentes en sus puestos.
- Los pilotos deben llevar vestimenta de seguridad apropiada (se recomienda prioritariamente la vestimenta y los cascos admitidos por la FIA). Los

- organizadores podrán especificar normas de vestimenta mínimas.
 - Los vehículos deben satisfacer las exigencias de seguridad de los controles técnicos.
 - Deberán publicarse después de las verificaciones técnicas, una lista detallada de los participantes.
 - No se autoriza ningún pasajero.
 - Se prohíben estrictamente los adelantamientos, salvo si son solicitados por los Comisarios mostrando la bandeja azul.
 - Se prohíbe el cronometraje.
 - Las demostraciones deben ser mencionadas en el reglamento particular, los vehículos participantes deberán ser mencionados en el programa oficial de la carrera
 - Los vehículos no deben llevar ningún número de carrera, salvo si tal número le es históricamente asociado. Los organizadores pueden utilizar otras marcas de identificación para los vehículos (letras o números sobre los cristales laterales, etc.), pero estas marcas deben ser quitadas cuando el vehículo abandone el lugar de la prueba.
- Las Paradas y las Demostraciones no podrán organizarse sin la autorización de la ADN. del país organizador

23. TENTATIVA:

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

24. CAMPEONATO, COPA, TROFEO, COMPETENCIA Y SERIE:

Los Campeonatos Internacionales, Copas Internacionales, Trofeos Internacionales o Challenges Internacionales de la FIA son propiedad de la FIA.

a) Campeonato.

Un campeonato puede estar constituido por una serie de pruebas o por una sola prueba. Existen campeonatos nacionales y campeonatos internacionales. Unicamente la FIA tiene poder de autorizar un campeonato internacional. Sólo las ADN pueden autorizar un campeonato nacional.

Los campeonatos nacionales no pueden ser organizados más que por el poder deportivo nacional u otro organismo con el permiso escrito de este poder deportivo nacional.

Fuera del territorio nacional, podrá organizarse como máximo una prueba de un campeonato nacional con las siguientes condiciones:

- Que se desarrolle en un país que tenga una frontera en común con el país que organiza el campeonato nacional; (a condición de que, en caso de que esta frontera sea marítima, la FIA considere que el país fronterizo tiene una relación geográfica adecuada con el país organizador del campeonato nacional).
- Que los reglamentos deportivos y técnicos del campeonato nacional hayan sido aprobados por la FIA;
- Que el recorrido sobre el que se desarrolle la prueba haya sido homologado y aprobado por la FIA, y que todos los reglamentos sobre seguridad y servicios médicos sean respetados.

Los campeonatos internacionales no podrán ser organizados más que por la FIA o por otro organismo con el permiso escrito de la FIA. En este caso, el poder deportivo que organice este campeonato tendrá los mismos derechos y deberes que el organizador de una prueba.

b) Copa, Trofeo, Challenge y Serie.

Una Copa, Trofeo, Challenge o Serie podrán estar compuestas por varias pruebas sometidas a los mismos reglamentos, o por una única prueba.

No podrá organizarse ninguna serie internacional sin la obtención previa, por parte de la ADN que proponga la serie, de la aprobación formal de la FIA, que recogerá especialmente los puntos

siguientes:

- Aprobación de los reglamentos deportivo y técnico, especialmente en lo que respecta a seguridad.
 - Aprobación del calendario de la serie.
 - Autorización previa de todas las ADN sobre cuyo territorio se organicen una o varias de las pruebas que otorguen puntos para la serie.
 - Control de la adecuación de la homologación de los circuitos con las categorías de los vehículos admitidos, y del respeto a todos los reglamentos de seguridad y de socorro médico de la FIA.
 - Control de que el título de la serie sea coherente con su alcance geográfico y con sus criterios técnicos y deportivos
 - Además, la FIA podrá, en aplicación de su poder discrecional, permitir la realización de un campeonato nacional exclusivamente reservado a los miembros de un club, incluyendo más de una manga fuera del territorio de la ADN de donde depende este club.
- c) Los Campeonatos, Trofeos, Copas, Challenges o Series que llevan el nombre de FIA sólo pueden ser organizados por la FIA o por otro organismo con el acuerdo escrito de la FIA y no pueden llevar un título que incluya el término “Mundo (Word)” u otro término que tenga un significado parecido, o derivado sea cual sea el idioma – si sus reglamentos particulares no son conformes al menos con las exigencias enunciadas en el apartado d) que figura a continuación y que además implique la participación, generalmente para toda la temporada, al menos de cuatro marcas de automóviles.
- d) Las otras Copas, Trofeos, Challenges o Series no pueden incluir en su título la “Mundo (Word)” sea cual sea el idioma, sin la autorización de la FIA. De manera general, la FIA otorgará esta autorización bajo reserva de que sean satisfechas las exigencias siguientes y que ello sea en interés general del deporte. La FIA puede retirar su autorización en caso de incumplimiento de estas exigencias.
- I. El calendario de la Copa, del Trofeo, de la Challenge o la Serie debe incluir pruebas organizadas al menos en tres continentes a lo largo de la misma temporada.
 - II. Cuando la Copa, el Trofeo, la Challenge o la Serie consiste sólo en una prueba, las mangas, pruebas u otras series, determinantes para la calificación de los pilotos en esta prueba única, han de ser organizadas al menos en tres continentes y deben ser unas pruebas debidamente inscriptas en el Calendario Internacional.
 - III. El organizador debe aceptar y reconocer que, además de los derechos o las prerrogativas descritos en el Código o en otros reglamentos, la FIA se reserva el derecho a realizar inspecciones en el momento de la prueba de la Copa, Trofeo, Challenge o Serie que utiliza o ha pedido utilizar el título “Mundo (World)” con el fin de verificar que los principios del Código y de los reglamentos aplicables son plenamente respetados. El organizador facilitará estas inspecciones autorizando a la FIA el acceso a todo el circuito y a todo documento útil para este fin.
 - IV. El organizador de la Copa, del Trofeo, de la Challenge o de la Serie correspondiente debe, para cada prueba, designar sobre una lista publicada y puesta al día regularmente por la FIA, al menos un Comisario Deportivo, que oficiará como presidente del Colegio de los Comisarios Deportivos y que dará cuenta de toda infracción grave al Código u otra irregularidad constatada durante la prueba, a la FIA, a la ADN que propuso la prueba, así como a la ADN en cuyo territorio se celebra la prueba.
La FIA puede conceder excepcionalmente una derogación para una serie que justifique una utilización antigua y reconocida del término “Mundo (World)”

25. COMITÉ DE ORGANIZACIÓN:

Agrupación de por lo menos tres personas autorizadas por la ADN correspondiente, (ver artículos 3, 4 y 5), investida por los organizadores (ver Artículo 55) de una competición de todos los poderes necesarios para la organización material de esta competición y para la

aplicación del Reglamento Particular (ver artículo 27).

26. **PERMISO DE ORGANIZACIÓN:**
Documento que permite la organización de una competición, expedido por la ADN que tenga el poder deportivo (ver Artículos 3, 4 y 5).
27. **REGLAMENTO PARTICULAR:**
Documento oficial obligatorio expedido por los organizadores de una competición (ver Artículo 55) y que reglamenta los detalles.
28. **PROGRAMA:**
Documento oficial obligatorio elaborado por el Comité de Organización de una competición (ver Artículo 25) y que contiene todas las indicaciones necesarias para informar al público sobre los detalles de ejecución de esta competencia.
29. **RECORRIDO:**
Trayecto a seguir por los competidores en el transcurso de una competencia.
30. **PISTAS:**
Recorrido utilizado, temporaria o permanentemente, para las competencias o tentativas de récord.
31. **AUTÓDROMO:**
Ciertas pistas permanentes, especialmente aquéllas que tienen curvas peraltadas que puedan recorrerse a gran velocidad, se denominan autódromos..
32. **MILLA Y KILÓMETRO:**
Para todas las conversiones de medidas inglesas al sistema métrico decimal, o inversamente, la milla se contará como 1.609,344 metros y el kilómetro se contará como 0,62137 millas.
33. **RÉCORD:**
El resultado máximo obtenido en condiciones especiales determinadas por los Reglamentos. (ver el Anexo D, reglamentación de los records).
34. **RÉCORD LOCAL:**
Es todo récord establecido sobre una pista permanente o temporaria aprobada por la ADN, cualquiera sea la nacionalidad del concursante.
35. **RÉCORD NACIONAL:**
Es todo récord establecido o marcado conforme a las reglas fijadas por una ADN en su territorio o en el territorio de otra ADN con previa autorización de ésta última. Puede ser de “clase” si representa la mejor performance realizada en una de las clases en las que están subdivididos los tipos de vehículos admitidos para la tentativa; o bien “absoluto” si representa la mejor performance sin tener en cuenta la clase.
36. **RÉCORD INTERNACIONAL:**
Por récord internacional se entiende la mejor “performance” realizada en una clase o en un grupo determinado (ver Artículo 199).
Existen récord internacionales para automóviles, así como récord internacionales para vehículos especiales y para vehículos de efecto de suelo (ver Artículo 199).
37. **RÉCORDS DEL MUNDO:**

Un récord reconocido por la FIA. como mejor “performance” realizada por un automóvil sin tener en cuenta su clase, categoría, grupo o cualquier otra forma de subdivisión.

38. POSEEDOR DE RÉCORD:

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

Si se trata de un récord establecido en el curso de un “meeting”, el poseedor es el piloto (ver Artículo 44) titular de la inscripción del vehículo con el cual se ha establecido la “performance”.

39. LARGADA:

La largada es el instante en que se da la orden de salida a un concursante aislado o a varios concursantes que parten a la vez (ver Artículo 89 a 96, reglamento de largada).

40. LÍNEA DE CONTROL:

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

41. LÍNEA DE LARGADA:

Es la línea de control inicial con o sin cronometraje (ver Artículo 90)

42.

a) LÍNEA DE LLEGADA: Es la línea de control final con o sin cronometraje.

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

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

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

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

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

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

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

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

43. HANDICAP:

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

44. CONCURSANTE (CONCURRENTE):

Toda persona física o jurídica inscrita en una competición cualquiera y obligatoriamente provista de una licencia de concursante de la FIA emitida por su ADN. (ver Artículos 108 y 110).

45. PILOTO:

Persona que conduce un automóvil en una competición cualquiera y obligatoriamente provista de una licencia de piloto de la FIA. (ver Artículos 108 y 110) otorgada por su ADN. tutora.

46. PASAJERO:

Persona distinta del piloto transportada por un automóvil y que pese con su equipo personal, por lo menos 60 kg.

47. LICENCIA:

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

Nadie puede tomar parte en una competición, establecer o batir récord si no posee una licencia emitida por su ADN tutora o una licencia de la FIA. emitida por una ADN que no sea su ADN tutora, con el consentimiento de su ADN tutora (Ver Art. 110)

Una ADN. tutora es la ADN. del país de ciudadanía del titular de la licencia. En el caso de un concursante o de un piloto profesional tal y como se ha definido en el artículo 18, la ADN tutora puede ser igualmente la ADN del país de la Unión Europea en el cual el licenciado tenga establecida de buena fe, su residencia permanente.

Toda licencia internacional de la FIA. emitida por una ADN. es válida para pruebas internacionales apropiadas al nivel de esa licencia siempre que se inscriban en el Calendario Deportivo Internacional. Ningún titular de licencia puede participar en una prueba internacional si no está inscrita en el Calendario Deportivo Internacional. La licencia de la FIA. debe ser renovada anualmente a partir del primero de enero de cada año.

Cada ADN emitirá licencias en cumplimiento con los reglamentos de la FIA..

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

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

Una ADN puede expedir una licencia a un extranjero que pertenezca a un país no representado todavía en la FIA., con previo consentimiento de la FIA. La lista de las licencias expedidas en estas condiciones deberá estar archivada en la Secretaría de la FIA.

Cada Club o Asociación, debe encargarse, en la fecha de su ingreso a la FIA., de reconocer y llevar un registro de las licencias así emitidas.

La Súper Licencia Internacional es redactada y expedida por la FIA a candidatos y a titulares de una licencia nacional y que soliciten la misma. Será obligatoria para ciertos campeonatos internacionales FIA bajo las condiciones específicas por cada reglamento. A este fin los candidatos para una Súper Licencia deberán completar y firmar los formularios especiales de inscripción. Esta deberá renovarse cada año. La FIA se reserva el derecho de rechazar la expedición de una Súper-Licencia, debiendo motivar su decisión. El documento Súper Licencia será de propiedad de la FIA, quien la entregará a cada poseedor. La suspensión o retiro de la licencia como resultado de una sanción excluirá a su poseedor de los Campeonatos de la FIA

mientras dure esa suspensión o retiro.

- b) Las licencias nacionales expedidas por una ADN de la Unión Europea (UE) o una ADN de un país asimilado por decisión de la FIA, a concursantes o pilotos profesionales, según se han definido en el artículo 18 del presente Código, permitirán a sus titulares participar en pruebas nacionales que se celebren en países de la Unión Europea (o asimilados por decisión de la FIA) sin necesidad de autorización especial. Las licencias nacionales de competición llevarán una bandera de la UE.

Cada ADN, de la UE, o país asimilado, garantizará que las condiciones del seguro tienen en cuenta esta reglamentación.

Un titular de una licencia nacional de un país de la UE o país comparable por decisión de la FIA, estará sujeto a la jurisdicción de la ADN, del país donde compita y al de la ADN, que emitió su licencia.

Toda decisión de suspender esa licencia será publicada en el Boletín Oficial de la FIA.

a) **REGISTRO DE LICENCIAS:**

Control llevado por la ADN de las personas a las que se les haya expedido una licencia de concursante, de conductor.

49. **NUMERO DE LICENCIA:**

Los números atribuidos anualmente por la ADN a concursantes o conductores inscriptos en sus registros.

50. **EXCLUSIÓN:**

La exclusión entraña para el sancionado la prohibición de tomar parte en una competición determinada o en varias competiciones de un mismo "meeting".

51. **SUSPENSIÓN:**

La suspensión suprime para una persona física o jurídica temporalmente la participación en cualquier competencia dentro del territorio de la ADN que ha pronunciado la sentencia de suspensión o de la de cualquier país que reconozca la autoridad de la FIA (Ver Art. 170 y 182).

52. **DESCALIFICACIÓN:**

La descalificación suprime definitivamente para una persona física o jurídica la participación en cualquier tipo de competencia, salvo en los casos previstos en los Arts. 170 y 182.

CAPÍTULO III COMPETICIONES – GENERALIDADES

53. **CONDICIONES GENERALES DE APLICACIÓN DEL REGLAMENTO:** Todas las competiciones y todas las tentativas de récord nacionales, internacionales y mundiales, organizadas en un país representado en la FIA., se rigen por el CDI.

Sin embargo, las competiciones Nacionales, Zonales, Cerradas y las tentativas de récord locales se rigen por el Reglamento Deportivo Nacional. En los países donde no se publique el Reglamento Deportivo Nacional será de aplicación el CDI.

54. **COMPETICIÓN ORGANIZADA EN UN PAÍS NO REPRESENTADO EN LA FIA.:**

Una competición no se puede organizar en un país no representado en la FIA más que con un permiso especial que será expedido facultativamente por la FIA.

55. **ORGANIZACIÓN DE LAS COMPETICIONES:** Las competiciones pueden ser

organizadas en cada país:

- a) Por el Club Nacional poseedor del poder deportivo (ver Arts. 3, 4 y 5).
- b) Por el Automóvil Club, o excepcionalmente por otra agrupación deportiva calificada, a condición de que este Club o esta agrupación esté provista de un permiso de organización (ver Art. 61).

Organización de pruebas en el extranjero: (ver Anexo “G”, Art. G2, nota 2).

56. **DOCUMENTOS OFICIALES:** Toda competición dará lugar al establecimiento de documentos oficiales entre los cuales deberán obligatoriamente figurar un Reglamento Particular (ver Art. 27) y un programa (ver Art. 28). Toda prescripción contenida en uno de estos documentos oficiales que sea contraria al presente Código será nula y sin ningún efecto.
57. **MENCIÓN A FIGURAR OBLIGATORIAMENTE SOBRE LOS DOCUMENTOS QUE SE REFIEREN A UNA COMPETICIÓN:** Todos los Reglamentos Particulares, programas y formularios de inscripción que se refieren a una competición deben llevar de una manera destacada la mención: “Organizado conforme al Código Deportivo Internacional y a las Reglas de Competición Nacionales de ... (nombre de la ADN correspondiente o de su representante autorizado) . En los países donde no existía Reglamento Deportivo Nacional la mención se reducirá a: “Organizada conforme al CDI”.
58. **CONOCIMIENTO Y RESPETO DE LOS REGLAMENTOS:** Todas las personas o grupo de personas que organizan una competición o tomen parte de ella deberán:
 - 1 Se entenderá que conocen los Estatutos y Reglamentos de la FIA, el CDI y el reglamento nacional .
 - 2 Se comprometerán a someterse sin reservas a los documentos citados y a las decisiones de la Autoridad Deportiva, así como a las consecuencias que pudieran de ella derivar.En caso de incumplimiento de estas disposiciones, toda persona o grupo que organice una competición o tome parte en ellas perderá el beneficio de la licencia otorgada, asimismo, todo constructor podrá ser excluido temporal o definitivamente de los Campeonatos de la FIA. La FIA motivará sus decisiones.
Si un vehículo es declarado no conforme con el reglamento técnico, la ausencia de ventajas en sus prestaciones, no se considerarán como una justificación.
59. **COMPETICIONES PROHIBIDAS:** Toda competición proyectada que no sea organizada en conformidad con las disposiciones del presente Código y del Reglamento Nacional de la ADN, será prohibida por la ADN.
Si tal competición se encuentra comprendida en un “meeting” para el cual se ha expedido un permiso, el permiso será nulo y no válido.
Las prescripciones del Art. 58 son aplicables a cada licenciado que tome parte en tales competencias.
60. **COMPETICIÓN APLAZADA O SUPRIMIDA:** Un “meeting” o una competición que forme parte de un “meeting” (encuentro deportivo) no puede aplazarse o suprimirse sin que las cláusulas de aplazamiento o supresión hayan sido previstas en el Reglamento Particular o que los Comisarios Deportivos hayan decidido el aplazamiento por razones de fuerza mayor o de seguridad (ver Art. 141).
En caso de cancelación o de aplazamiento por más de veinticuatro horas los derechos de inscripción deben reembolsarse.

CAPÍTULO IV

COMPETICIONES DETALLES DE ORGANIZACION

- 61. PERMISO DE ORGANIZACIÓN NECESARIO:** Ninguna competición podrá organizarse en un país afiliado a la FIA sin un permiso de organización (ver Art. 26), expedido por la el ADN poseedora del poder deportivo. (ver Arts. 3, 4 y 5).
- 62. SOLICITUD DE PERMISO DE ORGANIZACIÓN:** Cada petición de permiso de organización debe dirigirse a la ADN (ver Art. 61) por lo menos un mes antes de la fecha del “meeting” proyectado, acompañado de las informaciones siguientes:
- 1) Los nombres y cargos de las personas propuestas para formar el Comité de Organización (Art. 25), y la dirección de este Comité.
 - 2) Un proyecto de Reglamento Particular (ver Arts. 27 y 65) para cada competición del meeting.
En caso de que la Autoridad Deportiva competente haya fijado “a priori” un derecho para la expedición de un permiso de organización, la petición deberá acompañarse del importe de este derecho, que será reembolsado si el permiso no se concede.
- 63. EXPEDICIÓN DE UN PERMISO DE ORGANIZACIÓN:** En cada país la Autoridad Deportiva competente expedirá, si lo tiene a bien, los permisos de organización (ver Art. 61) en formularios especiales pero también puede hacer las veces de permiso de organización una simple carta que apruebe el Reglamento Particular (ver Arts. 27 y 65).
El principio aplicable en todos los casos es que el titular de una licencia de organizador que presente una solicitud de permiso de organización, podrá obtener este permiso siempre que responda a los criterios del presente Código y a las reglas deportivas y técnicas aplicables.
- 64. RESPETO A LEYES Y REGLAMENTOS:** Una competición se puede organizar en ruta, en pista, o en ambas, pero no se expedirá ningún permiso de organización por parte de la Autoridad Deportiva competente (ver Artículo 61), hasta que el Comité de Organización (ver Art. 25) se comprometa a obtener el permiso correspondiente de las autoridades administrativas locales.
- Nota: 1.** Las competiciones organizadas en carreteras abiertas al tráfico normal deberán desarrollarse conforme a las reglas de la circulación en vigor en el país donde tiene lugar la prueba. Las infracciones a esta regla se sancionarán por penalizaciones dejadas a juicio de los Comisarios Deportivos.
- Nota: 2.** Las competiciones organizadas en autódromos se someten a todas las reglas del CDI pero, pueden someterse además a reglas particulares que rijan la conducción de vehículos de carrera en el autódromo y especialmente establecidas a tal efecto. Las ADN podrán expedir a empresas privadas propietarias de autódromos permisos de organización permanentes, bajo reservas de que la petición del permiso se acompañe de un certificado oficial de medida de la línea de los récord (ver Arts. 237 y 239) del Anexo “E” del CDI) y que no se efectúe ninguna modificación de esta línea sin aprobación de la ADN.
- PRESENTACION DE LOS REGLAMENTOS:** Los reglamentos de las diferentes pruebas de Campeonato FIA deberán llegar a la Secretaría de la FIA con antelación mínima de un mes con respecto a la fecha de cierre de inscripciones, excepto en el caso de rallies para los cuales el plazo es de dos meses.
- 65. PRINCIPALES INDICACIONES QUE TIENEN QUE FIGURAR EN EL REGLAMENTO PARTICULAR:**

- a) La designación del o de los organizadores (ver Art. 55).
- b) El nombre, la naturaleza y definición de la o de las competencias proyectadas (ver Arts. 17 a 21).
- c) Una mención que especifique que la competición se somete al CDI y al RDA.
- d) La composición del Comité de Organización (ver Art. 25) y la dirección de este Comité.
- e) El lugar y fecha del “meeting”.
- f) Una descripción detallada de la competición proyectada (longitud y sentido del recorrido, clase y categoría de los vehículos admitidos, combustible, limitación del número de pilotos, si tal limitación existe, etc.).
- g) Todas las informaciones útiles concernientes a las inscripciones: Lugar de recepción, fecha y hora de apertura y de cierre, importe de los derechos, si existen (ver Art. 70 y 71).
- h) Todas las informaciones útiles concernientes a los seguros.
- i) Las fechas, horas y naturaleza de las largadas, con indicaciones de los handicaps, si corresponde.
- j) Una referencia de las disposiciones del CDI concernientes especialmente a las licencias obligatorias (ver Arts. 44, 45 y 108), las señales (ver Anexo “H” del CDI), la protección contra incendios (ver Art. 128).
- k) La forma en que serán controladas las llegadas y la forma en que será hecha la clasificación.
- l) Una lista detallada de los premios atribuidos a cada competición.
- m) Una referencia a las disposiciones del CDI concernientes a las reclamaciones (ver Arts. 172, 173 y 174).
- n) Los nombres de los Comisarios Deportivos y el Director de la Carrera

66. MODIFICACIONES A LOS REGLAMENTOS PARTICULARES:

Ninguna modificación deberá aportarse a los reglamentos particulares después de la apertura de las inscripciones, salvo que se obtenga el acuerdo unánime de todos los concursantes ya inscritos o salvo decisión del Comisario Deportivo por razones de fuerza mayor o de seguridad (ver Art. 141).

67. PRINCIPALES INDICACIONES QUE TIENEN QUE FIGURAR EN UN PROGRAMA:

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

68. INSCRIPCIONES: Por el hecho de la inscripción queda establecido un contrato entre el concursante y el Comité de Organización (ver Art. 25). Este contrato puede firmarse conjuntamente o resultar del intercambio de correspondencia. Obliga al concursante a tomar parte en la competición en la que se ha inscrito, salvo caso de fuerza mayor debidamente justificada. Obliga al Comité de Organización a cumplir, respecto al concursante, todas las condiciones particulares de la inscripción, bajo la única reserva de que el concursante haya hecho todos los esfuerzos para tomar parte lealmente en la competición en cuestión.

69. RESPECTO DE LAS INSCRIPCIONES: Toda discrepancia entre un Concursante y el Comité de Organización con motivo de una inscripción será juzgada por la Autoridad Deportiva que haya autorizado al Comité de Organización (ver Art. 25), sin perjuicio del derecho de apelación si se trata de un concursante extranjero (ver Art. 181c). Si el juicio no se

puede hacer antes de la fecha de la competencia en cuestión, todo concursante que, pese a estar inscripto, o todo conductor que haya aceptado conducir en esta competencia y no tome parte, será inmediatamente suspendido internacionalmente (retiro temporario de la licencia) a menos que abone una fianza cuyo importe será fijado en cada país por la Autoridad Deportiva competente. La entrega de esta fianza no implica que el concursante o el conductor pueda sustituir una competición por otra (ver Art. 124).

- 70. RECEPCIÓN DE LAS INSCRIPCIONES:** Cuando la Autoridad Deportiva competente haya expedido un permiso para una “competencia”, el Comité de Organización podrá recibir las inscripciones. Las inscripciones definitivas deben establecerse en un formulario apropiado suministrado por el Comité de Organización que dispondrá la declaración de los nombres y direcciones de los Concursantes y de los pilotos designados, así como los números de sus licencias si fuere necesario..
- Sin embargo, el Reglamento Particular podrá fijar un plazo para la designación de los pilotos. Si se prevé en el Reglamento Particular un derecho de inscripción (ver Art. 65 g), toda inscripción deberá acompañarse, bajo pena de nulidad, del importe correspondiente .
- Los concursantes y los pilotos que deseen tomar parte en una competición Internacional en el extranjero sólo podrán hacerlo con la autorización previa de su ADN.
- Esta autorización podrá tomar la forma que la ADN interesada juzgue conveniente para poner su visado en el boletín de inscripción, expedición al concursante o piloto de una autorización especial para una prueba determinada, o una autorización más general (para uno o varios países, para un período determinado o para toda la duración de validez de la licencia considerada).

La aceptación por un organizador de la inscripción de un concursante o de un piloto extranjero no provisto de la autorización previa de la ADN, en que está licenciado constituirá una falta que, puesta en conocimiento de la FIA., se sancionará con una multa cuyo importe quedará a criterio de la misma.

AUTORIZACIONES EXPEDIDAS POR LAS ADN. PARA PARTICIPAR EN

PRUEBAS EN EL EXTRANJERO: Las ADN pueden expedir autorizaciones a sus titulares de licencia únicamente para pruebas regularmente inscriptas en el Calendario Deportivo Internacional de la FIA.

- 71. CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES:** Las fechas y horas de cierre de las inscripciones deben obligatoriamente indicarse en el Reglamento Particular (ver Art. 65g). Para las competiciones internacionales el cierre de las inscripciones debe tener lugar, por lo menos, siete días antes de la fecha fijada para el “meeting”. Para las demás competencias este plazo puede reducirse a tres días, pero nunca menos.
- 72. INSCRIPCIONES REALIZADAS POR FAX:** Las inscripciones pueden realizarse por cualquier medio electrónico de comunicación, con la condición de que éste sea enviado antes de la hora límite fijada para el cierre de las inscripciones y que se confirme con una carta expedida al mismo tiempo, acompañada, si ha lugar, del importe requerido. Dará fe la hora de expedición inscripta en la comunicación electrónica (por ejemplo: fax, correo electrónico, etc.).
- 73. INSCRIPCIONES QUE CONTENGAN UNA FALSA DECLARACIÓN:** Toda inscripción que contenga una falsa declaración deberá ser considerada como nula y no recibida; el firmante de tal inscripción puede ser juzgado culpable de incorrección y además el derecho de inscripción puede ser confiscado.
- 74. RECHAZO DE INSCRIPCIÓN:** Cuando el Comité de Organización rechazara una

inscripción para una competición internacional, deberá comunicarlo al interesado en los ocho días siguientes a la recepción de esta inscripción y, como máximo, cinco días antes de la competición. Este rechazo deberá ser motivado. Para las demás competiciones el RDA. podrá prever otros plazos para las notificaciones de un rechazo de inscripción.

75. **INSCRIPCIONES CONDICIONADAS:** El Reglamento Particular podrá prever la aceptación de inscripciones bajo ciertas reservas bien definidas; por ejemplo, cuando el número de participantes está bajo reserva de que se produzcan bajas entre los demás concursantes inscriptos. Una inscripción condicionada deberá comunicarse al interesado por carta o telegrama expedido a más tardar al día siguiente del cierre de inscripciones, pero el concursante inscripto condicionalmente no queda sometido a las condiciones del Art. 124.
76. **PUBLICACIÓN DE LAS INSCRIPCIONES:** Los organizadores no inscribirán en el programa ni publicarán como inscripto el nombre de un concursante o piloto del cual el Comité de Organización no haya recibido un formulario de inscripción o nombramiento debidamente autorizado. Los concursantes inscriptos condicionalmente (ver Art. 75) deberán ser designados como tales en el momento de la publicación de las inscripciones.
77. **DESIGNACIÓN DE LOS PARTICIPANTES:** A menos que haya sido dispuesto en el Reglamento Particular, en caso de que el número de inscripciones recibidas sobrepasara el máximo de concursantes fijados por el Reglamento Particular, los participantes aceptados se designarán ya sea siguiendo el orden de recepción de las inscripciones, ya sea por sorteo, o por cualquier otro medio decidido por la Comisión Deportiva de la ADN.
78. **DESIGNACIONES DE SUPLENTE:** En el caso que existan concursantes eliminados por las condiciones fijadas en el Art. 77, podrá admitírseles como suplentes bajo reserva de acuerdo previo con el Comité de Organización.
79. **INSCRIPCIÓN DE UN AUTOMÓVIL:** El mismo automóvil no podrá inscribirse más que una sola vez en una competición.
En circunstancias excepcionales una ADN podrá, en su territorio, aportar una derogación a esta regla, autorizando que el mismo automóvil pueda ser inscripto dos veces en la misma competición, a condición de que no sea piloteado más que una sola vez por el mismo piloto.
80. **LISTA OFICIAL DE LOS CONCURSANTES:** El Comité de Organización debe remitir obligatoriamente a la ADN y poner a disposición de cada concursante, al menos cuarenta y ocho horas antes del comienzo del “meeting”, la lista oficial de los pilotos que toman parte en la competición.

CAPÍTULO V RECORRIDOS – PISTAS Y RUTAS

81. **RECORRIDOS INTERNACIONALES:** Cuando una competición incluya en su recorrido territorios de varias naciones, los Organizadores de esta competición deberán obtener por intermedio de su ADN la conformidad previa de todos las ADN de los países atravesados. Los Automóvil Club nacionales de los países atravesados conservarán el control deportivo sobre todo el recorrido en los límites de su territorio respectivo, quedando entendido sin embargo que la aprobación final de los resultados será pronunciada por el Automóvil Club nacional del que dependen los organizadores (ver Art. 55).
82. **RECORRIDOS EN RUTAS:** El recorrido de una competición deberá aprobarlo la ADN. La

petición de autorización deberá acompañarse de un itinerario detallado en el que se indiquen las distancias exactas a recorrer.

83. **MEDIDA DE DISTANCIAS EN RUTA:** Para las competiciones que no sean tentativas de Récord, las distancias de hasta cinco kilómetros serán medidas según la línea mediana, directamente, por un topógrafo experto; por encima de cinco kilómetros se determinarán por los hitos oficiales, o por medio de un mapa oficial a escala 1:250.000 como mínimo.
84. **LICENCIA INTERNACIONAL PARA UNA PISTA O UN AUTÓDROMO:** Una ADN debe solicitar a la FIA una licencia internacional para una pista permanente o temporaria para una tentativa de récord.
La FIA puede expedir para una pista una licencia valedera para una tentativa o una serie de tentativas de récord.
La FIA después de haber consultado con la Autoridad Deportiva Nacional competente (ver Arts. 3, 4 y 5), podrá rechazar la expedición o retirar una licencia, pero deberá motivar este rechazo o este retiro de licencia.
85. **LICENCIAS NACIONALES PARA PISTA:** Una ADN puede expedir facultativamente una licencia nacional para una pista, en las condiciones indicadas en el Art. 84; pero, en este caso, la pista no podrá servir para las tentativas de récord internacionales o mundiales.
86. **INDICACIONES QUE DEBEN FIGURAR EN LAS LICENCIAS PARA PISTA:** La licencia expedida por la FIA deberá mencionar la longitud de la pista e indicar si ésta está aprobada para el establecimiento de récord internacional y del mundo.
La licencia expedida por una ADN deberá mencionar la longitud de la pista e indicar si está aprobada para los récord nacionales.
La licencia mencionará las reglas particulares de la pista que los pilotos están obligados a reconocer y respetar.
87. **CONDICIONES A CUMPLIR POR LAS PISTAS PERMANENTES O TEMPORARIAS:** Las condiciones a cumplir por las pistas permanentes o temporarias son determinadas periódicamente por la FIA (ver estas condiciones en el Anexo E del CDI.).
88. **EXHIBICION DE LA LICENCIA PARA PISTA:** La licencia para pista, mientras sea válida, deberá estar colocada en un lugar de la pista bien visible.

CAPÍTULO VI LARGADAS Y SERIES

89. **LARGADA:**
 - a) La largada es el instante en el que se da la orden de partir a un piloto o a varios pilotos que parten a la vez. En el caso de cronometraje, éste comienza en la largada.
Hay dos clases de largada:
 - 1) **LARGADA LANZADA**
 - 2) **LARGADA DETENIDA.**
 - b) Se considerará que todo piloto ha partido en el instante en que se da la señal de largada. En ningún caso esta señal deberá repetirse (ver también Art. 93).
 - c) Para todas las competiciones distintas de las tentativas de récord los reglamentos

particulares deberán indicar la naturaleza de la largada (ver Arts. 91 y 92).

90. LÍNEA DE LARGADA:

- a) Para todas las tentativas de récord y para las competiciones con salida lanzada, es la línea al paso de la cual comienza el cronometraje del o de los vehículos.
- b) Para las competiciones con largada detenida es la línea con relación a la cual se fija el lugar que debe ocupar cada vehículo (y en su caso cada piloto) antes de la salida.
Los Reglamentos Particulares (ver Art. 27) deberán definir las posiciones respectivas de todos los vehículos antes de la salida, así como el método que sirve para determinar estas posiciones.

LARGADA DE BOXES:

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

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

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

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

- a) Para una tentativa de récord, con partida detenida el vehículo inmóvil se colocará de tal forma que su parte destinada a poner en marcha el aparato de cronometraje al paso por la línea de salida se encuentre como mínimo a 10 centímetros atrás de esta línea. El motor del vehículo se pondrá en marcha antes de la salida.
- b) Para las demás competiciones, con partida detenida, los Reglamentos particulares deberán indicar si, antes de la salida, el motor del vehículo debe estar en marcha o parado.
- c) Para los vehículos que salgan aisladamente o de frente en una misma línea:
 - Si los tiempos se toman con aparatos grabadores automáticos, el o los vehículos se colocarán antes de la salida, como queda dicho anteriormente para una tentativa de récord, partida detenida.
 - Si los tiempos se toman con cronómetro o con aparatos grabadores sin arranque automático, el o los vehículos se colocarán antes de la salida de tal forma que la parte de sus ruedas delanteras, en contacto con el suelo, estén sobre la línea de partida.
- d) Cualquiera que sean los emplazamientos asignados a los vehículos con relación a la línea de salida en los Reglamentos particulares, los tiempos contarán a partir del momento en que la señal de salida sea dada; pero después, si se trata de una carrera en circuito cerrado, desde el fin de la primera vuelta, cada vuelta se cronometrará a su paso por la línea de control colocada ante el puesto de cronometraje, a menos que el reglamento particular decida otra cosa.

- e) Una vez publicada la grilla de salida se dejará vacante el puesto de todo piloto que se encuentre en incapacidad de tomar parte en la largada; los demás concursantes conservarán su posición original.
- 93. ORDENES DEL LARGADOR:** Los concursantes y vehículos están bajo las órdenes del largador desde el momento en que la bandera se levante hasta el momento en que se baje. Los movimientos de la bandera pueden ser acompañados o reemplazados por otras señales convencionales.
Todo piloto que no se ponga a tiempo con su vehículo a las órdenes del largador se considerará como si no hubiera tomado la salida.
Para cualquier prueba de velocidad internacional cuya salida se dé en la línea, el largador deberá ser obligatoriamente el Director de Carrera o el Director la Prueba, a menos que uno u otro no designen a otro oficial para que desempeñe estas funciones.
- 94. PENALIZACIÓN POR FALSA LARGADA:** Hay falsa largada cuando, antes de la señal convenida, un concursante a las órdenes del largador abandona la posición que le estaba asignada.
En caso de largada en grupo, todo piloto que haya tomado una falsa largada será obligatoriamente penalizado con un minuto, que se añadirá al tiempo que haya empleado en efectuar el recorrido de la carrera.
En caso de salida aislada sin cronometraje automático, todo concursante que haya tomado una salida falsa será obligatoriamente penalizado con un segundo que se añadirá al tiempo que haya empleado en efectuar el recorrido prescrito.
Si los Reglamentos Particulares lo prevén, los Comisarios Deportivos podrán aumentar las penalizaciones indicadas, y/o aplicar otras penalizaciones (por ejemplo: “Stop and Go” o paso por la calle de boxes, etc.), pero solamente dentro de los límites fijados de antemano por estos reglamentos.
- 95. JUECES EN LA LARGADA:** Se podrán habilitar uno o varios jueces por los organizadores de una competición para vigilar las salidas.
Los jueces en la salida señalarán inmediatamente al Director de la Prueba las falsas largadas que se hubieran comprobado.
- 96. SERIES:** Una competición puede tener largadas en series cuya composición debe determinar el Comité de Organización y publicarse en el programa. La composición de estas series puede ser modificada en caso necesario, pero sólo por los Comisarios Deportivos.
- 97. EMPATES:** En caso de empates, los pilotos empatados deberán repartirse el puntaje y premio atribuido a su puesto en la clasificación y el puntaje o los premios siguientes disponibles, o bien, si todos los pilotos interesados están de acuerdo, los Comisarios Deportivos podrán autorizar una nueva competición entre los únicos pilotos en cuestión, e imponer las condiciones de esta nueva competición; pero, en ningún caso, la primera competición deberá comenzarse de nuevo (ver Art. 178).

CAPÍTULO VII RÉCORDS - GENERALIDADES

- 98. JURISDICCIÓN:** Cada ADN se pronunciará en las peticiones de homologación de récord realizados en su territorio.
La FIA se pronunciará sobre las peticiones de homologación de récord internacionales o mundiales, cuyas peticiones deberán serle sometidas por la ADN interesada.

- 99. VEHÍCULO TERRESTRE CALIFICADO PARA ESTABLECER RÉCORDS:** Sólo se podrá establecer cada uno de los récord internacionales con un vehículo terrestre que responda a la disposición del Art. 13. (Ver también Art. 199).
- 100. RÉCORDS RECONOCIDOS:** Los únicos récords reconocidos son los récord locales (ver Art. 34), los récord nacionales (ver Art. 35), los récord internacionales por clases (ver Art. 36), los récord del mundo (ver Art. 37) y el récord del mundo de velocidad absoluta. Un mismo récord podrá homologarse en varias de estas categorías. No hay ninguna distinción entre récord establecidos en pista o en ruta.
- 101. RÉCORD PARA AUTOMÓVILES RESERVADOS A SU CLASE:** Un automóvil que haya establecido o batido un récord en su clase puede batir el récord del mundo correspondiente, pero no puede batir el mismo récord en la o las clases superiores.
- 102. TIEMPOS Y DISTANCIAS RECONOCIDOS:** No se reconocerá, para los récord nacionales, los récord internacionales y los récord del mundo, más que los tiempos y distancias enumerados en el Anexo “D” del CDI. Las ADN quedan en libertad de reconocer toda clase de récord locales. Está prohibido organizar, bajo el nombre “Prueba de Kilómetro” o “de Milla”, o bajo una denominación similar una carrera contrarreloj que no se corra según las condiciones del presente Reglamento para los récord sobre estas distancias.
- 103. RÉCORDS ESTABLECIDOS DURANTE UNA CARRERA:** No se homologará ningún récord establecido durante una carrera.
- 104. TENTATIVAS DE RÉCORDS:** Las condiciones en que pueden hacerse las tentativas de récord se indican con detalle en el Anexo “D”.
- 105. CONDICIONES DE HOMOLOGACIÓN DE LOS RÉCORDS INTERNACIONALES Y MUNDIALES:** Un récord internacional o un récord del mundo no se podrá homologar salvo si la tentativa ha tenido lugar en un país representado en la FIA. o excepcionalmente en un país no representado, pero con el permiso especial previsto en el Art. 54. La “performance” deberá representar, con relación al récord anterior, una mejora mínima del 1% de la velocidad media expresada en millas por hora o en kilómetros por hora. En todos los casos, un récord internacional o un récord del mundo no se podrá homologar salvo si la tentativa ha tenido lugar en un recorrido aprobado por la FIA.
- 106. REGISTRO DE RÉCORDS:** Cada ADN tendrá un registro de los récord establecidos o batidos en su país y podrá expedir, a petición, certificados de récord nacionales o locales por los que se pagarán derechos a la ADN.
- La FIA. tendrá un registro de los récord internacionales de cada clase y de los récord del mundo y expedirá a petición, certificados de los récord, por los cuales se pagarán los derechos correspondientes.
- El importe de estos derechos pagaderos a la ADN o a la FIA será fijado cada año por la FIA.
- 107 PUBLICACIÓN DE RÉCORDS:** En espera de la homologación no se podrá hacer por los interesados ninguna publicidad comercial (ver Art. 131) sin la mención “Bajo reserva de homologación”, en caracteres fácilmente legibles. La inobservancia a esta prescripción acarreará automáticamente el rechazo de la homologación, sin perjuicio de las penalizaciones que pudiera imponer la Comisión Deportiva de la ADN interesada.

CAPÍTULO VIII CONCURSANTES Y PILOTOS

108. REGISTRO DE CONCURSANTES Y PILOTOS: Toda persona que desee obtener la condición de concursante o piloto, (según las definiciones dadas en los Arts. 44 y 45) deberá dirigir su petición de licencia a la ADN de su país (ver Art. 47).
Si el piloto inscribe el vehículo, tiene igualmente la condición de concursante y debe estar provisto de las dos licencias correspondientes (ver Art. 109).

109. EXPEDICIÓN DE LICENCIA: La ADN emitirá certificados de registro establecidos según un modelo aprobado por la FIA llevando el nombre de la ADN y llamados “licencia de pista”, “licencia de concursante” o “licencia de piloto” (ver Art. 113).
Están previstas tres clases de licencias internacionales de la FIA (ver Anexo “A”), a saber:

- Licencia de Pista
- Licencia de Concursante
- Licencia de Piloto

Cada ADN tiene facultad de expedir estas licencias, como se dice en el Art. 110.

Una ADN puede también expedir otras licencias nacionales de un modelo a su elección, puede utilizar a este efecto las licencias de la FIA con una inscripción que limitará su validez a su país o a una categoría particular de pruebas.

110. DERECHO DE EXPEDICIÓN DE LICENCIAS: Cada ADN tiene el derecho de expedir licencias:

- 1° - A sus nacionales;
- 2° - A los nacionales de otros países representados en la FIA., de acuerdo con las siguientes condiciones estatutarias:
 - a - Que su ADN de origen acuerde previamente la emisión, la cual podrá solamente tener lugar una vez al año y en casos especiales.
 - b - Que esos puedan justificar ante la ADN de tutela (país de su pasaporte) , su certificado de residencia permanente en otro país.
 - c - Que su ADN original haya recuperado la licencia emitida originalmente.

Toda persona autorizada por su ADN para solicitar licencias a otra ADN no debe ser titular de ninguna licencia de su ADN válida para el año en curso.

Excepcionalmente, los aprendices de buena fe de una escuela de pilotaje reconocida por una ADN, podrán participar hasta en dos pruebas nacionales organizadas por esta escuela, con la condición imperativa de haber obtenido el permiso de su ADN de tutela y el de la ADN de adopción, que les expedirá, entonces, una licencia válida para la prueba. Al final de la prueba o de las pruebas la licencia de origen les será de vuelta al cambiarla por esta licencia.

Sin embargo, si por razones muy particulares un titular de licencia tuviera que solicitar un cambio de nacionalidad de licencia en el año en curso, sólo podrá hacerlo con el acuerdo de su ADN y después que ésta haya recuperado la licencia de origen.

Una ADN puede también expedir una licencia a un extranjero perteneciente a un país aún no representado en la FIA. , pero bajo la reserva de informar inmediatamente a la FIA. de su intención de expedirla, haciendo conocer a la FIA. inmediatamente si hay o no razón para rechazarla. La ADN deberá avisar a la FIA de cada negativa o rechazo a una petición de esta naturaleza.

111. Un titular de licencia de una ADN que no sea su ADN tutora podrá participar con esta licencia

en pruebas llevadas a cabo en el país de su pasaporte, de acuerdo a las condiciones fijadas por la ADN tutora.

112. **NACIONALIDAD DE UN CONCURSANTE O PILOTO:** En lo que concierne a la aplicación del presente Código, todo concursante o piloto que haya obtenido su licencia de una ADN toma la nacionalidad de esta ADN durante la validez de esa licencia. Todo piloto, independientemente de la nacionalidad de su licencia, que participe en cualquier prueba de Campeonatos Mundiales de la FIA retendrá la nacionalidad de su pasaporte en todos los documentos oficiales, manifestaciones, comunicaciones y ceremonias de entrega de premios.
113. **RECHAZO DE LA LICENCIA:** Una ADN o la FIA. puede rechazar la expedición de una licencia a un candidato que no responda a los criterios nacionales o internacionales aplicables a la licencia solicitada. La causa de este rechazo deberá motivarse.
114. **DURACIÓN DE VALIDEZ DE LAS LICENCIAS:** Las licencias son válidas hasta el 31 de Diciembre de cada año.
115. **DERECHOS PERCIBIDOS POR LAS LICENCIAS:** La ADN puede percibir un derecho por la expedición de una licencia anual, y este derecho deberá ser fijado cada año por la ADN con la aprobación de la FIA.
116. **VALIDEZ DE LAS LICENCIAS:** Una licencia de concursante o de piloto expedida por una ADN será válida en todos los países representados en la FIA y calificará al titular para inscribirse o conducir en todas las competencias organizadas bajo el control de la ADN que haya expedido la licencia, así como en todas las competiciones que figuren en el Calendario Deportivo Internacional, bajo las reservas previstas en los Arts. 70 y 74 concernientes a la aprobación de la ADN.
Además, para las competiciones reservadas, el titular deberá estar sometido a las condiciones estipuladas en el Reglamento Particular.
117. **PRESENTACIÓN DE LA LICENCIA:** Un concursante o piloto, inscripto en una prueba , deberá presentar su licencia, firmada por el titular, a petición de un Oficial cualificado de esta prueba.
118. **RETIRO DE LA LICENCIA:** Aquel que se inscriba, conduzca, cumpla una función oficial o tome parte, de cualquier forma, en una competición prohibida, será suspendido por la ADN que ha expedido la licencia.
Sin embargo, si la competición prohibida ha tenido lugar en un territorio dependiente de una ADN diferente de aquella que ha expedido las licencias, las dos ADN deberán ponerse de acuerdo sobre la duración de la suspensión. En caso de desacuerdo, la FIA. se pronunciará en última instancia.
119. **FICHA MÉDICA:** Todo piloto que quiera participar en pruebas internacionales, libres o simples, deben estar en condiciones de presentar, previo requerimiento, un Certificado de Aptitud Médico, de conformidad con lo prescripto en el Capítulo II del Anexo L del CDI.
120. **SEUDÓNIMO:** El empleo de un seudónimo debe ser objeto de una petición dirigida a la ADN que expida la licencia.
La licencia será en este caso establecida mencionando el seudónimo autorizado.
Un titular de licencia, desde el momento en que se encuentre inscripto bajo un seudónimo, no podrá tomar parte en ninguna competición bajo otro nombre.
El cambio de seudónimo será sometido a las mismas formalidades que su obtención.

La persona que haya sido autorizada para usar un seudónimo sólo podrá volver a emplear su nombre después de una nueva decisión de la ADN que le expedirá una nueva licencia.

121. **CAMBIO DE PILOTO:** En una competición distinta de una tentativa de récord no está permitido el cambio de piloto salvo que esté previsto en el Reglamento Particular (ver Art. 27). Después de la publicación del programa, el cambio así previsto no podrá autorizarse más que por uno de los Comisarios Deportivos de la competencia (ver Art. 141).
122. **NÚMEROS DISTINTIVOS:** En el curso de una competición cada vehículo debe llevar, en un lugar muy visible, uno o varios números o marcas conformes las prescripciones del Reglamento Particular (ver Art. 27).
123. **RESPONSABILIDAD COMÚN DEL CONCURSANTE Y DEL PILOTO:** El firmante de la inscripción (ver Arts. 68 y 69) será responsable de las conductas y de las omisiones de sus pilotos, mecánico o pasajeros; además, cada uno de estos últimos será igualmente responsable de toda infracción al presente Código o al Reglamento Nacional de la ADN involucrada.
124. **PROHIBICIÓN DE SUSTITUIR UNA COMPETICIÓN POR OTRA:** Todo concursante que, habiéndose inscripto, o todo piloto que, habiendo aceptado conducir en una competición internacional o nacional, no tome parte en ella y participe en otra competición organizada el mismo día en otro lugar, será suspendido (retirada provisional de la licencia), a partir del comienzo de esta última competición y por un tiempo que fijará la ADN involucrada. Si las dos competiciones tienen lugar en países diferentes, deberá haber un acuerdo, sobre la penalización a pronunciar, entre las dos ADN involucradas. Si estas dos ADN no se ponen de acuerdo, la cuestión se someterá a la FIA, cuya decisión será definitiva.
125. **INSCRIPCIONES EN PRUEBAS INTERNACIONALES:** Se recuerda a los concursantes que las únicas pruebas oficialmente reconocidas son aquellas que figuran en el Calendario Deportivo Internacional publicado en el Anuario de la FIA, o en los Boletines FIA. Todo concursante que se inscriba en una prueba no oficialmente reconocida será sancionado según lo previsto en el presente Código.

CAPÍTULO IX AUTOMÓVILES

126. **CLASIFICACIÓN DE LOS AUTOMÓVILES:** Para todas las competiciones distintas de las tentativas de récord, los vehículos se clasificarán, por una lado, por categoría de vehículos (vehículos de carrera, de sport, de gran turismo y de turismo) y, por el otro, según la cilindrada de su motor (ver Anexo B, artículo 199 y Anexo J, Art. 251 del CDI). Para las tentativas de récord se distinguirá entre vehículos de encendido electrónico, vehículos de encendido por compresión, vehículos de turbina (ver Anexo B, Art. 199, la clasificación por la cilindrada motor de los vehículos que efectúen una tentativa de récord).
127. **CONSTRUCCIONES PELIGROSAS:** Podrá excluirse por los Comisarios Deportivos de la competencia (ver Art. 141 y 145) un automóvil cuya construcción parezca presentar peligro.
128. **PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS:** En todos los vehículos que tomen parte de una competición se debe colocar una pantalla de protección eficaz entre el motor y el asiento del piloto para evitar la proyección directa de las llamas en caso de incendio.

129. SUSPENSIÓN O DESCALIFICACIÓN DE LOS AUTOMÓVILES:

a) - Suspensión o descalificación de un automóvil determinado:

Una ADN o la FIA. podrán suspender, excluir de una o más competiciones o descalificar un automóvil determinado como resultado que haya sido violado el presente Código o el Reglamento Deportivo Nacional, ya sea por el concursante, por el piloto, por el constructor del automóvil o su representante debidamente calificado.

- Una ADN podrá suspender o descalificar un automóvil determinado como resultado de que haya sido violado el presente Código o el Reglamento Deportivo Nacional, ya sea por el concursante, por el piloto, por el constructor del automóvil o el representante autorizado de éste.

Esta suspensión o esta descalificación, si es internacional, deberá ser puesta en conocimiento de la FIA, que deberá notificarla a todas las demás ADN

Estas últimas deberán rechazar la admisión del automóvil determinado, durante la duración de la penalización en toda competición regida por ellas.

En el caso que la decisión se tome por una ADN contra otro automóvil de otra ADN, esta decisión es susceptible de apelación ante la FIA. , la que juzgará en última instancia.

b) Suspensión o descalificación de una marca de automóviles:

Una ADN puede suspender en su propio territorio a una marca de automóviles porque haya sido violado el presente Código o el Reglamento Deportivo Nacional por el constructor de estos automóviles o su representante debidamente autorizado.

Si la ADN desea hacer esta penalización aplicable internacionalmente o si desea descalificar la marca en cuestión, deberá dirigir la petición al Presidente de la FIA. que nombrará un Comité de Arbitraje encargado de decidir sobre la petición de suspensión o de descalificación.

El Comité de Arbitraje se compondrá de dos miembros de la FIA. que nombrarán, de común acuerdo, a un tercer miembro, si los dos miembros nombrados no pueden ponerse de acuerdo sobre el nombramiento del tercer miembro, éste será nombrado directamente por el Presidente de la FIA.

El Comité de Arbitraje notificará de inmediato el resultado a la FIA. Si el Comité de Arbitraje se expidiera en contra de la ADN que solicitó que la penalización fuera internacional, su decisión será susceptible de apelación ante el Tribunal de Apelación Internacional por la ADN que haya pedido la extensión.

En el caso que el Comité de Arbitraje acordara la extensión internacional de la penalización, su decisión se notificará inmediatamente por la FIA. a todas las ADN Estas últimas deberán rechazar la admisión de un automóvil de la marca penalizada durante la duración de la penalización, en toda competición regida por ellas.

Esta decisión del Comité de Arbitraje será susceptible de apelación ante la FIA. por la marca penalizada, por intermedio de la ADN, del país al que pertenece la marca, en las condiciones previstas en los artículos 180 y siguientes.

En el caso que la ADN de la cual depende la marca penalizada fuese la ADN que hubiera pedido la extensión internacional, ésta última no podrá rehusar transitar a la FIA la apelación presentada por la marca penalizada.

130. PUBLICIDAD EN LOS AUTOMÓVILES: La publicidad en los automóviles es libre, las ADN deben prescribir las condiciones especiales aplicables para las pruebas organizadas bajo su control. El Reglamento Particular de una prueba debe mencionar estas condiciones especiales, así como cualquier otra prescripción de orden legal o administrativo existente en el país de la prueba.

131. PUBLICIDAD FALSA: El concursante o la firma que hace publicidad con ocasión de una competencia o de un récord debe indicar las condiciones generales y particulares de la

performance anunciada, la naturaleza de la competición o de récord, la categoría, la clase de vehículo y la posición o resultado obtenido.

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

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

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

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

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

Toda reclamación o desacuerdo con motivo del nombre a atribuir a un vehículo que comprenda piezas suministrados por constructores diferentes, se someterá a un jurado nombrado por la ADN si estos constructores tienen todas sus instalaciones en el país de la ADN, o por la FIA si estos constructores son de países diferentes. En este último caso, el jurado tendrá un representante por país encausado y tantos miembros no pertenecientes a los países encausados como representantes de estos países haya.

CAPÍTULO X OFICIALES

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

- Los Comisarios Deportivos.
- El Director de Carrera
- El Director de la Prueba
- El Secretario de la competencia.
- Cronometristas.
- Comisarios Técnicos.
- Asistentes de Comisarios Técnicos.
- Comisarios de Boxes o Reaprovisionamiento.
- Comisarios de Ruta o Pista.
- Banderilleros.
- Jueces de llegada.
- Jueces de hecho (Veedores).
- Comisarios de Handicaps.
- Jueces de largada.

133. DERECHO DE INSPECCIÓN : Además de los Oficiales previstos en el artículo 132, cada ADN puede dar a los miembros de su Comisión Deportiva el derecho individual de vigilar a sus nacionales en todas las competencias organizadas por un país cualquiera, y regidas por el presente Reglamento, así como el derecho de defender eventualmente sus intereses ante los organizadores de pruebas.

134. ORGANIZACIÓN ESTRUCTURAL DE LOS OFICIALES:

- a) Oficiales indispensables: En una "competición" deberá haber por lo menos tres Comisarios Deportivos y un Director de Prueba; en el caso de competiciones en que el tiempo intervenga total o parcialmente deberá haber uno o varios cronometristas.

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

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

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

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

- b) Director de la Prueba: Puede designarse un Director de la Prueba para toda la duración de un Campeonato, Copa, Trofeo o Challenge.
En tal caso, sus obligaciones y responsabilidades serán establecidas en el Reglamento Deportivo correspondiente.

- 135. NOMBRAMIENTO DE LOS OFICIALES:** Uno al menos de los Comisarios Deportivos se nombrará por la ADN que organiza o que expide el permiso para la competencia.
Los demás Oficiales se nombrarán por, los organizadores bajo reserva de aprobación de la ADN interesada.
- 136. CUALIDADES REQUERIDAS:** Los Cronometristas, Comisarios Técnicos, Asistentes de Comisarios Técnicos, y Comisarios de Handicap, deberán ser elegidos entre las personas calificadas para estas funciones y de los cuales la ADN publicará cada año la lista.
No deberán tener ninguna relación con un comercio o con una industria que puede aprovecharse directa o indirectamente de los resultados de la competición.
- 137. ACUMULACIÓN DE FUNCIONES:** En una “competencia” la misma persona podrá, por decisión de los organizadores, asumir varias de las funciones indicadas en el Art. 136 con la condición que esté calificada para cada una de ellas.
- 138. FUNCIONES PROHIBIDAS:** Ningún Oficial podrá en una competición realizar una función distinta de aquella para la que haya sido nombrado.
Le está prohibido concursar en toda competencia de un “campeonato” en el que ejerza una función oficial.
- 139. RETRIBUCIÓN DE LOS OFICIALES:** Los Comisarios Deportivos deberán ser nombrados a título honorífico.
Los demás Oficiales podrán ser remunerados por sus servicios según una tarifa fijada por cada ADN
- 140. DEBERES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS:** Como norma general los Comisarios Deportivos no serán responsables de la organización de la competencia y no deberán tener ninguna función ejecutiva referente a esta “competencia”.
No incurrirán, pues, en razón de sus funciones, en ninguna responsabilidad, excepto ante la Autoridad Deportiva Nacional de la que ellos dependen.
Excepcionalmente y sólo en el caso de que el “meeting” se organice directamente por la ADN, los Comisarios Deportivos de tal “meeting” podrán combinar sus funciones con las de los organizadores.
Los Comisarios Deportivos deberán, tan pronto como sea posible, después del fin de la competencia, firmar y enviar a la ADN un informe final dando los resultados de cada

competición, así como los detalles de las reclamaciones presentadas o las exclusiones pronunciadas, añadiendo a él su opinión con respecto a la decisión a tomar eventualmente para una suspensión o una descalificación.

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

- 141. PODERES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS:** Los Comisarios Deportivos tendrán una autoridad absoluta para hacer respetar el presente Código, los Reglamentos Nacionales y Particulares así como los programas y juzgarán todas las reclamaciones que pudieran surgir con ocasión de la competencia, bajo reserva de los derechos de apelación previstos en el presente Código (ver Cap. XIII).

En particular podrán:

- Decidirán las sanciones a aplicar en caso de infracción a las leyes y los reglamentos.
- Aportarán a título excepcional ciertas modificaciones a los Reglamentos Particulares (ver Art. 66).
- Modificarán la composición y el número de las series (ver Art. 96).
- Autorizarán una nueva salida en caso de empates (ver Art. 97).
- Autorizarán cambios de pilotos (ver Art. 121).
- Aceptarán o no las rectificaciones propuestas por los jueces de hechos (ver Art. 149 g).
- Imponer multas (ver Art. 154).
- Podrán pronunciar exclusiones (ver Art. 168).
- Podrán aportar, si es necesario, modificaciones a la clasificación (ver Art. 168).
- Podrán impedir participar a todo piloto (o todo automóvil) que consideraran o que les fuera señalado por el Director de Carrera como posible causa de peligro (ver Art. 127).
- Podrán excluir de una competencia determinada o por toda la duración del evento a todo concursante o piloto que consideren o que le sea señalado por el Director de Carrera o el Comité de Organización como no calificado para tomar parte en ella o que juzguen culpable de conducta incorrecta o de maniobra fraudulenta; además, podrán exigir, si éste se rehúsa obedecer una orden de un Oficial responsable, que abandone el terreno del recorrido o sus anexos.
- Podrán aplazar una competición en caso de fuerza mayor o por razones imperiosas de seguridad.
- Podrán aportar al programa, en lo concerniente a la posición de las líneas de salida y llegada, o cualquier otra cuestión, las modificaciones que fuesen solicitadas por el Director de la Prueba o el organizador para conseguir una mayor seguridad de los concursantes y del público.
- Podrán designar, si es necesario, uno o varios suplentes en caso de ausencia de uno o varios Comisarios Deportivos sobre todo si hubiese lugar a asegurar la presencia de los tres Comisarios Deportivos indispensables.
- Podrán tomar la decisión de detener una carrera.
- Además, para los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges, en las que officie un Director de la Prueba, podrán ser asistidos por el Director de la Prueba para imponer las sanciones descriptas anteriormente.

- 142. DEBERES DEL DIRECTOR DE CARRERA:** El Director de Carrera puede ser al mismo tiempo Secretario del “evento” y puede hacerse ayudar por adjuntos.

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

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

En particular deberá:

- Asegurar el orden en el terreno del recorrido, en colaboración con las Autoridades

Militares y Policiales encargadas de la Policía y especialmente designadas para vigilar la seguridad pública.

- Asegurarse de que todos los Oficiales estén en sus puestos y prevenir a los Comisarios Deportivos de la ausencia de alguno de ellos.
- Asegurarse de que todos los Oficiales poseen todas las informaciones necesarias para cumplir sus funciones.
- Vigilar a los concursantes y a sus automóviles e impedir a todo concursante o piloto excluido, suspendido o descalificado tomar parte en las competiciones para las cuales no está habilitado.
- Asegurarse de que cada automóvil y, si hay lugar, cada concursante es portador de los números distintivos correspondientes a los del programa.
- Asegurarse de que cada automóvil sea conducido por el piloto designado.
- Agrupar a los automóviles según sus categorías y sus clases.
- Hacer avanzar a los automóviles hasta la línea de salida, colocarlos en el orden prescrito y, si es necesario, dar la largada.
- Presentar a los Comisarios Deportivos toda proposición relativa a cambios de programa y a faltas, infracciones o reclamaciones de un concursante.
- Recibir estas reclamaciones y transmitir las sin retraso a los Comisarios Deportivos que decidirán la solución a dar.
- Reunir las actas de los Cronometristas, de los Comisarios Técnicos, de los Controladores, de los Comisarios de Ruta, así como todos los datos necesarios para establecer la clasificación.
- Preparar o hacer preparar, por el Secretario de la competencia, en lo concerniente a la o las competiciones de las que se ha ocupado, los elementos del informe final definido en el Art. 140 y someterlo a la aprobación de los Comisarios Deportivos.

143. DEBERES DEL SECRETARIO DEL “MEETING”: El Secretario de la competencia es responsable de la organización material de la misma y de los anunciados que se realicen con ella.

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

Si es necesario, secundará al Director de la Prueba en la preparación de los informes finales de cada competición (ver Art. 142).

144. DEBERES DE LOS CRONOMETRISTAS: Los principales deberes de los cronometristas son:

- A la apertura del “meeting”, ponerse a disposición del Director de Carrera, que les dará, si es preciso, las instrucciones necesarias.
- Dar las largadas, si reciben la orden de ello del Director de Carrera.
- No emplear para el cronometraje, más que los aparatos aceptados por la ADN o, si se trata de récord donde es necesario cronometrar a la centésima de segundo, aparatos aprobados por la FIA.
- Establecer los tiempos empleados por cada participante para cubrir el recorrido.
- Realizar y firmar, bajo su propia responsabilidad, sus actas y enviarlas acompañadas de todos los documentos necesarios, ya sea al Director de Carrera si se trata de una “competencia”, ya sea a la ADN si se trata de una tentativa de récord o de una prueba.
- Dirigir, a petición, sus hojas originales de cronometraje, ya sea a los Comisarios Deportivos o a la ADN
- No comunicar los tiempos o los resultados más que a los Comisarios Deportivos o al Director de Carrera, salvo instrucciones contrarias por parte de estos Oficiales.

145. DEBERES DE LOS COMISARIOS TÉCNICOS: Los Comisarios Técnicos están

encargados de todas las verificaciones concernientes a los órganos mecánicos de los automóviles. Deberán:

- Ejercer su control, ya sea antes del evento a petición de la ADN, del Comité de Organización, o durante el evento a petición del Director de Carrera.
- Emplear instrumentos de control aprobados o aceptados por la ADN
- No comunicar ninguna información oficial más que a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera, con exclusión de cualesquiera otros..
- Elaborar y firmar, bajo su propia responsabilidad, sus actas y remitirlas a la Autoridad anteriormente designada que le haya dado la orden de elaborarlas.

- 146. DEBERES DE LOS ASISTENTES DE LOS COMISARIOS TÉCNICOS:** Los controladores están encargados de todas las verificaciones concernientes al peso de los automóviles, las dimensiones de su carrocería y de sus accesorios, así como de los documentos concernientes a los concursantes y pilotos (licencias, permiso de conducir, seguros, etc.).

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

Los controladores deberán:

- Ejercer sus funciones, ya sea antes de la competencia a petición de la ADN o del Comité de Organización, o durante la competencia a petición del Director de Carrera, con exclusión de cualquier otro.
- Emplear instrumentos de control aprobados o aceptados por la ADN
- No comunicar ninguna información oficial más que a la ADN, al Comité de Organización, a los Comisarios Deportivos y al Director de Carrera, a exclusión de cualesquiera otro.
- Establecer y firmar, bajo su exclusiva responsabilidad, sus actas y remitirlas a la Autoridad anteriormente designada que le haya dado la orden de llevarlas a cabo.

- 147. DEBERES DE LOS COMISARIOS DE BOXES O REAPROVISIONAMIENTO:** Los Comisarios de Boxes están encargados de vigilar todas las operaciones de reaprovisionamiento de los automóviles durante una Competición y de hacer respetar las prescripciones correspondientes del Reglamento Particular.

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

- 148. DEBERES DE LOS COMISARIOS DE PISTA/RUTA Y BANDERILLEROS:** Los Comisarios de Pista/Ruta ocupan a lo largo del recorrido, los puestos que le son asignados por el Director de Carrera o el Comité de Organización. Desde la apertura de un evento cada jefe de puesto está bajo las ordenes del Director de Carrera, el cual debe dar cuenta inmediatamente por los medios de que disponga (teléfono, señales, mensajeros, etc.) de todos los incidentes o accidentes que puedan producirse en la sección de la cual su puesto tiene la vigilancia.

Los Banderilleros están especialmente encargados de la maniobra de las banderas de señalización (ver Anexo H del CDI). Pueden ser al mismo tiempo Comisarios de Pista/Ruta.

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

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

- 149. DEBERES DE LOS JUECES:**

a) JUEZ DE LARGADA (ver Art. 95).

- b) **JUEZ DE LLEGADA** – En las competiciones que haya que decidir el orden en el cual pasan los concursantes por una línea de llegada, será nombrado un Juez de Llegada encargado de tomar esta decisión.
- c) **JUECES DE HECHOS** – En las competiciones en el curso de las cuales hubiera que decidir, en sentido afirmativo o negativo, si un concursante ha tocado o ha pasado una línea, o sobre cualquier otro hecho del mismo orden previsto en el Reglamento Particular, los Jueces de hechos tomarán una o varias de estas decisiones.
El nombre de los Jueces de hechos responsables de estas decisiones debe aparecer en el tablero de anuncios oficiales.
- d) **JUECES ADJUNTOS** – Podrá ser nombrado por cada Juez, un Juez adjunto para ayudarlo o, en el caso de necesidad absoluta, para reemplazarle; pero, en caso de desacuerdo entre ellos, la decisión definitiva será tomada por el Juez titular.
- e) **SISTEMAS DE VIDEO O ELECTRÓNICOS.** Los Comisarios Deportivos podrán usar sistemas de video o electrónicos para facilitar su decisión. Los Comisarios Deportivos podrán invalidar a los Jueces de hechos.
- f) **RECLAMACIONES** – No será admitida ninguna reclamación contra las decisiones de un Juez de llegada o de un Juez de hechos sobre la cuestión de la que están encargados oficialmente. Las decisiones de esos Jueces son finales, pero no inciden en la clasificación oficial por si solas, ya que son independientes de las condiciones en las que los concursantes han empleado el recorrido.
- g) **ERRORES** – Si un Juez estima haber cometido un error, podrá rectificarlo, sometiendo esta rectificación a la aceptación de los Comisarios Deportivos.
- h) **HECHOS DE JUZGAR** – El Reglamento Particular de la competencia deberá indicar cuáles son los hechos que deberán juzgar los Jueces de hechos. Ver apartado “C)” anterior.
- i) **ACTAS** – Al final del “evento” cada Juez deberá dirigir al Director de Carrera un acta de sus declaraciones.

150. DEBERES DE LOS COMISARIOS DE HANDICAP: Los Comisarios de Hándicap deben, después del cierre de las inscripciones, preparar los handicaps según las estipulaciones del Reglamento Particular, no debiendo dejar de indicar si uno de los handicaps debería ser modificado por razón de un resultado obtenido en una competición precedente.

CAPÍTULO XI PENALIDADES

151. INFRACCIONES A LOS REGLAMENTOS: Se considerarán infracciones a los reglamentos, además de los casos que están previstos precedentemente:

- a) Toda corrupción o intento de corrupción directa o indirecta sobre toda persona que cumpla una función oficial en una competición o que tenga un empleo cualquiera relacionado con esta competición; el oficial o el empleado que acepte una oferta corruptiva, o que preste para ello su colaboración, será igualmente culpable de infracción a los Reglamentos.
- b) Toda maniobra que tenga intencionadamente por objeto inscribir, hacer inscribir o hacer salir un automóvil no autorizado.
- c) Todo procedimiento fraudulento o maniobra desleal que perjudique los intereses de las competiciones o los intereses del deporte automovilístico.

152. PENALIZACIONES: Todas las infracciones al C.D.I o sus Anexos, a los reglamentos nacionales o sus Anexos o a cualquier Reglamento Particular cometidas por los organizadores, oficiales, concursantes, pilotos u otras personas u organizaciones, podrán ser penalizadas o

multadas.

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

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

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

Las penalizaciones de “Stop and Go” y la de “Penalización Boxes”, así como ciertas penalizaciones, expresamente estipuladas en los reglamentos de los Campeonatos FIA, no son susceptibles de apelación.

En materia de lucha Anti-Doping, las Autoridades Deportivas Nacionales, adoptarán las sanciones previstas en la reglamentación anti-doping en el art. 4, Capítulo II del Anexo “L” de este Código.

Asimismo e independientemente de las prescripciones de los siguientes Artículos, la FIA puede ante la propuesta e informe de su observador o ante el informe conjunto de los dos Comisarios Internacionales de la prueba designados por ella, aplicar una penalización que reemplazará a cualquier penalización que pudiera haber sido impuesta por los Comisarios Deportivos de la prueba sobre cualquier de las partes antes mencionadas. En este caso, la Autoridad Deportiva Nacional correspondiente no podrá negarse a efectuar una apelación ante el Corte de Apelación Internacional en nombre de la parte en cuestión.

Por otra parte los Comisarios Deportivos en los Campeonatos del Mundo de la FIA., podrán decidir para estos Campeonatos, las siguientes penalizaciones aplicables a los Concursantes y a los pilotos:

Suspensión por más de una carrera, multas, retiro de los puntos del Campeonato.

Los puntos no deberán deducirse por separado para pilotos y concursantes, salvo en circunstancias excepcionales. Estas penas podrán, cuando se apliquen, ser acumuladas o aplicadas con suspensión de la sentencia.

153. ESCALA DE PENALIZACIONES: Las penalizaciones que pueden ser aplicadas serán las siguientes, por orden de severidad creciente:

- Amonestación
- Multa
- Penalización en tiempo
- Exclusión
- Suspensión
- Descalificación

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

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

Para el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de la FIA. y el Campeonato Mundial de Rallies de la FIA, una penalidad consistente en el retiro de los puntos sobre todo el Campeonato, podrá

ser aplicada.

- 154. MULTAS:** Se pueden aplicar multas a los concursantes, así como a los pilotos, asistentes o pasajeros que no se atengan a las prescripciones de los Reglamentos o las órdenes de los Oficiales de un “meeting” (ver Art. 132).
Las multas pueden aplicarse por cada ADN y por los Comisarios Deportivos. Sin embargo, cuando estas multas son pronunciadas por los Comisarios Deportivos no podrán exceder de una cierta cantidad que se fijará cada año por la FIA. Además, deberán aplicarse en virtud de una decisión tomada por el conjunto de los Comisarios Deportivos y no por uno solo de ellos.
- 155. IMPORTE MAXIMO DE LAS MULTAS QUE PUEDEN APLICAR LOS COMISARIOS DEPORTIVOS EN UNA PRUEBA:** Hasta nuevo aviso, publicado aquí o en el Boletín Oficial, la multa máxima que se aplicará será de u\$s 50.000 dólares.
- 156. RESPONSABLE DE LAS MULTAS:** Los concursantes son responsables de las multas aplicadas a sus pilotos, asistentes, pasajeros, etc.
- 157. PLAZO DE PAGO DE LAS MULTAS:** Las multas deberán pagarse dentro de las 48 Hs. de notificadas.
Cualquier atraso en efectuar el pago podrá corresponder una suspensión durante el período que permanezca impaga.
El producto de las multas se usará para la promoción y la organización de los eventos del Campeonato. Este mismo texto se aplicará para las multas nacionales.
Las multas aplicadas durante una competencia de un Campeonato de la FIA. deben pagarse a la FIA..
- 158. EXCLUSION:** La exclusión puede pronunciarse por los Comisarios Deportivos en las condiciones previstas en el artículo 141. Impide a quien sea objeto de ella tomar parte en una o varias competiciones de un evento. En cualquier caso, trae consigo la pérdida del derecho de inscripción, que queda en posesión de los organizadores.
- 159. SUSPENSION:** Salvo lo dispuesto en los Artículos 152 y 183, la suspensión no se puede pronunciar más que por una A.D.N por una falta grave.
Mientras rige, la suspensión suprime el derecho de tomar parte, con cualquier título, en toda competición organizada, ya sea en el territorio de la A.D.N que la ha pronunciado, ya sea en todos los territorios sometidos a la legislación de la FIA según que la suspensión sea nacional o internacional (ver Art. 161, salvo casos previstos en los Arts. 170 y 182).
La suspensión entraña la anulación de las inscripciones contraídas anteriormente para las competiciones que deban tener lugar durante el periodo de esta suspensión. Entraña igualmente la pérdida de los derechos de inscripción relativos a estas competiciones.
- 160. RETIRO DE LA LICENCIA:**
- a) **Suspensión Nacional** – Todo concursante o piloto, suspendido nacionalmente, está obligado a remitir su licencia a la A.D.N, que indicará en la licencia, de manera bien visible, la mención: “No valedera para...” (nombre del país).
Expirado el período para la cual fue pronunciada la suspensión nacional, la licencia así marcada se cambiará por una licencia normal.
 - b) **Suspensión Internacional** – Todo concursante o piloto suspendido internacionalmente, está obligado a remitir su licencia a su ADN, que no se la devolverá hasta la expiración del periodo por el cual se haya pronunciado la suspensión internacional. En ambos casos, todo retraso en la entrega de la licencia a la A.D.N, se añadirá al tiempo de la suspensión.

- 161. EFECTOS DE LA SUSPENSION:** La suspensión pronunciada por una ADN se limitará, a sus efectos, al territorio de la citada ADN
Si la ADN lo desea, puede hacer esta penalización internacional, para lo cual deberá notificar sin retraso al Secretario de la FIA, que la llevará a conocimiento de todas las demás ADN y la penalización será efectiva.
- 162. DESCALIFICACION:** La descalificación suprime definitivamente, para el que es objeto de ella, el derecho de tomar parte, con cualquier título, en toda competición salvo los casos previstos en los artículos 170, 182 y 183
La descalificación no puede pronunciarse más que por una ADN y por una falta de una gravedad excepcional.
Tiene como consecuencia la anulación de las inscripciones contraídas anteriormente por la persona descalificada, con pérdida de los derechos de inscripción.
- 163. EFECTOS DE LA DESCALIFICACION:** La descalificación será siempre internacional. Se notificará a todas las ADN y se registrará por ellas en las condiciones previstas para la suspensión internacional en el artículo 161.
- 164. NOTIFICACION DE LAS PENALIZACIONES A FEDERACIONES DEPORTIVAS INTERNACIONALES:** Una suspensión cuando es aplicable internacionalmente y una descalificación, serán notificadas a las Federaciones Internacionales designadas por la FIA. y que hayan aceptado a título de reciprocidad aplicar las penalidades pronunciadas por la FIA.
Toda suspensión o descalificación comunicada a la FIA. por una cualquiera de las susodichas Federaciones, se aplicará en la misma medida por la FIA.
- 165. COMUNICACIÓN DE LOS MOTIVOS DE LAS SUSPENSIONES Y DESCALIFICACIONES:** Al notificarse a la persona afectada por la sanción, y al Secretario de la FIA. las suspensiones o las descalificaciones, las ADN están obligadas a hacer saber los motivos por los cuales se hayan impuesto estas sanciones.
- 166. SUSPENSION O DESCALIFICACION DE UN AUTOMOVIL:** Puede extenderse ya sea a un automóvil determinado, ya sea a una marca de automóviles, en las condiciones previstas en el artículo 129.
- 167. PERDIDA DE LAS RECOMPENSAS:** Todo concursante que sea excluido, suspendido o descalificado con ocasión de una competición pierde todo derecho a la obtención de una recompensa concedida en el curso de dicha competición.
- 168. MODIFICACIONES EN LA CLASIFICACION Y EN LAS RECOMPENSAS:** En el caso previsto en el artículo 167, los Comisarios Deportivos deberán indicar las modificaciones que resulten en la clasificación y en las recompensas. Decidirán si el siguiente al penalizado puede tomar su lugar.
- 169. PUBLICACION DE LAS PENALIDADES:** La FIA, o cada ADN interesada tiene el derecho de publicar o de hacer publicar las penalizaciones, indicando el nombre de la persona, del automóvil o de la marca de automóvil que han sido objeto de la penalización. Las personas encausadas no podrán, bajo pena de descalificación, valerse de esta publicación para intentar procedimientos judiciales contra la FIA o la ADN interesada, o contra cualquier persona que haya hecho dicha publicación.

- 170. REDUCCION DE PENALIDADES:** Una ADN tiene el derecho de reducir la parte de la pena de suspensión que quede por cumplir o de levantar la descalificación, en las condiciones que determine.

CAPÍTULO XII RECLAMACIONES

- 171. DERECHO DE RECLAMACIONES:** El derecho de reclamaciones sólo corresponde a los concursantes; sin embargo, los oficiales siempre pueden actuar de Oficio, en el caso en que no se les presente reclamación alguna. Un concursante que desee presentar una reclamación contra más de un concursante deberá formular tantas reclamaciones como concursantes involucrados haya en la acción correspondiente.
- 172. PRESENTACION DE LA RECLAMACION:** Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y acompañada de una caución cuyo importe se fijará cada año por la ADN, y que sólo será reembolsada si se ha reconocido el fundamento de la reclamación.
- 173. DIRECCION DE LAS RECLAMACIONES:** Las reclamaciones relacionadas con una competición deben dirigirse al Director de Carrera o a su Adjunto, si existe.
A falta del Director de Carrera o Director Adjunto de la carrera, estas reclamaciones se deberán dirigir a los Comisarios Deportivos de la competición o, al menos, a uno de ellos.
- 174. PLAZOS DE LA RECLAMACION:**
- a) Las reclamaciones contra la inscripción de los concursantes o de los pilotos o contra la distancia anunciada para un recorrido, deben presentarse a más tardar dos horas después del cierre del control de verificación.
Si este control tiene lugar en un país extranjero al del organizador, cualquier representante de la ADN está habilitado para recibir la reclamación y transmitirla con urgencia a los Comisarios Deportivos de la prueba con opinión razonada si lo juzga útil.
 - b) Las reclamaciones contra un handicap, contra la composición de las series, deben presentarse hasta una hora antes de la largada de la competencia.
 - c) Las reclamaciones contra una decisión tomada por un Comisario Técnico o su ayudante en el pesaje se deben presentar por el concursante interesado inmediatamente después de su resolución.
 - d) Las reclamaciones contra un error o una irregularidad cometida en el curso de una competición, contra la no conformidad de los vehículos con los reglamentos que los rigen, contra la clasificación establecida al final de la competición deben presentarse, salvo imposibilidad material admitida por los Comisarios Deportivos de la competencia, a más tardar 30 minutos después de la publicación oficial de la clasificación de la competición.
Los concursantes deberán haber sido informados con anticipación del lugar y de la hora exacta de esta publicación, ya sea por el Reglamento Particular o uno de sus anexos, ya sea por el programa.
En el caso en que los organizadores se encontraran en la imposibilidad material de publicar la clasificación oficial como estaba previsto, estarán obligados a hacer colocar, en el lugar y a la hora fijados, indicaciones precisas sobre sus intenciones futuras en lo concerniente al anuncio oficial de la clasificación.
 - e) Todas las reclamaciones antes consideradas se juzgan con urgencia por los Comisarios Deportivos del evento y se tendrá en cuenta la opinión del Director de Carrera. En caso de falta de unanimidad de votos entre los Comisarios Deportivos de la prueba, el voto del presidente de los Comisarios Deportivos del evento será preponderante.

- 175. CONVOCATORIA:** La citación del reclamante y de toda persona contra la cual va dirigida la reclamación tendrá lugar lo antes posible después de la presentación de la reclamación.
Las partes en cuestión deberán ser convocadas en consecuencia y podrán hacerse acompañar por testigos. Los Comisarios Deportivos deberán asegurarse que las partes en cuestión hayan recibido personalmente la convocatoria.
En ausencia de una parte en cuestión, o de sus testigos, la resolución se podrá tomar igualmente. Si el juicio no pudiera realizarse inmediatamente después de la citación de las partes en cuestión, estas últimas podrán ser informadas del lugar y de la hora en que se celebrará el juicio.
- 176. RECLAMACIONES INADMISIBLES:** Son inadmisibles todas las reclamaciones contra las decisiones tomadas por los Jueces de Llegada y los Jueces de Hechos en el ejercicio de sus funciones indicadas en el artículo 149.
No se aceptará una reclamación única, si va dirigida contra más de un concursante.
- 177. PUBLICACION DE LA CLASIFICACION Y DISTRIBUCION DE LOS PREMIOS:** La entrega de premios no comenzará hasta haber transcurrido media hora como mínimo luego de la publicación oficial de los resultados.
Un premio ganado por un concursante que se encuentra bajo el efecto de una reclamación debe retenerse hasta que se haya decidido definitivamente esta reclamación.
Además, toda reclamación cuyo resultado es susceptible de modificar la clasificación obliga a los organizadores a publicar solamente una clasificación provisional y a retener todos los premios hasta la proclamación del juicio definitivo, (incluidas las apelaciones previas en el Capítulo XIII).
Sin embargo, en el caso que la reclamación no afectase más que a una parte de la clasificación, la otra parte se podrá publicar a título definitivo y se podrán distribuir los premios correspondientes.
- 178. JUICIO:** Todos los interesados tendrán la obligación de someterse a la decisión tomada, con sujeción a las condiciones de apelación previstas en el presente Código, pero ni los Comisarios Deportivos, ni la ADN tendrán derecho a decidir que sea comenzada de nuevo una competición (ver Art.97).
- 179. RECLAMACION SIN FUNDAMENTO:** Si la reclamación es rechazada o si es retirada luego de presentada, no se devolverá ninguna parte de la caución. Si se juzga con fundamento parcial, la caución podrá ser restituida en parte y en su totalidad si se retiene la reclamación.
Además, si se reconoce que el autor de la reclamación actúa de mala fe, la ADN podrá aplicarle una de las penalizaciones previstas en el presente Código.
- 179b) Derecho de revisión:** Si, en las competencias que forman parte de un Campeonato FIA., se descubre un nuevo elemento, independientemente del hecho de que los Comisarios Deportivos de la prueba se hayan expedido al respecto, dichos Comisarios Deportivos – o en su defecto los designados por la FIA.- deberán reunirse en una fecha acordada entre sí convocando a la parte o partes involucradas a escuchar cualquier explicación pertinente y expresar su juicio a la luz de los hechos y los elementos presentados.
El derecho de apelación contra esta nueva decisión se limita a la parte o partes involucradas de acuerdo con el último apartado del Artículo 180 y los siguientes Artículos de este Código.
En caso que la primera decisión ya haya sido objeto de una apelación ante el Tribunal de Apelación Nacional o ante el Tribunal de Apelación Internacional, o sucesivamente ante ambos tribunales, se someterá legítimamente el caso a estos tribunales para la posible revisión de su decisión previa.

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

CAPÍTULO XIII APELACIONES

- 180. JURISDICCION:** Cada ADN por medio del Tribunal de Apelación Nacional en el artículo 181, constituye para sus propios licenciados el tribunal de última instancia encargado de resolver definitivamente cualquier desavenencia que haya surgido entre sus propios licenciados en su territorio a propósito del deporte automovilístico nacional.
- Respecto de cualquier diferencia que implique a un licenciado extranjero o a una de las personas mencionadas en el primer párrafo del Artículo 152, de nacionalidad extranjera, el Tribunal de Apelación Nacional constituye un tribunal cuyas decisiones pueden ser apeladas ante el Tribunal Internacional de Apelación.
- El tribunal deportivo competente para conocer de las apelaciones que se interpongan en el marco de pruebas cuyo recorrido atraviesen el territorio de varios países, será el de la ADN que haya formulado la solicitud de inscripción de la prueba en el Calendario Internacional.
- Se pueden someter apelaciones al Tribunal Internacional de Apelación en respeto de las reglas de competencia y de procedimiento fijadas en el Reglamento del Tribunal Internacional de Apelación.
- 181. TRIBUNAL DE APELACIÓN NACIONAL:** Cada ADN designará, o hará designar por su Comisión Deportiva, un determinado número de personas, sean miembros o no de la ADN, que constituirán el Tribunal de Apelación Nacional.
- No podrán formar parte de este Tribunal, aquellos de sus miembros que hayan tomado parte como concursantes, conductores u oficiales, en la competición en la cual se haya producido el hecho que se enjuicie, o los que hayan pronunciado alguna resolución o juicio sobre el asunto en cuestión, o, en todo caso, aquellos que se encuentren afectados, directa o indirectamente, por el asunto.
- 182. PROCEDIMIENTO DE APELACION:** Todo concursante, cualquiera sea su nacionalidad, tiene el derecho de apelar contra las penalizaciones impuestas o las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos de una competencia ante la ADN del país en que haya sido tomada la decisión. Debe notificar, bajo pena de pérdida de su derecho, a los Comisarios Deportivos del evento, por escrito y en la hora siguiente a la publicación, su intención de apelar esta decisión. (Para la forma de apelación y los plazos de apelación ver Arts. 183. El plazo de interposición de la apelación ante la ADN, caduca a los dos días a contar desde la fecha de la notificación de la decisión de los Comisarios Deportivos de la Prueba, bajo reserva de que la intención de apelar haya sido notificada a los Comisarios Deportivos de la prueba dentro de la hora siguiente a su decisión (ver párrafo precedente). Esta apelación puede ser presentada por medio de telefax, telecopia, o por cualquier otro medio de comunicación electrónica con posibilidad de acuse de recibo. Se exigirá una confirmación por carta de la misma fecha, acompañada de la caución prevista en el Art. 183. La ADN deberá pronunciar su resolución en un plazo máximo de 30 días.
- Las partes interesadas deberán ser convocadas con plazo suficiente para la audiencia de la apelación. Tendrán el derecho de presentar testigos, pero su ausencia a la audiencia no interrumpirá el curso del procedimiento.
- 183. PROCEDIMIENTO DE APELACION NACIONAL:** Toda petición de apelación ante una ADN deberá hacerse por escrito y ser firmada por su autor o el representante calificado de este último.

La apelación ante la ADN debe acompañarse de una caución en dinero cuyo importe será establecido cada año por la ADN Esta caución es exigible desde el instante en que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, como queda especificado en el artículo 182 y no será restituida si el interesado no continúa en esta intención.

Si una apelación es juzgada no fundada, o si es abandonada después de haber sido formulada, la caución entregada será retenida en su totalidad.

Si se juzga con fundamento parcial, la caución podrá ser restituida en parte y en su totalidad si se retiene la reclamación.

Además, si se reconoce que el autor de la reclamación actúa de mala fe, la ADN podrá aplicarle

184. SUPRIMIDO.

185. SUPRIMIDO.

186. SUPRIMIDO.

187. SUPRIMIDO.

188. SUPRIMIDO.

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

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

191. PUBLICACION DEL JUICIO: La FIA., o cada ADN, tiene el derecho de hacer publicar la resolución de una apelación, indicando los nombres de las personas involucradas.

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

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

CAPÍTULO XIV APLICACIÓN DEL CÓDIGO

192. INTERPRETACION NACIONAL DE LOS REGLAMENTOS: Cada ADN poseedora de los poderes deportivos (ver Arts. 5 y 10) decidirá sobre toda cuestión surgida en su territorio y relativa a la interpretación del presente Código o sus reglamentos nacionales, bajo reserva del derecho de Apelación Internacional previsto en el Capítulo XIII, a condición que estas

interpretaciones no estén en contradicción con una interpretación o una aclaración realizada anteriormente por la FIA..

- 193. AUTORIDAD EJECUTIVA DE LAS A.D.N:** Cada ADN poseedora de los poderes deportivos (ver Arts 5 y 10) designará una Comisión Deportiva que se encargará, por delegación, del ejercicio de las funciones y poderes dados a la ADN en el presente Código.
Sin embargo, cada ADN poseedora de los poderes deportivos podrá reservarse el derecho de aprobar ciertas decisiones de su Comisión Deportiva, sobre todo lo concerniente al establecimiento del Calendario Nacional Anual.
- 194. MODIFICACION AL CODIGO:** La FIA. se reserva el derecho de aportar en cualquier momento modificaciones al presente Código, y de revisar periódicamente sus Anexos.
- 195. COMUNICACIONES - AVISOS:** Todas las comunicaciones que en virtud del presente Código una ADN tenga que hacer a la FIA. deberán ser dirigidas a la sede social de la FIA. o a cualquier otra dirección que será regularmente notificada.
- 196. FECHA DE ENTRADA EN VIGOR:** El presente Código entró en vigor el 1° de Enero de 1980.
- 197. INTERPRETACION INTERNACIONAL DEL CODIGO:** El presente Código ha sido redactado en francés y en inglés. Es susceptible de publicarse en otros idiomas. En caso de duda sobre su interpretación ante la FIA. o ante el Tribunal de Apelación Internacional, el texto en francés será el único considerado como oficial.

CAPÍTULO XV METODO DE ESTABILIZACIÓN DE LAS DECISIONES DE LA FIA.

La FIA. impone el siguiente reglamento:

- 198.** Cada año, después de la reunión de primavera de la FIA, ésta publicará la lista de los campeonatos y de las pruebas puntuables para éstos. Si posteriormente se retirase una prueba cualquiera, perderá su carácter internacional para el año en cuestión.
- 199.** Cada año, antes del 31 de diciembre, la FIA publicará todos los cambios del Anexo "J" y a las reglas técnicas de los campeonatos. Todos los cambios relativos a la Fórmula 1, entrarán en vigor a partir del 1 de enero del tercer año que siga a la publicación. Todos los cambios que afecten al Anexo J y a las reglas técnicas de los otros campeonatos que la Fórmulas 1, entrarán en vigor a partir del 1 de enero del segundo año que siga a la publicación. Únicamente los cambios que afecten a la seguridad podrán entrar en vigor sin previo aviso.
- 200.** Cada año, antes del 31 de Octubre, la FIA. publicará todas las reglas que no se refieran a los campeonatos ni al Anexo "J". Estas reglas entrarán en vigor antes del 1° de enero siguiente a su publicación.
- 201. SUPRIMIDO.**

CAPITULO XVI

CUESTION COMERCIAL UNIDA CON EL DEPORTE AUTOMOVILISTICO

202. Sin autorización escrita y previa de la FIA., ningún organizador o agrupación de organizadores cuya(s) prueba(s) forme(n) parte de un Campeonato, Trofeo o Copa de la FIA. podrá indicar o hacer creer que dicho Campeonato, Trofeo o Copa está subvencionado o apoyado financieramente, directa o indirectamente, por una empresa u organización comercial.
203. La FIA. se reserva en exclusiva el derecho de ligar el nombre de una empresa, organización o marca comercial a un Campeonato, Trofeo o Copa de la FIA.
204. **SUPRIMIDO**

CAPITULO XVII

REGLAMENTO RELATIVO A LOS NUMEROS DE COMPETICIÓN Y A LA PUBLICIDAD EN LOS VEHÍCULOS

205. Las cifras que compongan el número de competición serán de color negro sobre fondo blanco rectangular. En los vehículos de color claro, el fondo rectangular blanco deberá estar rodeado de un ribete negro de 5 cm. de ancho.
206. El diseño de las cifras será del tipo clásico tal como se describe a continuación: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0.
207. Los números de competición sobre cada vehículo se colocarán de la siguiente manera:
- a) Sobre las puertas delanteras o a la altura del habitáculo del piloto a cada lado del coche.
 - b) Sobre el capot delantero, visible por delante.

Para lo monoplazas y vehículos antiguos:

- a) La altura mínima de las cifras será de 23 cm. y el ancho del trazo de 4 cm.
- b) El fondo blanco tendrá al menos 45 cm. de ancho y 33 cm. de alto.

Para los demás vehículos:

- a) La altura mínima de las cifras será de 28 cm. y el ancho del trazo de 5 cm.
 - b) El fondo blanco tendrá al menos 50 cm. de ancho y 38 cm. de alto.
208. Sobre los guardabarros delanteros figurará la reproducción de la bandera nacional del o de los pilotos que conduzcan los vehículos así como sus nombres. La altura mínima de reproducción de la bandera y de las letras de los nombres será de 4 cm.
La distancia entre el borde del trazo de las cifras y el borde del fondo no será inferior a 5cm. en ningún sitio.
209. Por encima o por debajo del fondo blanco, se dejará una superficie que abarque el ancho rectangular total y una altura de 12 cm., a disposición de los organizadores, con vistas a colocar, si viniese al caso, una publicidad. En los coches donde no sea posible disponer de esta superficie (por ejemplo algunos monoplazas), el concursante estará obligado a dejar libre de publicidad una superficie complementaria, con las mismas dimensiones que la superficie anteriormente definida.
Bajo reserva de eventuales limitaciones impuestas por las ADN, el resto de la carrocería podrá llevar publicidad.

210. Ni los números de competición, ni las publicidades podrán rebasar la superficie de la carrocería.
211. Los parabrisas y demás superficies acristaladas deberán quedar libres de toda inscripción, a excepción de una banda que tenga una altura máxima de 10 cm. en la parte superior del parabrisas y, a condición de que la visibilidad trasera quede intacta, una banda que tenga una altura máxima de 8 cm. sobre la luneta trasera.
Nota: Los puntos 209, 210 y 211, no son de aplicación para los vehículos antiguos.
212. La publicidad en vehículos antiguos se limitará, como máximo, a un emplazamiento de 50 x 14 cm. por encima y otra por debajo de los tres números de competición (los vehículos pueden tener un máximo de cuatro números de competición). En el caso de que no hubiera sitio para colocar las publicidades permitidas por encima o por debajo de los números de carrera, podrán situarse al lado, pero siempre junto al fondo o en el borde de estos números. Uno de los dos emplazamientos a cada número de competición, podrá ser reservado para la publicidad del organizador. Los concursantes no podrán rechazar esta publicidad. Los nombres de los equipos concursantes/pilotos podrán aparecer una vez sobre cada lado del vehículo, dimensiones máximas de 10 x 40 cm. para cada lado. Podrá aparecer a cada lado una insignia del club, con dimensiones máximas de 10 x 10 cm. Los distintivos publicitarios de cada vehículo específico podrán ser conservados tal como vienen de origen (así como el número del chasis).

PRESCRIPCIONES GENERALES

CONTENIDO

| | |
|----------------|--|
| CAPITULO I | Definiciones |
| CAPITULO II | Condiciones Generales |
| CAPITULO III | Reglamento Particular |
| CAPITULO IV | Oficiales |
| CAPITULO V | Inscripciones |
| CAPITULO VI | Seguro |
| CAPITULO VII | Tripulaciones |
| CAPITULO VIII | Itinerario - Libro de Ruta Tarjeta de Tiempos |
| CAPITULO IX | Placas de Rally y Números de Competición |
| CAPITULO X | Publicidad |
| CAPITULO XI | Circulación |
| CAPITULO XII | Reparaciones - Asistencia – Reabastecimiento |
| CAPITULO XIII | Neumáticos - Rueda de Repuesto |
| CAPITULO XIV | Reconocimiento |
| CAPITULO XV | Verificación Técnica – Controles Administrativos |
| CAPITULO XVI | Largada y Nueva Largada |
| CAPITULO XVII | Tarjeta de Tiempos |
| CAPITULO XVIII | Procedimiento para el Funcionamiento de los Controles. |
| CAPITULO XIX | Pruebas Especiales |
| CAPITULO XX | Parque Cerrado |
| CAPITULO XXI | Resultados |
| CAPITULO XXII | Empates |
| CAPITULO XXIII | Minutas - Informes Finales |
| CAPITULO XXIV | Reclamaciones y Apelaciones |

CAPITULO XXV

Cobertura Justa e Imparcial

CAPITULO XXVI

Ceremonia de Inicio del Rally

PRESCRIPCIONES GENERALES QUE SE APLICAN A TODOS LOS CAMPEONATOS DE RALLY FISCALIZADOS POR LA C.D.A. DEL A.C.A. Y LAS F.R.A.D.

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

Cualquier infracción ó desviación a estas reglamentaciones serán informadas a los Comisarios Deportivos quienes podrán imponer una penalización de acuerdo a lo dispuesto por los Arts. 152 y 153 del RDA / CDI.

Las Prescripciones detallan, completan y en ciertos lugares clarifican las condiciones generales descriptas en los siguientes:

- * Código Deportivo Internacional y sus Anexos (el Código).
- * Reglamento Deportivo Automovilístico (R.D.A.)
- * Reglamento del Campeonato Argentino de Rally
- * Reglamentos de Campeonatos Regionales de Rally
- * Reglamentos de Copas de Rally

Sólo la CDA del ACA puede conceder excepciones a las Prescripciones y a los Reglamentos que de ella dependan.

Estas prescripciones tienen vigencia a partir del 1 de Enero de 2008.

I DEFINICIONES

1.1 Rally de primera categoría (prueba deportiva)

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

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

1.2 Día

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.

1.5 Sección

Puede ser determinado entre:

- la largada y un reagrupamiento.
- dos reagrupamientos sucesivos.
- reagrupamiento y la llegada de la etapa 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 de Campeonato y/o por el Reglamento Particular del Rally.

1.9 Anexos

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

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

Los anexos son emitidos:

- por los organizadores, hasta el comienzo de la verificación técnica. Están sometidos a la aprobación de la CDA, salvo en lo relativo a modificaciones del itinerario, o al programa de reconocimientos.
- por los comisarios deportivos de la prueba (los Comisarios Deportivos), 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 Concurrente

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 copiloto y/o navegante.

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 toda audiencia.
- Final de la Verificación Administrativa y Técnica Final realizada de acuerdo al RDA.
- Final de la Entrega de Premios.

II CONDICIONES GENERALES

2.1 Vehículos admitidos

2.1.1 Serán admitidos los automóviles técnicamente comprendidos dentro de la Categoría Turismo Rally, en vigencia a la fecha de realización de la competencia, que se mencionan en el Reglamento del Campeonato Argentino con las homologaciones de FIA o CDA según corresponda.

2.1.2 En caso de certámenes zonales los Reglamentos de Campeonato deberán mencionar los automóviles admitidos.

2.1.3. Las modificaciones permitidas, así como también los equipos y modificaciones adicionales obligatorias, son las correspondientes a las prescripciones que dicta el Anexo "J", el CDI de la FIA y/o el Reglamento Técnico de la Categoría Turismo Rally de la CDA, según corresponda.

III REGLAMENTO PARTICULAR

3.1. Condiciones de publicación

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

- el R.D.A.
- estas Prescripciones.
- el Reglamento Particular del Campeonato correspondiente.
- todas las reglamentaciones e interpretaciones publicadas en Boletines Oficiales de la C.D.A.

3.1.2 El reglamento particular 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 reglamento particular deben enviarse a la CDA por lo menos 40 días antes del comienzo de la prueba, para obtener su aprobación.

Durante las dos semanas posteriores a la recepción del borrador del reglamento, la CDA informará al club organizador sobre cualquier modificación que deba hacerse, y dará su visto bueno autorizando su publicación.

Dos copias del reglamento particular final tal como se publicó deben enviarse a la CDA por lo menos 20 días antes de la realización de la prueba.

3.1.4 El título de Campeonato Argentino de Rally y el logotipo de la CDA deben aparecer en la tapa del reglamento particular de cada rally del Campeonato Argentino, así como en los Anexos y en la primera página de las clasificaciones no oficiales y oficiales.

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

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

3.2 Enmiendas al reglamento particular - Anexos

3.2.1 Las cláusulas del reglamento particular sólo pueden enmendarse de acuerdo con los Artículos 66 y 141 del RDA.

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, el Reglamento de Campeonato y del Reglamento Particular durante el desarrollo de la carrera

El, debe informar a los Comisarios Deportivos de cualquier incidente importante que haya ocurrido requiriendo la aplicación de las Prescripciones Generales, el Reglamento de Campeonato o el Reglamento Particular de la Prueba.

3.3.2 Cualquier reclamo elevado por un competidor se remitirá a los Comisarios Deportivos para que deliberen y decidan al respecto (Art. 171 y siguientes del CDI).

3.3.3 De igual manera, cualquier caso no previsto en los reglamentos será estudiado por los Comisarios, quienes tienen el exclusivo poder de decisión. (Art. 141 del CDI).

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

3.3.5 Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o desleal realizada por el concurrente 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.

IV OFICIALES

4.1 Comisarios Deportivos de la prueba

El Colegio de Comisarios Deportivos de un rally del Campeonato Argentino siempre deberá comprender como mínimo tres miembros. Dos o tres miembros serán designados por la CDA (incluido el Presidente) y uno por la FRAD en que se organiza el rally.

Deberá haber 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 rallies del Campeonato Argentino la CDA podrá designar un observador.

4.2.2 Ningún observador de la C.D.A. puede ser al mismo tiempo Comisario Deportivo del mismo rally.

4.3 Delegado de Seguridad

La C.D.A. puede designar un delegado de seguridad, que es específicamente responsable de controlar la seguridad del público en el rally.

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

4.4.1 Como parte de sus deberes, queda a discreción del observador de la CDA 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:

4.4.1.1 Deberán exhibir un adhesivo distintivo en el parabrisas del vehículo. El mismo será considerado como pase libre y provisto por el Organizador

4.4.1.2 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

4.4.1.3 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 “barredora” antes de continuar.

V INSCRIPCIONES

5.1 La fecha del cierre de inscripciones debe ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba.

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

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

- 5.1.2 La inscripción efectuada por telegrama o fax, se perfeccionará mediante la firma de los Formularios Oficiales en la oportunidad de la Verificación Administrativa Previa a la competencia.
- 5.1.3 No se admitirán inscripciones colectivas, es decir de más de un vehículo por formulario de inscripción o telegrama.
- 5.1.4 Las tripulaciones de los automóviles deberán presentar las licencias habilitantes en oportunidad de inscribirse y toda vez que le sean solicitadas.
- 5.1.5 No podrán participar de la prueba aquellos conductores, navegantes y/o concurrentes que hallándose regularmente inscriptos, mantengan deudas pendientes con el Automóvil Club Argentino, la Comisión Deportiva Automovilística del ACA, o cualquier otra entidad afiliada a ella.
- 5.1.6 Los concurrentes extranjeros, deben presentar una autorización según el Art. 70 del R.D.A.
- 5.1.7 Salvo en los casos previstos en las presentes Disposiciones, no pueden hacerse enmiendas en la solicitud de inscripción. Sin embargo, el concurrente podrá reemplazar libremente el auto declarado en la solicitud de inscripción por otro del mismo grupo y las misma clase, hasta el momento de la verificación técnica.
- 5.1.8 Esta prohibido hacer cualquier cambio de concurrente 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.
- Sólo la CDA puede autorizar el reemplazo de los dos miembros de la tripulación.
- 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.
- 5.3 Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concurrente y todos los miembros de la tripulación se remiten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el RDA y sus Anexos, en estas Prescripciones, en el Reglamento de Campeonato y en el Reglamento Particular.
- 5.4 **Derechos de inscripción**
- 5.4.1 Los derechos de inscripción serán definidos por la CDA y/o las FRAD y mencionados en los respectivos Reglamentos de Campeonato.
- 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.

VI SEGURO

- 6.1 El Club Organizador 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 a la última etapa, o al momento del abandono o la exclusión.

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

El Club Organizador tiene la obligación de entregar al Comisario Deportivo designado por la CDA, como máximo hasta una hora antes de comenzar las Verificaciones Administrativas Previas, el original de esa Póliza de Seguro o un Certificado de Cobertura extendido por la Compañía de Seguros, donde consten todos los datos de riesgos y montos cubiertos. Si así no lo hicieren el Comisario Deportivo dejará constancia en un Acta y la CDA decidirá las sanciones a aplicar al club por incumplimiento de esas disposiciones.

- 6.2 Toda persona que de una u otra manera este vinculada a la competencia podrá contratar seguros complementarios individuales.
- 6.3 El organizador no podrá ser acusado en ningún caso por los accidentes corporales o materiales que pudieran ocurrir a tripulaciones o concurrentes.
- 6.4 Los vehículos de asistencia; aún 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.

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

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 informada a los Comisarios. Si un tercero es admitido a bordo (excepto si es para transportar a una persona herida), Esto será informado a los Comisarios.
- 7.2 Los dos miembros de la tripulación serán designados como piloto y navegante de acuerdo a las disposiciones de la CDA.

El puntaje será otorgado al tripulante que figure como piloto en la Planilla de Inscripción.

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

En caso contrario solamente lo podrá hacer el que se hubiere inscripto como piloto del vehículo.

Tratándose de navegantes que no conducen, deberán cumplir con las disposiciones sobre Licencia de Navegante que fije la CDA.

7.3 El nombre del piloto y/o navegante, deben aparecer en ambos guardabarros delanteros o en las ventanillas laterales traseras del automóvil. En este caso la altura máxima de las letras es de 10 cm. y de igual tamaño para ambos tripulantes (piloto del lado izquierdo, navegante del lado derecho).

Cualquier concurrente que no cumpla con esta regla estará sujeto a una penalización económica.

7.4 En caso de rotura del vidrio, la penalización en efectivo no se aplicará.

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 será informada a los Comisarios Deportivos.

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

8.1.2 En todos los casos, el libro de ruta debe estar en conformidad con el standard publicado en el Reglamento de Campeonato de Rally de la CDA. Debe ser impreso en formato A5 y contar con las señales de “OK” y “SOS” 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 etapa, los organizadores programarán las largadas de los autos de competición a un intervalo de por lo menos un minuto.

8.2.2 Este intervalo debe ser y mantenerse idéntico para todos los autos de competición, a menos que se incluyan reglas diferentes en los Reglamentos de Campeonato o a menos que la CDA conceda una excepción específica.

8.3 Tarjeta de tiempos

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

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 hay.

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 los Comisarios.

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

8.4 Documentos Estándar

Para el Campeonato Argentino, el Libro de Ruta, la Planilla de Horarios y el Carne Horario, deben confeccionarse de conformidad con los documentos estándar de la CDA.

IX PLACAS DEL RALLY Y NUMEROS DE COMPETICION

9.1 El Comité de Organización (excepto para el Campeonato Argentino) suministrará a cada tripulación los dos paneles con los números de competición reglamentarios de 65 cm. de ancho por 50 cm. de alto y en forma opcional dos placas de identificación.

9.2 Los números de competición (5 cm. de ancho de trazo y 28 cm., de alto) deben aparecer en los paneles en negro sobre fondo blanco, sobre un rectángulo mínimo de 45 cm. de ancho por 36 cm. de alto.

9.3 Los números de competición provistos por los organizadores deberán estar colocados obligatoriamente sobre cada una de las puertas delanteras del auto, durante toda la duración del rally.

Queda expresamente prohibido, bajo pena que puede llegar hasta la exclusión, recortar la publicidad obligatoria del Organizador, ni aún cuando sea colocada en otro lugar del vehículo.

9.4 Para el Campeonato Argentino, serán provistos dos números para cada ventana lateral, que medirán 25 cm. de alto y tendrán un ancho de trazado de al menos 3 cm. de color naranja fluorescente (PMS 804). Estos números deberán ubicarse en la parte superior de las ventanas traseras, sobre el nombre de cada tripulante.

9.5 También deberán ser provistos para el Campeonato Argentino dos paneles para puertas delanteras que midan 67 cm. de largo por 17 cm. de alto incluyendo un marco blanco de 1 cm. Este panel deberá comprender un casillero con el número de competición que mida 15 cm. x 15 cm. el cual deberá estar ubicado siempre en el frente del panel. Los números serán de color amarillo fluorescente (PMS 803) de 14 cm. de alto con un trazo de 2 cm.

PUBLICIDAD

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

Este autorizada por las leyes nacionales y los reglamentos de la CDA.

No sea contraria a los buenos usos y costumbres.

No invada los lugares reservados para las placas y números de competición.

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

10.2 Los espacios publicitarios que se encuentren inmediatamente encima o debajo de los números de competición, así como las placas del rally quedan reservados para la publicidad de los organizadores.

Los concurrentes no pueden rechazar esta publicidad obligatoria.

10.3 La publicidad obligatoria de la competencia, se indicará en el anexo respectivo.

10.4 Todas las letras del nombre del auspiciante deben ser, como máximo, de la misma altura y grosor que las del nombre del rally.

XI CIRCULACION

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

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 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 precisados.

11.3.3 Que los hechos no sean susceptibles de diversas interpretaciones.

11.4 Queda prohibido, bajo pena de exclusión, remolcar o transportar los autos, o hacer que los empujen, salvo para colocarlos de vuelta sobre la ruta o para liberar la ruta. Cualquier infracción se informará a los Comisarios Deportivos.

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

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

11.5.2 Comportarse de una manera antideportiva.

XII REPARACIONES - ASISTENCIA - REABASTECIMIENTO

12.1 Reparaciones. Condiciones Generales.

12.1.1 Las reparaciones serán definidas como un trabajo no restringido en un auto de competición, excepto cuando están limitadas como en el presente Artículo 12 y Artículo 12.2

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

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 puede implicar la aplicación de los artículos 152/153 del RDA / CDI. por parte de los Comisarios Deportivos.

Dependiendo de la gravedad de la infracción, otras sanciones pueden ser aplicadas posteriormente por las Autoridades de la C.D.A. o por las Federaciones respectivas.

12.1.4 Cuando sea necesario como parte de la asistencia (en caso del tanque o de la bomba de nafta), se permitirá el vaciado y/o recarga en un Parque de Servicio siempre y cuando:

- I) El trabajo se realice bajo la supervisión de un Oficial Deportivo
- II) No se realice ningún otro trabajo en el auto durante la operación de vaciado y/o recarga.
- III) Se establezca un perímetro de seguridad adecuado alrededor del auto
- IV) Haya personal de bomberos presente con equipo adecuado para atacar líquidos inflamables.
- V) Sólo se coloque suficiente combustible como para alcanzar la próxima zona de reabastecimiento.

12.2 Definición de "Asistencia Prohibida"

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

12.2.2 La presencia de personal del equipo o de cualquier vehículo de transporte del equipo (incluyendo helicópteros) dentro de un radio de un kilómetro alrededor de su auto de competencia, excepto:

- a) En los Parques de Asistencia y zonas de asistencia remota si las hubiera.
- b) En lugares autorizados por Anexos. Un miembro del equipo podría asistir en el área de lavado si ésta es dispuesta.
- c) En Pruebas Especiales desde la pancarta amarilla al comienzo del Control Horario hasta la señal de stop al finalizar la Prueba Especial.

- d) 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.
- e) Mientras transporte(n) la(s) tripulación(es) hasta o desde el Parque Cerrado.
- f) 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.

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 En el Parque | Cantidad de Parques Por Etapa | Máx. Distancia de PE'S entre Parques | Cambio Neumáticos | Observaciones |
|------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|-------------------|---|
| I | 30 o 45 min. | Máximo 5 | 50 Km. | Si | 45 minutos solo Final del día Puede ser 20 min. Final Rally |
| II | 20 min. | 1 | - | Si | Antes de Primer PE de cada día |

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 (los 25 metros indicados en el Anexo 1, serán reducidos a 5 metros). El procedimiento de entrada al Control Horario será una zona cerrada por vallas o barreras a la cual solo tienen permitido su ingreso personas autorizadas (mecánicos, periodistas, autoridades, etc.).

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

12.4 Vehículos permitidos en los Parques de Asistencia

12.4.1 Un máximo de dos (2) vehículos de asistencia por auto inscripto 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 12.4.2, en lugares de aledaños con el Parque de Asistencia.

12.5 Reabastecimiento

- 12.5.1** Todos los participantes deberán obligatoriamente reabastecerse de combustible en el interior de los Parques de Asistencia o Zonas de Reabastecimiento, indicadas en el Libro de Ruta.
- 12.5.2.1** Los organizadores podrán excepcionalmente prever puntos suplementarios de reaprovisionamiento de combustible.
- 12.5.3** Para el Campeonato Argentino los competidores sólo pueden recargar combustible en las zonas de reabastecimiento indicadas por el Organizador en el Libro de Ruta, excepto la condición detallada en el Art. 12.1.4.

XIII NEUMATICOS - RUEDAS DE REPUESTO

- 13.1** Se prohíbe el uso de neumáticos lisos en todos los rallies del Campeonato Argentino y de las FRAD. Está prohibido el uso de mouse y/o clavos.
- 13.2** Excepto en los Parques de Servicio, no se permite a las tripulaciones modificar intencionalmente el diseño de los neumáticos colocados o auxiliares, ni aún utilizando equipamiento que lleven a bordo.
- 13.3** Los automóviles de competición podrán llevar dos ruedas de repuesto como máximo.

XIV RECONOCIMIENTO

- 14.1** Una o más de las siguientes tres normas para el reconocimiento se aplican y se especifican en el Reglamento Particular.
- 14.1.1** Reconocimiento prohibido tanto por las autoridades o por los propietarios del lugar (autoridades militares, Comisión de Forestación, propietarios privados):
Los Organizadores deben brindar a las tripulaciones la oportunidad de familiarizarse con el recorrido permitiendo cubrirlo (en un horario fijado con antelación y acerca del cual tanto el público como los concurrentes hayan sido informados), en autos registrados normalmente y respetando las leyes de tránsito.
- 14.1.2** Reconocimiento que pueda causar dificultades (disturbios en áreas residenciales, inconvenientes o peligros a los otros usuarios de los caminos, etc.).
Se debe organizar un Reconocimiento limitado tanto en duración como en número de pasadas.
- 14.1.3** Reconocimiento libre en áreas en donde el medio ambiente no pueda ser afectado, o donde la legislación lo permita.
- 14.1.4** Puesto que se trata de reconocimientos y no de entrenamientos, debe ser respetado el Código de Tránsito, los vehículos de reconocimiento deben estar cubiertos por un seguro tal como el exigido por la ley. Ninguna responsabilidad podrá incumbirse a los organizadores.
- 14.2** Vehículos de reconocimiento.

Los reconocimientos de ruta no podrán ser efectuados, más que con vehículos de producción de serie de conformidad a las especificaciones definidas a continuación:

- 14.2.1 Vehículo de serie. Autos de tracción simple o en caso de ser de tracción 4x4 deben ser camionetas.
- 14.2.2 No deberá poseer publicidad.
- 14.2.3 El motor será de producción de serie. (De acuerdo al Reglamento del Grupo “N”).
- 14.2.4 La caja de velocidades será de producción de serie. (De acuerdo al Reglamento del Grupo “N”).
- 14.2.5 El tubo de escape será de serie y deberá respetar el límite sonoro autorizado en Argentina.
- 14.2.6 Cinturones de seguridad de producción de serie (inerciales).
- 14.2.7 Asientos serán de producción de serie.
- 14.2.8 Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo “J”, Grupo “N”.
- 14.2.9 En las suspensiones los amortiguadores serán estándar en su forma exterior.
- 14.2.10 Sin jaula interna o barras o tubos externos que cumplan esta función, si existe no debe cumplir una función estructural. Sin hierros entre torneas (si no es provista como original de fábrica).
- 14.2.11 En la parte inferior del motor se permitirá un chapón de protección.
- 14.2.12 Neumáticos libres para tierra o ripio.
- 14.2.13 Las tripulaciones pueden utilizar un sistema de comunicación “liviano” (sin casco).
- 14.2.14 Se pueden desconectar el ABS y el airbag.

XV VERIFICACION TECNICA - CONTROLES ADMINISTRATIVOS

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 técnica y/o controles administrativos de acuerdo al cronograma especificado.
- 15.1.2 Cualquier equipo que presente sus autos a la verificación técnica o tripulantes a los controles administrativos, fuera de los límites horarios prescriptos en el reglamento particular del rally, serán reportados a los Comisarios.
- 15.1.3 La tripulación deberá presentar la ficha de homologación así como cualquier anexo a esta ficha.

Si 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 largada será de naturaleza completamente general, (control de licencias, la marca y el modelo del auto, aparente conformidad del auto con el grupo en el cual está inscripto, elementos de seguridad esenciales, conformidad del automóvil con el Código Nacional de Circulación en Ruta, etc.).
- 15.1.7** Esta actividad incluirá:
- 15.1.7.1** Identificación de la tripulación. Cada miembro debe estar provisto de dos fotos recientes con formato de identidad (4 x 4 cm.).
- 15.1.7.2** Identificación del auto, el chasis, el bloque del motor, cualquiera de los cuales 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 concurrente es responsable de la conformidad técnica de su auto durante toda la duración del rally, toda infracción será informada a los Comisarios.
- 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 los Comisarios Deportivos serán notificados.

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

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

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 concordancia del auto con el vehículo presentado en la verificación técnica inicial.
- 15.2.1.2** Si existe alguna razón para imponer algunas de las sanciones previstas.
- 15.2.2** La ausencia de una de las marcas de identificación, según el Art. 15.1.7, será informada a los Comisarios.

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 Capítulo XXIV de estas disposiciones.

Este importe se pagará por anticipado.

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

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 las autoridades de la prueba 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 aún cuando éste no lo pudiera hacer por sus propios medios, y ponerlo a disposición de las Autoridades de la Prueba.

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

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 reglamento particular. En este caso, las penalizaciones (exclusivamente económicas) 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.

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.

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 las etapas subsiguientes se determinará de acuerdo con la clasificación general provisoria establecida al final de la etapa previa y será publicado en el horario especificado en el programa del Reglamento Particular.

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.

Se pueden entregar varias tarjetas de tiempos juntas, encuadradas en forma de libro que cubran una sección o día del rally.

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

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

Las horas y minutos siempre se indicarán de la siguiente manera: 00.01 - 24.00, sólo se contarán los minutos transcurridos. A lo largo del rally, la hora oficial será aquella especificada en el reglamento particular.

- 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 que su sellado e inscripción de los tiempos registrados.

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

- 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 el Director de la Prueba

- 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.

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 aprobadas por la CDA.
- 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. Si se prevee una importante presencia de espectadores en la zona del CH, un área de por lo menos 5 metros antes y después de la zona de control de ambos lados de la ruta, debe ser protegida con barreras u otro elemento que cumpla esa función, a efectos de facilitar las tareas de control. El fin de zona de control, aproximadamente 25 m. más adelante, está indicado por una pancarta final con tres rayas negras transversales sobre fondo beige.
- 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.
- 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, quienes pueden consultar el reloj oficial que se encuentra sobre 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 15 minutos antes de la hora ideal de paso del primer auto de competición.
- 18.1.8** A menos que el Director de la Prueba decida otra cosa, dejarán de funcionar 15 minutos después del tiempo ideal de llegada del último auto de competición, más el tiempo de exclusión.
- 18.1.9** Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del oficial a cargo de cualquier control. En caso de no hacerlo, esto será informado a los Comisarios.
- 18.2 Señalización de los controles**
- 18.2.1** Deben utilizarse las señales que aparecen en el Anexo I
- 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 I.
- 18.2.3** La señalización de la zona de control se realiza por medio de tres pancartas con la siguiente descripción (ver Anexo I).
- Nótese, que de ser necesario, se podrán hacer más visibles las Pancartas, agregándole una bandera amarilla a las de fondo amarillo o una roja a las de fondo rojo.
- 18.2.4 Control horario**

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

18.2.5 **Control de Paso**

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

18.2.6 **Prueba especial**

- 18.2.6.1 El punto de largada esta indicado por medio de una pancarta “bandera de largada” sobre fondo rojo.
- 18.2.6.2 La llegada está precedida por una pancarta con bandera a cuadros sobre fondo amarillo. La línea de llegada, donde se tomarán los tiempos, está indicada por una pancarta con bandera a cuadros sobre fondo rojo.
- 18.2.6.3 Una pancarta “STOP” sobre fondo rojo se ubica aproximadamente entre 100 y 300 m. más adelante.

18.3 **Zona de control**

Todos los oficiales de control deben ser identificables. En cada control, el jefe debe usar un chaleco distintivo con el fin de ser fácilmente identificable.

18.4 **Controles de paso**

En todos estos controles, identificados por pancartas que figuran en el Anexo 1, 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 relativamente lenta.
- 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.
- 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 18h58' está en horario si el registro tiene lugar entre las 18h58'00" y las 18h58'59".

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 reglamento particular del rally o esté indicado en un anexo posterior. Sin embargo, la hora anotada en la tarjeta de tiempos será la hora programada del rally, no la hora real.
- 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 apropiada.

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 carnet de control constituye a la vez, la hora de llegada de fin de sector de enlace y la hora de largada del nuevo sector.
- 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 25 m., 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 carnet, 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 y 19.5).
- 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 Exclusión

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

- 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 pronunciada por el Director de la Prueba. Para calcular dicha puesta fuera de carrera, se aplicará el tiempo concreto y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

No obstante si la exclusión por esta circunstancia se produjo en el primer día, la tripulación puede participar el segundo día si el respectivo Reglamento de Campeonato 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 12h 00' - tiempo ideal 1h 00 - hora de registro 13h 10'

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

Retraso que cuenta para la exclusión = 10 min.

Sector de enlace B:

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

Penalización por adelanto = 20 min.

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

Sector de enlace C:

Tiempo ideal 2h 00' - registro 16h 30'

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

Retraso que cuenta para la exclusión = 10 minutos adicionales.

Total sectores de enlace A + B + C

Penalizaciones totales (por retraso y adelanto):

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

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).
- 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: 12h. 01´

18.9.3.a 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´

18.9.3.b 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).

18.9.3.c 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 (XX). Se deberán apagar los motores.

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. Los autos deben largar en el orden en el cual largaron la sección anterior. En ningún caso, pueden tomarse en cuenta sólo los tiempos realizados durante las pruebas especiales para establecer la clasificación general, además deben incluirse las penalizaciones de los tramos así como cualquier otra penalización expresada en tiempo.

XIX PRUEBAS ESPECIALES

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

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

19.2 Durante las Pruebas Especiales, la tripulación debe usar cascos y cinturones de seguridad aprobados cuando se encuentren en el interior del auto, bajo pena de ser reportados a los Comisarios.

Estos elementos de seguridad deben responder a las normas de la CDA del ACA, vigentes al momento de la competencia, pudiendo ser exigida la presentación de buzos y cascos en la Verificación Previa, para su control y aprobación.

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

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

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

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 de la prueba especial (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.

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 cuya explicación estará incluida en el Reglamento Particular del Evento.

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

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

- Primera oportunidad: 10 segundos.
- Segunda oportunidad: 1 minuto.
- Tercera oportunidad: 3 minutos.
- 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 Cualquier tripulación que se niegue a largar en una prueba especial a la hora y en la posición que se le ha atribuido, será informada a los Comisarios, ya sea que la prueba especial se dispute o no.

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

- 19.11** 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 décimo de segundo si el Reglamento de Campeonato 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 pruebas especiales de la tripulación y la hora se anotará al final de la etapa o control de reagrupamiento.
- 19.12** Si, por culpa de la tripulación, no se puede anotar el horario, se impondrán las siguientes penalizaciones:
- 19.12.1** Para la largada: exclusión.
- 19.12.2** Para la llegada (Punto Stop): penalización de 5 minutos.
- 19.13** Los tiempos realizados por las tripulaciones en cada prueba especial, se sumarán a sus otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.), expresadas en tiempo.
- 19.14** Durante una prueba especial, esta prohibida la asistencia. Cualquier infracción a esta regla será informada a los Comisarios. Tal decisión sólo se anunciará al final de una sección o de un día.
- 19.15** Los intervalos de largada para las pruebas especiales deben respetar las mismas reglas establecidas para la largada del día en cuestión, a menos que la CDA conceda una excepción.
- 19.16 Interrupción de una Prueba Especial**
- 19.16.1** Cuando por cualquier razón se deba dar por cancelada una prueba especial, los Comisarios pueden asignar a cada tripulación afectada el tiempo que consideren más justo.
- 19.16.2** No obstante, ninguna tripulación que sea solamente o conjuntamente responsable de interrumpir una prueba puede beneficiarse con esta medida. Se le acreditará el tiempo real empleado, con tal que éste sea superior al tiempo otorgado a las otras tripulaciones.
- 19.17 Autos de cierre de ruta**
- Los organizadores deben incluir por lo menos dos autos de cierre de ruta numerados “00” y “0”.
- Estos autos deben recorrer el camino completo de todas las pruebas especiales del rally.
- 19.18 Plan de seguridad**
- El plan de seguridad debe estar de conformidad con el plan requerido por la CDA.
- 19.19 Seguridad del concurrente – Carteles SOS / OK**
- 19.19.1** Cada Libro de Ruta debe contener en su contratapa en tamaño A4 una señal **SOS** en color rojo en su reverso una señal **OK** en color verde

- 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 helicóptero 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 RDA.
- 19.19.5** En caso de accidente donde no es requerida la intervención médica la señal “**OK**” , debe ser claramente mostrada por un miembro de la tripulación a los siguientes vehículos o a cualquier helicóptero que trate de asistirlos.
- 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** Toda tripulación que se retire de un Rally, debe informar ese retiro a los Organizadores, tan pronto como sea posible. Salvo en caso de fuerza mayor, cualquier tripulación que omita cumplir con ese requisito será posible de una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

XX PARQUE CERRADO

20.1 Condiciones generales

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

- 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 y los Comisarios Deportivos hayan autorizado la apertura del Parque Cerrado.

- 20.1.4.** Ninguna persona, excepto los oficiales del rally que cumplen una función específica, puede ingresar al parque cerrado.
- 20.1.5** En la largada de un rally puede haber un parque cerrado de largada, al cual deben presentarse los autos como máximo 4 horas antes de la largada.
- 20.1.6** 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.
- 20.1.7** Solo los oficiales en cumplimiento de sus funciones y/o miembros de la tripulación, están autorizados a empujar un auto de competición dentro, en la entrada o en la salida de un parque cerrado en: una largada, control horario, reagrupamiento o final de un día.

20.2 Reparaciones en Parque Cerrado

- 20.2.1** Si los Comisarios Técnicos de un rally consideran que el estado de un auto es tan defectuoso que puede afectar el tránsito normal en ruta, dicho auto debe ser reparado en presencia de un Comisario Técnico.
- 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 día, cambiar el parabrisas o la ventanilla trasera con la posibilidad de recibir ayuda externa de hasta 3 personas..
- 20.2.4** Si, con el fin de cambiar el parabrisas, es necesario estirar partes de la carrocería y/o barras de seguridad, 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.

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 organizados por la CDA del ACA o por las FRAD's, los puntos otorgados en cada rally serán mencionados en los respectivos Reglamentos de Campeonato.

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

- El total de puntos si mas del 50% de la distancia total de Pruebas Especiales programadas han sido disputadas.
- La mitad de los puntos serán otorgados si han sido disputadas entre el 25% y el 50% de la distancia total de Pruebas Especiales programadas.
- No serán asignados puntos si menos del 25% de las distancias citadas, fueron recorridas.

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 en el Artículo 21.4.1

- 21.4.1**
- clasificaciones no oficiales: clasificaciones distribuidas por el control del rally durante un 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.

XXII EMPATES

22.1 Campeonato

La regla para decidir entre pilotos y navegantes 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 el empate, la regla para decidir entre los pilotos en cuestión será de acuerdo a la cantidad de mejores tiempos logrados en la primera prueba especial de cada rally del Campeonato en el que hayan participado.
- 22.1.4** En caso de que el empate se mantenga, la CDA del ACA 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.

XXIII MINUTAS - INFORMES FINALES

23.1 Minutas

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

23.2 Informes finales

Al final del rally, los organizadores pueden redactar un informe final.

23.3 Envío de minutas e informes

Las minutas, incluido el informe final -si lo hay- deben enviarse a la CDA del ACA dentro de los siete días de finalización del rally.

XXIV RECLAMACIONES Y APELACIONES

- 24.1** El derecho a reclamación solo corresponde a los concurrentes. Art. 171, 172, 173, 174 y 175 del CDI.

El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución que anualmente establecerán la CDA y/o las FRAD's.

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 \$ 1.000.

- 24.2** Todos los concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos, con excepción del recargo de tiempo, cuando sean impuestas con posterioridad al desarrollo de un día o de un rally, según lo establecido en los Art. 181, 182 y 185 del CDI y en los Procedimientos para Penalidades y Apelaciones del RDA.

La CDA y/o las FRAD's, anualmente establecerán el importe de caución para las Apelaciones. Esta caución es exigible desde el instante en que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, lo cual debe ser cumplimentado dentro de la hora siguiente a ser notificados de su decisión. Art. 181 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. 185 del CDI.

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

Arancel por apelaciones para categorías nacionales \$ 1.000.

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.

XXVI CEREMONIA DE INICIO DEL RALLY

Una Ceremonia de Apertura del Rally puede ser organizada a manera de promoción y difusión a través de los medios.

La programación y el lugar de la Ceremonia debe ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba.

PRESCRIPCIONES GENERALES PARA COMPETENCIAS EN PISTA AÑO 2008

CONDICIONES GENERALES

La Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino organizará y fiscalizará los Campeonatos Argentinos que son de su propiedad conforme a las competencias que están incluidas en el correspondiente calendario.

Todas las partes involucradas, organizadores, concurrentes, pilotos y oficiales se comprometen a aplicar, respetar y observar el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA), el Código Deportivo Internacional (CDI), el presente Reglamento Deportivo (RD), los Reglamentos de Campeonato (RC) 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 2008 y reemplaza todo otro Reglamento Deportivo similar emitido con anterioridad.

Art. 1 AUTORIDADES DEPORTIVAS

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

POR EL ORGANIZADOR

- Director de la Prueba y Adjunto
- Secretario de la competencia
- Comisario de boxes y Adjunto
- Comisarios de pista
- Jefe de Seguridad
- Jefe de Servicio Médico
- Banderilleros

La CDA, según el evento, podrá designar

- Un Comisario Deportivo o Colegio de Comisarios Deportivos
- Director de Carrera
- Comisarios Técnicos
- Delegado Observador
- Oficial Cronometrista y Oficiales Deportivos
- Oficiales afectados al Auto de Seguridad
- Jueces de Hechos (Veedores)
- Un Delegado Médico
- Un Asesor de Comisarios Deportivos
- Un Piloto para el Auto Médico
- Un Largador

Todas las autoridades deportivas actuarán en cumplimiento de los derechos y deberes establecidos en el Capítulo X y concordantes del RDA, lo determinado en el Reglamento de Campeonato y el correspondiente RPP.

1.1 ORDENAMIENTO OPERATIVO DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

- La CDA designará a uno de los Comisarios Deportivos como Presidente del Colegio y el organismo funcionará bajo la autoridad del mismo.
 - En condiciones operativas normales, el control y conducción de un evento, estarán a cargo del Comisario Deportivo y del Director de la Prueba, de acuerdo a los artículos 140; 141 y 142 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 RDA, al Reglamento de Campeonato y al presente reglamento.
- b) La detención de cualquier auto conforme al RDA, al Reglamento de Campeonato 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 por los Campeonatos Argentinos deberá cumplimentar los siguientes requisitos básicos:

Deberá Ser:

- a) Una Entidad afiliada a una Federación Regional.
- b) Federación Regional.
- c) Asociación de Pilotos reconocida.
- d) Promotor o Empresa autorizada por la CDA .-

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

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

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

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

Art. 3 CONDICIONES GENERALES

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

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

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

La inscripción y posterior presentación de un auto a la Verificación Técnica Previa será considerada una manifestación implícita de conformidad a las reglamentaciones aplicables al evento.

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

3.1 COBERTURA MEDICA

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

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

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

Art. 4 CANTIDAD DE EVENTOS

Los Campeonatos Argentinos estarán compuestos por los eventos incluidos en el Calendario Deportivo publicado por la CDA.

Del mismo modo las FRAD, aprobarán y publicarán sus Calendarios, correspondientes a los Campeonatos Zonales y/o Regionales.

En caso que algunas de las pruebas programadas resultaren de imposible realización comprobada por la CDA y/o la FRAD, 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 pontaje para el Campeonato Argentino, en la Prueba Final deberán largar una cantidad mínima de diez (10) automóviles de la categoría.-

Las FRAD establecerán en sus reglamentos de campeonatos los mínimos de participantes en sus categorías, para la obtención de los puntos de Campeonato.

Art. 6 PRUEBA SUSPENDIDA, POSTERGADA ó APLAZADA

Conforme lo expresa el Artículo 60 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. 141 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 ó suspender el evento, se completaron la totalidad de las pruebas de clasificación o series clasificatorias, en las cuales tuvieron la posibilidad de tomar parte todos los participantes regularmente inscriptos, a estos se les adjudicará el puntaje obtenido, si correspondiera, aún si el evento fuera posteriormente cancelado.

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

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 al o 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 aún así no se definieran las posiciones, corresponderá el primer puesto a quien haya obtenido mayor número de segundos puestos, luego de terceros y así sucesivamente. Igual procedimiento se aplicará para establecer el orden de colocación en los puestos subsiguientes.

Si mediante la aplicación del procedimiento descrito en el presente artículo no se llegara a producir un resultado, la CDA 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.-

La CDA se reserva el derecho de relacionar los números de competición con firmas comerciales (Art. 2 RDA – 203 CDI).

Art. 10 DISTINTIVO DE LOS CAMPEONES

El poseedor del Título de Campeón Argentino 2007, deberá detentar durante el año 2008 en ambos costados de su auto, el distintivo que lo acredita como tal y que le entregará la CDA.

Art. 11 LICENCIAS

Para tener derecho a recibir puntos por los Campeonatos Argentinos, los pilotos deberán poseer Licencia Nacional otorgada por la CDA.

Salvo indicación contraria en el RC, no podrá competir ningún piloto con licencia extranjera.

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

Toda licencia que sea emitida en forma “Provisoria” tendrá solamente validez por una competencia o por el tiempo que determine el Ente fiscalizador.

Art. 12 INSCRIPCIONES

En cada competencia los Concurrentes deberán formalizar su inscripción de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75 y 79 del CDI.

Asimismo deberán tener especialmente en cuenta que:

LAS INSCRIPCIONES DEBERAN EFECTUARSE EN LA SEDE DEL ORGANIZADOR Y/O EN LA CDA. NO SE ACEPTARAN INSCRIPCIONES COLECTIVAS.

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; ACOMPAÑANTE (SI CORRESPONDIERA) Y CONCURRENTES EXPRESANDO SUS LICENCIAS, COMPETENCIA PARA LA QUE SE SOLICITA LA INSCRIPCION Y DESIGNACION DEL VEHICULO CON EL QUE PARTICIPARA.

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 Y EN LA CDA ANTES DE LAS 20,00 HORAS.

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 DE \$ 200 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.-

Si el Concurrente desea efectuar el cambio de autos entre sus pilotos, lo deberá informar a los Comisarios Deportivos dentro de los 30 minutos posteriores a la finalización de las Pruebas de Clasificación.

Dicho cambio solo procederá, antes de las Series o Prueba Final y se deberá efectuar en el sector de boxes antes de salir a pista.

El Concurrente deberá tener en cuenta que al realizarse el cambio, deberá adecuar sus autos con los números de los pilotos que correspondan, sus neumáticos y todo elemento técnico personalizado que corresponda. Asimismo los autos tendrán una penalización correspondiente al retiro de sus tiempos de clasificación, debiendo largar la Serie o la Final en la última posición de grilla.

12.2 CAMBIO DE CONDUCTOR INSCRIPTO

Se autoriza el cambio de un conductor inscripto por un suplente en las condiciones indicadas en el Artículo 121 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 CDA, 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 CDA quienes son los únicos autorizados a dar instrucciones a los participantes.

Para cumplir la Verificación Técnica en el día y horarios establecidos en el Reglamento de Campeonato y/o RPP, los autos deben estar en su box a disposición de los Comisarios Técnicos o en el lugar determinado.

Obligatoriamente debe estar presente el Concurrente con el correspondiente Pasaporte Técnico y/o ficha de homologación del auto, según lo que corresponda.

De no ser presentado el mismo, el vehículo no será habilitado para participar en las pruebas oficiales.

El horario de finalización de la Verificación Previa será el establecido por los Reglamentos correspondientes.

Ningún auto podrá salir a pista hasta que no haya sido aprobado por los Comisarios Técnicos.

A los efectos de proceder al pesaje dentro del horario de verificación, el piloto y acompañante si correspondiera, deberán estar a disposición de los Comisarios Técnicos con su equipamiento de competición reglamentario Art. 13.5. Esta disposición solamente es de aplicación cuando los reglamentos de la categoría prevean que el peso del auto, incluye la tripulación.

Los números de competición deberán estar ubicados en el auto durante la Verificación Técnica.

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

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 de quinientos pesos (\$ 500), las cuales por cada reiteración durante el transcurso del Campeonato serán duplicadas, no siendo apelable y debiendo ser abonada en el momento de su notificación, no pudiendo participar en ninguna prueba hasta tanto no sea cumplimentado el pago.

13.4 HORARIOS DE CONTROLES TÉCNICOS

Además de los horarios previstos en el RC y/o RPP para las Verificaciones Técnicas, cualquier consulta o requerimiento a los Comisarios Técnicos, deberá ser realizada dentro de aquellos horarios o hasta una (1) hora de finalizada la última actividad oficial en pista.

Los Comisarios Técnicos están facultados para:

- a) Verificar la elegibilidad de un auto en cualquier momento de la prueba.
- b) Requerir el desarme de un auto con el fin de comprobar que satisface los requisitos de elegibilidad y conformidad.
- c) Requerir a un Concurrente la entrega de la parte o muestra que se considere necesario.

Todo auto que, tras haber sido aprobado por los Comisarios Técnicos sea desmantelado o modificado de manera tal que su seguridad o elegibilidad puedan resultar afectadas o, que se haya involucrado en un accidente con consecuencias similares a las mencionadas, deberá presentarse nuevamente para obtener aprobación por parte de los Comisarios Técnicos.

El Director de Carrera o los Comisarios Deportivos podrán solicitar que cualquier auto involucrado en un accidente sea detenido y verificado.

13.5 SISTEMA DE PESAJE

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

Se procederá a labrar un acta en la cual quedarán establecidos su pesos.- Esta acta será firmada por el Piloto ó Acompañante, el Comisario Técnico y los Comisarios Deportivos .-

El peso registrado en el primer evento será válido hasta el sexto inclusive. En el séptimo se efectuará un nuevo control de peso el cual tendrá validez hasta la finalización del campeonato. No obstante lo expresado a requerimiento de los Comisarios Deportivos en cualquier evento puede ser controlado el peso de un piloto y/o acompañante y modificada el acta si así correspondiera .-

Si un Piloto ó Acompañante ingresan al campeonato ya avanzado el mismo, se lo pesará en la primera competencia que intervenga y se lo incluirá en el acta.

El peso registrado en la misma será el válido durante todas las Pruebas Oficiales, para la verificación del peso mínimo con Piloto ó Acompañante.

Luego del pesaje no será necesaria la presencia del Piloto ó Acompañante en la verificación del auto para este fin .-

Lo reglamentado en el presente artículo es de aplicación únicamente cuando los reglamentos de la categoría prevean que el peso mínimo incluye la tripulación.

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 artículo 253 del Anexo “J” del CDI.

Las butacas; cascos; buzos antiflama; 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

El Ente fiscalizador (CDA ó FRAD) podrá disponer el empadronamiento de los autos de competición, a los efectos de llevar un registro y control de los vehículos que participan en las distintas categorías.

Para tal fin se podrá disponer la entrega de una cédula identificatoria preferentemente inviolable, por cada auto, la cual deberá estar montada en el vehículo y en donde se asentarán datos correspondientes al mismo y su titular responsable, por ejemplo: **Categoría – N° de Homologación – Fabricante – Nombre del Concorrente – N° de licencia, etc.**

Una vez empadronado el auto, cualquier cambio de titularidad del mismo, deberá ser comunicada a la CDA, la cual retirará la cédula emitida y emitirá una nueva al nuevo titular.

Art. 14 CARACTERISTICAS DE LAS PRUEBAS

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

14.1 INTERRUPCION DE UNA CLASIFICACION

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

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

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

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

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.

14.2 EMPATE EN PRUEBAS DE CLASIFICACION

En casos de empate en pruebas de clasificación el mejor tiempo le será acordado a quien lo realice primero en tiempo neto.

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. 158 del RDA.

Esta sanción será inapelable.

14.4 PRUEBAS ATÍPICAS

Cuando las Pruebas de Clasificación o Series Clasificadoras, se lleven a cabo en condiciones climáticas distintas, es decir, que alguna de ellas se desarrolle con lluvia o inconvenientes importantes en la pista, o que por algún otro motivo de fuerza mayor, (obstrucción, aceite en pista, etc.), no se realice alguna de ellas normalmente, los Comisarios Deportivos podrán disponer que el Ordenamiento de Largada de las Series o Prueba Final se conforme de manera “atípica”.

En éstos casos se procederá de la siguiente forma:

Se tomará el mejor tiempo de Clasificación y a continuación se ordenará por puesto, hasta completar la grilla de largada de la Series Clasificadoras 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 ATÍPICAS

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.

14.6 MAXIMO DE PARTICIPANTES

Serán los establecidos para cada circuito por la CDA o lo determinado por los Comisarios Deportivos luego de las pruebas de entrenamientos oficiales y comunicado a los pilotos en la reunión previa u otra forma fehaciente.

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.

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 RC de la categoría establezca lo contrario.

Dicho ordenamiento podrá ser consultado por los participantes en el Tablero Oficial y/o la Oficina de Prensa de la organización, siendo este el único oficial y válido, además de las copias que, del mismo, a todos los efectos distribuya el organizador.

La grilla se conformará dejando libre los lugares de los titulares que no participen, ubicando los suplentes al final de la misma según el orden establecido.

El Comisario de Boxes, dispondrá de cada grilla, a fin de permitir la salida a pista de los participantes habilitados, siguiendo los procedimientos indicados en el presente Reglamento y en el RC.

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 a siete (7) metros entre cada auto y la señal de largada será dada por medio de luces por el largador, quien será designado para toda la temporada por la CDA con acuerdo de la Categoría.

Antes de la hora anunciada para la largada los automóviles dejarán los boxes para cubrir una vuelta de reconocimiento. Si en esa vuelta de reconocimiento para armar la grilla de Series o Final, un auto quedase detenido en algún sector del circuito, podrá ser asistido y remolcado hasta el sector de boxes en donde deberá reparar, y largará desde dicho lugar, luego de producida la largada de la prueba en cuestión.

El cierre de boxes podrá ser anunciado con señal sonora, semáforo Rojo o con Bandera Amarilla quieta. Quien no salga de boxes antes de la señal de cierre largará desde este sector después de la largada de la prueba (apagado semáforo rojo), una vez que pase el último competidor y cuando el Comisario de Boxes lo autorice.

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

a - Cartel de 5

Comienzo de la cuenta regresiva, se deberá abandonar el sector de la grilla, solo los pilotos, oficiales deportivos y personal técnico del equipo podrán permanecer. A partir de este momento los mecánicos no podrán atender los vehículos, cualquier trasgresión a esta disposición será sancionada por los Comisarios Deportivos ubicando al infractor en el último puesto de la grilla o largando de boxes.

Durante este cartel se pondrán en marcha los vehículos, empujados por sus auxiliares o asistidos mediante un sistema de batería externo desde fuera del vehículo.

b - Cartel de 3

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

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

c - Cartel de 1

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

El piloto que larga en primer lugar jugará el rol de líder manteniendo una velocidad moderada y uniforme.

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

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

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

Si un vehículo aún largando la vuelta previa correctamente, se ve imposibilitado de mantener su posición o se quedase momentáneamente detenido en la grilla, pero logra reiniciar su marcha por sus propios medios, durante el transcurso de la vuelta previa podrá recuperar su posición hasta que el largador exhiba el Cartel de 5.

Si no logra hacerlo, deberá largar en la última posición.

d - Cuando los autos regresen de su vuelta previa, frenarán totalmente manteniendo sus motores en marcha cada uno en su posición en la grilla.

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

A partir de ese momento, el Procedimiento de Largada comenzará no antes de quince (15) minutos y se dará inicio a la largada desde el **inc. a) cartel de 5** del presente 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 de Campeonato de la Categoría.

La carrera será reducida en una vuelta.

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

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

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

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

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

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

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

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

No será permitido ningún reaprovisionamiento en la grilla.

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

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

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

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 RC 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.

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

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

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

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

Las FRAD, podrán disponer el inicio del tiempo y vueltas de la Prueba Final, a partir del primer paso siguiente al giro previo. Esto no será de aplicación para las Series Clasificatorias.

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 RC se aproximará al sector de largada con el semáforo con la luz roja encendida.

El sobrepasso, en esta vuelta solo está permitido si un auto se demora o queda detenido cuando abandona su posición de largada y los autos ubicados detrás no pueden evitar pasarlo sin demorar indebidamente al resto de los competidores.

El vehículo que aún largando la vuelta previa correctamente, se ve imposibilitado de mantener su posición o se quedase momentáneamente detenido en la grilla, pero logra reiniciar su marcha, durante el transcurso de la vuelta previa no podrá recuperar su posición en la grilla de largada y deberá largar de la última posición.

Desde el inicio de la vuelta de formación hasta la largada definitiva de la carrera, los autos deberán alinearse y mantener una fila ordenada, sin maniobras de sobrepasso ni adelantamientos hasta que el semáforo rojo se apague.

Cuando llegan al sector de largada, si el largador considera que la formación es correcta, apagará la luz roja indicando que la carrera está largada.

Si el Largador considera que la formación no es correcta no apagará la luz roja y mostrará un cartel con el número "1", que indicará una vuelta más de reconocimiento.

En este caso, la carrera ha comenzado y se iniciará el descuento de tiempo y vueltas, sin auto de seguridad y los líderes deberán mantener la velocidad de la vuelta de reconocimiento y la formación de largada.

Se impondrá una penalización de tiempo ó Penalización Boxes a cualquier piloto que, a criterio de los Comisarios Deportivos, pasara innecesariamente a otro durante esta vuelta de formación, no mantenga la distancia ó velocidad establecida y provoque la demora de la largada, pudiendo llegar hasta la exclusión.

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. 153 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 leyenda "PENALIZ BOXES" con el número de los autos cuestionados durante dos vueltas.

A partir del momento en el cual, por primera vez se les indica dicha penalización, durante los siguientes TRES PASOS, frente a la Dirección de la Prueba, deberá producirse el ingreso a boxes. En caso de no darse cumplimiento a la orden de ingreso a la calle de boxes, quedará automáticamente EXCLUIDO DE LA CARRERA.

Este sistema de penalización descrito precedentemente, podrá ser aplicado por los Comisarios Deportivos para cualquier otra trasgresión reglamentaria que se produzca durante la carrera o serie, será inapelable y podrá ser aplicado para otras faltas que los Comisarios Deportivos constaten en su transcurso.

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 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:

Mas 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 la Standard con los autos dispuestos en el orden que terminaron la primera parte.

f) Solamente los autos que participaron en la largada original serán aceptados y en ese caso solo si volvieron a la zona de largada o boxes por sus propios medios mecánicos y por el itinerario de la carrera.

Quien llegue a los boxes en las condiciones establecidas podrá ser autorizado a reparar recién a partir del momento de producida la nueva largada.

g) Ningún auto de reserva o muleto será aceptado.

h) La nueva largada se producirá en cuanto las condiciones de pista así lo permitiese a partir del inc. a) del Procedimiento de Largada 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 registrará en toda su concepción por las normas que a tal efecto determine la CDA. La intervención del mismo se puede ordenar en cualquier momento de la competencia.

b - El auto estará identificado con la leyenda "Auto de Seguridad" en los laterales y en la parte posterior, en letras de un tamaño similar al de los números de los autos de carrera. Deberá tener en el techo al menos dos luces giratorias amarillas y dos luces verdes en lugar visible, cada una con circuito independiente.

Será conducido por un conductor experimentado que podrá ser designado por la CDA(Art. 1) y podrá llevar a bordo un Observador idóneo designado por la CDA, capaz de reconocer los autos de competición, el cual estará en contacto radial permanente con la Dirección de la Carrera, el Comisariato y la Torre de Control.

c - Cuando se dé la orden de movilizar al Auto de Seguridad, todos los puestos de observación incluyendo la línea de llegada exhibirán banderas amarillas inmóviles y un cartel con las letras "**AS**", que deberá mantenerse hasta que finalice la intervención.

d - El Auto de Seguridad, con sus luces giratorias amarillas encendidas, partirá de la zona de boxes o del lugar designado, e ingresará a la pista sin importar en que lugar se encuentre el puntero, circulando a velocidad regular pero inferior a la de carrera. Si algún participante circulando a velocidad de carrera se encuentra repentinamente con el AS ingresando a la pista, no será penalizado si lo sobrepasa.

e - Todos los competidores se alinearán detrás del Auto de Seguridad manteniendo la misma velocidad que éste. Desde el momento que se muestren los carteles AS indicados anteriormente todo adelantamiento quedará prohibido, salvo que un auto reciba la orden de hacerlo desde el Auto de Seguridad, mediante luces verdes o, a falta de ellas por indicación de la tripulación.

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

f - Cuando el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos se lo ordenen, el Auto de Seguridad empleará la luz verde para indicar, a todo auto que se encuentre entre dicho vehículo y el puntero, que debe adelantarse. Estos autos continuarán la marcha a velocidad reducida y sin adelantarse hasta que lleguen a la línea de autos que se encuentran detrás del Auto de Seguridad. Asimismo lo harán quienes reingresen a pista.

Esta operación continuará hasta que el Auto de Seguridad este delante del que lidera la carrera y el resto de los participantes estén encolumnados detrás de él.

g - Cada vez que el Auto de Seguridad pase un puesto de observación, se agitará la bandera amarilla constantemente mientras el auto de seguridad y los que lo siguen estén dentro del sector que va desde dicho puesto hasta el siguiente.

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

La salida de boxes estará autorizada en forma constante, excepto cuando el Auto de Seguridad y los autos que lo preceden estén próximos a pasar o pasando la salida de boxes. En este caso se deberá aguardar que los Oficiales del sector le den la autorización de salir.

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

Todo auto que reingrese a la pista ó, que estando detrás del AS, le sean exhibidas las luces verdes para que lo pase, deberá circular por la pista a velocidad reducida hasta que llegue al final de la línea de autos que siguen al AS y tomar ubicación a continuación del último que conforme esa fila. Debe tenerse en cuenta que la carrera está neutralizada y que, auxiliares y banderilleros, pueden encontrarse en la pista.

i - Cuando el Director de Carrera o los Comisarios Deportivos, decidan llamar al Auto de Seguridad por considerar que la pista esta en condiciones para reiniciar la carrera, procederá a indicarle que apague las luces giratorias. Esta será la señal que indicará a los pilotos que el AS se retirará de la pista en el lugar establecido.

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

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

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

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

j - Cuando el AS se encuentra próximo a su salida de la pista, se retirarán las banderas amarillas y los carteles de "AS".

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

1 - 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 AS serán penalizados con recargo de tiempo o penalización boxes pudiendo llegar la sanción hasta la exclusión.

Cuando recién puedan ser constatados luego de finalizada la competencia, los Comisarios Deportivos aplicarán en ese momento un recargo de tiempo o exclusión, aún cuando la infracción no se 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. El nuevo tiempo máximo de carrera se obtendrá con el mejor tiempo de la Clasificación por la cantidad de vueltas de descuento que se aplique al total original. Se realizará vuelta previa.

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

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

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

b) La resolución de la Prueba Final, será por suma de tiempos y vueltas, para la primera parte se confeccionará una clasificación con la última vuelta registrada antes del ingreso del Auto de Seguridad y ésta clasificación determinará la grilla de partida de la segunda parte.

La grilla para la segunda parte será Standard y los lugares de quienes no larguen quedarán vacíos en la grilla.

c) El recorrido de la segunda parte se determinará restándole al total de vueltas y tiempo pautadas, las recorridas por el puntero desde apagada la luz roja, incluyendo las vueltas con AS, más un adicional de una vuelta.

d) Los boxes permanecerán cerrados (salida) hasta la largada de la segunda parte y partir de ese momento se liberará el Parque Cerrado para los autos que estuvieran en boxes.

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

3° - Si la carrera es detenida habiéndose cumplido el 75% de la distancia total de la carrera o duración desde apagada la luz roja (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 de Campeonato.

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

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

Si por cualquier razón, la señal de finalización de la carrera fuese dada antes de que el puntero complete la cantidad prevista de vueltas o antes de que se cumpla el tiempo prescrito, la carrera se considerará finalizada al momento en que el puntero cruzó por última vez la línea de llegada.

Si por cualquier motivo se demorase la señal de fin de carrera, la carrera se considerará finalizada en el momento que debería haber terminado.

Después de recibida la señal de finalización de carrera, todos los autos deben proseguir por el circuito directamente hasta el Parque Cerrado sin detenerse y sin asistencia (salvo la de los Comisarios de Pista si fuera necesario).

Todo auto clasificado que no pueda llegar a Parque Cerrado por sus propios medios será puesto bajo el exclusivo control de los Comisarios de Pista o Técnicos, quienes llevarán o acompañarán el auto hasta el Parque Cerrado. (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 las mismas 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 RDA; el presente Reglamento y el Reglamento de Campeonato.

18.1 TOLERANCIA PARA LA CLASIFICACION EN LAS SERIES O FINAL

Una vez arribado el vencedor de la Prueba que se trate, la tolerancia máxima para la clasificación del resto de los participantes, será igual al tiempo equivalente en minutos, según la distancia del circuito, es decir, 3000 metros de cuerda = 3 minutos, las fracciones serán consideradas como un número entero en más.

18.2 CONFIRMACION DE CLASIFICACIONES FINALES

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

La confirmación de las Clasificaciones Finales se producirá luego de transcurridos 30 minutos de su publicación.

En ese caso, queda establecido que los resultados de cada competencia serán publicados por la CDA, “ad referéndum” de los resultados de análisis de combustible empleado y/o de la resolución del reclamo.

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.

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. 141 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 de \$ 300.

En el transcurso de la carrera se aplicará Penalización Boxes ó Recargo de Tiempo.

El control de velocidad será realizado por un Oficial Deportivo designado por la CDA.

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 inculpadao.

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, bajo pena de exclusión.

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

La infracción a estas disposiciones podrá ser penalizada por los Comisarios Deportivos según corresponda de acuerdo al tipo de prueba que sé 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 Concurrente de cada auto o equipo durante el transcurso de las pruebas de Entrenamiento, Series, Clasificación y Carrera será el responsable del cumplimiento de las disposiciones enumeradas en el presente Artículo.

Tres personas por auto identificados con las credenciales provistas son los UNICOS que pueden cruzar el carril rápido 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 Pilotos y Directores de Equipo.

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

Art. 26 ASISTENCIA EN LOS BOXES

La calle de boxes esta dividida en dos carriles, el carril más cercano a la pared de boxes se

denomina "CARRIL RAPIDO", y el más próximo a los garajes se denomina "CARRIL INTERNO", y es la única área donde se puede llevar a cabo trabajos en los autos.

Para la atención de los autos durante el entrenamiento y/o la clasificación, los mismos obligatoriamente deberán ser ubicados frente a su box a cuarenta y cinco grados en el sentido de circulación y con el frente dirigido al box.-

Durante el período en el cual los autos se encuentren en el Parque Cerrado quienes estén trabajando en calle de boxes deberán paralizar su tarea hasta la liberación de los demás participantes

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

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

Al finalizar las tandas de clasificación quienes hayan intervenido en las 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 que hubieran sido ingresados a sus boxes o garajes, sin autorización serán automáticamente excluidos del evento.

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

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 de \$400.- 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 banquetas, bajo pena de ser sancionado con exclusión, recargo de tiempo o penalización boxes, según lo determinen los Comisarios Deportivos.

Si un competidor sufriera una salida de pista, deberá retomarla en el lugar más próximo al de su salida y sin causar riesgo para otros competidores, bajo pena de ser sancionado.

Si un competidor circulara evitando una chicana en forma reiterada y sistemática, será penalizado con exclusión.

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

Para el caso de incumplimiento de lo establecido en el presente artículo durante las pruebas de entrenamiento la sanción a aplicar será de multa cuyo monto sé duplicará por cada reiteración producida en el transcurso del Campeonato.

Art. 28 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" RDA 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 pasado el lugar del incidente o visualizar una bandera verde.

En todos los casos el recargo de tiempo 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 de Campeonato o el RDA.-
- Haya causado una colisión evitable.-
- Haya hecho abandonar la pista a otro participante.-
- Haya ilegítimamente impedido una maniobra de adelantamiento legítimo de otro Piloto.
- Haya ilegítimamente molestado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento.
- Haya ocasionado una maniobra riesgosa o desleal que le permita ganar la posición a otro participante.-

El Director de Carrera o los Comisarios Deportivos pueden solicitar que cualquier auto que haya estado implicado en un accidente o incidente sea controlado.-

Podrán aplicar el mismo proceder cuando estimen que algún auto este en condiciones que pueda representar peligro para sí o para otros participantes, pudiendo proceder a hacer parar el mismo en boxes para su control o reparación aún cuando este en pruebas cronometradas o en carrera, no siendo esta medida apelable e implicando el no cumplimiento, la aplicación de una sanción que puede llegar a la exclusión.-

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

Para el caso que estimen que es necesario investigar más profundamente el hecho o que corresponda aplicar sanciones mayores a las que estén habilitados, podrán solicitar a la Mesa Directiva de la CDA 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 RDA.
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 RDA 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 ó Final, si el piloto no puede por sus propios medios sacar el auto de una situación peligrosa en forma inmediata, los Comisarios de Pista tienen la responsabilidad de asistirlo, ubicándolo en un lugar seguro, quedando impedido de proseguir con la prueba de clasificación, serie o final.

Para el caso que la asistencia brindada provoque el arranque del motor, deberá ingresar en forma inmediata a boxes y quedar bajo el régimen de Parque Cerrado, caso contrario será excluido.-

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 realizado cuando el vehículo quede posicionado en un lugar que no implique peligro para él y para el resto de los participantes.-
Un piloto que abandone un auto debe dejarlo en punto muerto y con el volante correctamente colocado.

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

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

Quien no cumpla con esta disposición o realice una maniobra o tenga una actitud que implique serio peligro para el resto de los participantes, será sancionado.-
Durante la carrera, solo se puede poner en marcha un vehículo con el arranque, salvo en la calle de boxes o en los momentos y lugares establecidos en el presente reglamento donde se permitirá el uso de sistemas externos.-

Durante el transcurso de las distintas pruebas los integrantes de los equipos no pueden salir del límite de los boxes para prestar ningún tipo de atención o ayuda a su piloto, salvo que sean autorizados por el Director de Carrera o por los Comisarios Deportivos.

Los límites de los boxes están comprendidos por la zona entre las líneas de control de velocidad inicial y de salida de ese sector.-

Los pilotos que participen en las prácticas y en la carrera **DEBERAN LLEVAR EN TODO MOMENTO** los buzos; protectores de cuello; cascos especificados; capuchas; ropa interior; guantes; botas y los cinturones colocados.-

Durante el transcurso de todas las pruebas la circulación en la calle de boxes se ajustara por lo reglamentado 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.

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

El Concurrente de cada auto o equipo durante el transcurso de las pruebas de entrenamiento, clasificación, series y final será responsable de mantener despejada la calle de boxes en el área delimitada por la proyección de los laterales de su box, desde el frente del mismo hasta la isla de señaleros, incluida ésta.

El Director de Carrera o el Director de la Prueba podrán exigir que un piloto pase por un examen médico en cualquier momento del evento.-

El incumplimiento de las disposiciones del RDA 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 (Capítulo IV Anexo “L” CDI)

RESPECTO A LAS SEÑALES:

Las indicaciones que figuran en el presente reglamento (RDA) 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 no pareciera hacer uso de su espejo retrovisor, los banderilleros se lo advertirán agitando la bandera azul para indicarle que otro piloto lo quiere pasar.

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

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

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

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

Sin embargo, las maniobras que puedan demorar a otros pilotos, tales como el cambio de dirección, el agrupamiento deliberado de los autos hacia el interior o el exterior de la curva o cualquier otro cambio de dirección anormal, están estrictamente prohibidos y serán penalizados de acuerdo con la importancia y la repetición de las infracciones, tales penalizaciones pueden ser desde una multa hasta la exclusión de la carrera.-

La repetición de maniobras peligrosas, aun cuando fueran involuntarias, pueden traer aparejada la exclusión de la carrera.-

Toda maniobra de obstrucción llevada a cabo por uno o varios pilotos, ya sea que tengan intereses en común o no, esta prohibida.- La conducción continuada delante de varios vehículos, así como las formaciones de abanicos solo se autorizarán si no existe otro vehículo tratando de adelantarse.- De lo contrario se agitará la bandera azul.-

La penalización aplicada por ignorar la bandera azul también se aplicará a los pilotos que obstruyan parte de la pista y serán más severas en el caso de una obstrucción sistemática y tal sanción irá desde una multa hasta la exclusión de la carrera.- La misma penalización se aplicará a los pilotos que se desplacen en vaivén de un lado a otro de la pista con el fin de evitar que otros pilotos se les adelanten.-

La repetición de errores graves o de aparente falta de control del vehículo (tal como el despiste) puede implicar la exclusión de los pilotos en cuestión.-

La pista únicamente puede ser utilizada por los pilotos que estén en carrera.-

DETENCION DE UN VEHICULO DURANTE LA CARRERA:

El piloto de cualquier vehículo que haga abandono de la carrera deberá previamente manifestar su intención de hacerlo observando que tal maniobra no represente ningún peligro para los demás competidores.

En el caso que un piloto se encuentre en la obligación de parar su vehículo ya sea involuntariamente o por otro motivo, el piloto deberá sacarlo de la pista lo más rápidamente posible con el fin de que su presencia no suponga un peligro o no obstaculice el desarrollo de la carrera.

Si el piloto es incapaz de retirar su vehículo de una posición que entrañe riesgos el/los auxiliares de pista deberán prestarle asistencia, siendo considerado ayuda externa y quedará impedido de proseguir con la prueba de clasificación, serie o carrera.

Todo reaprovisionamiento sobre la pista esta 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 Arts. 181, 182 y 185 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.

Art. 34 APERCIBIMIENTOS

La suma de cinco (5) apercibimientos en un mismo campeonato, aplicadas por los Comisarios Deportivos implicará la suspensión automática por una carrera y la aplicación de la misma será efectiva luego de tomar conocimiento la Mesa Directiva de la C.D.A a cargo de quien estará la confirmación.- Serán computadas también como tales los apercibimientos impuestos en carrera con bandera negra y blanca.

La sanción de suspensión de una fecha por la suma de apercibimientos es inapelable quedando el sancionado imposibilitado de correr en la categoría en la cual acumuló los apercibimientos.

Art. 35 RECLAMACIONES

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

El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución que anualmente establecerá la CDA y/o las FRAD para sus categorías.

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 deberá ser abonado en el momento de la presentación del reclamo y se abonará por cada elemento o hecho denunciado. Para categorías nacionales es de \$1.000.-

Art. 36 APELACIONES

Todos los Concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos, con excepción del recargo de tiempo, cuando sean impuestas con posterioridad al desarrollo de una Prueba Final, según lo establecido en los Arts. 181, 182 y 185 del CDI y en los Procedimientos para las Penalidades y Apelaciones del RDA.

La CDA y/o las FRAD, 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. 181 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. 185 del CDI.

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

Arancel por apelación para categorías nacionales, \$1.000.-

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 Mesa Directiva de la CDA ó Comité Ejecutivo de la FRAD, dentro de los diez días de disputada la competencia, se le prohíba al presunto infractor participar en competencias durante los treinta días subsiguientes a la prueba en que su actuación fue cuestionada.

Igual medida podrá disponer de oficio la Mesa Directiva, sujeta a iguales plazos, además deberá disponer si esta Medida es de cumplimiento total o parcial en el automovilismo deportivo.

Esta medida quedará automáticamente sin efecto cuando al cumplirse los treinta días no se hubiere dictado la resolución definitiva correspondiente; siguiendo las actuaciones en el estado en que se encuentren.

Esta Medida Provisoria será inapelable.

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 que comprendan los Campeonatos del 2006, las Autoridades Deportivas podrán disponer realizar un operativo de simulacro de rescate. A tal efecto en cada oportunidad, al término de la Verificación Previa los Comisarios Deportivos sortearán un piloto titular y un suplente quienes serán designados para intervenir en el referido simulacro informando en forma inmediata y fehaciente al concurrente del momento y lugar en el cual se efectuará el mismo.

La función del suplente es exclusivamente de reemplazar al titular en el caso que éste no pueda estar presente con su vehículo por razones de fuerza mayor así considerada por las autoridades deportivas. En ningún caso, durante el transcurso del campeonato un piloto ha de participar más de una vez en el simulacro.

En el lugar que se determine, calle o patio de boxes, se ubicará el piloto con su auto y equipamiento completo con la presencia del personal deportivo, técnico y médico designado por la CDA 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.

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

Art. 4. 1 Banderas:

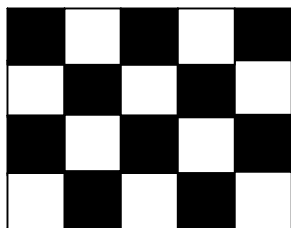
El tamaño de las banderas de señalización es de 60 cm por 80 cm: la bandera roja medirá 80cm por 100 cm-

Las banderas serán utilizadas tanto durante las prácticas como durante la carrera y tendrán el mismo significado.-

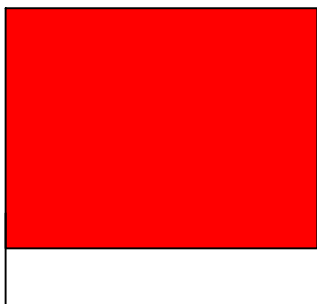
4. 1. 1 Señales de las banderas que utilizarán el Director de la Prueba y su asistente:

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

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



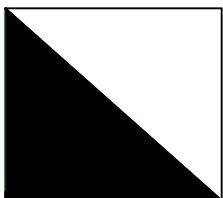
Bandera de Fin: Agitar Bandera a Cuadros.
Significa el fin de una Tanda de Entrenamiento, Clasificación, Series y Prueba Final.



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 ha 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.



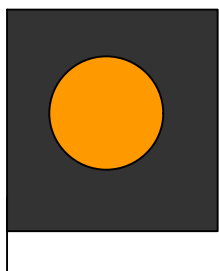
Bandera Blanca y Negra: Dividida en dos partes diagonalmente, mitad blanca, mitad negra. Se levanta quieta con un número en blanco sobre un cartel de señalización negro.

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.



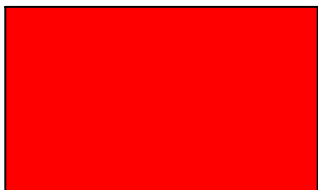
Bandera Negra con disco Naranja (40 cm de diámetro):

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.

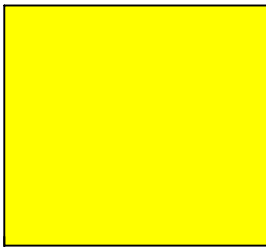
Cuando los problemas mecánicos hayan sido resueltos a satisfacción de los Comisarios Técnicos, el auto podrá volver a salir a pista.

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.-

4. 1. 2 Banderas utilizadas en los puestos de observación:



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

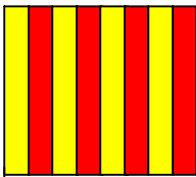


Bandera Amarilla: Es una señal de peligro y deberá mostrarse a los pilotos de dos maneras con los siguientes significados:

- Una sola bandera agitada: Reduzca la velocidad, no 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 mas 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 mas de un puesto de comisarios de pista anteriores al incidentes. Los adelantamientos estarán prohibidos entre la primera bandera amarilla y la bandera verde desplegada después del incidente. Las banderas amarillas no deberán mostrarse en boxes, salvo incidente de cual el piloto estará advertido.



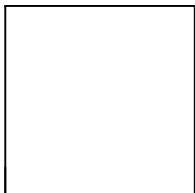
Bandera amarilla con franjas rojas: Esta Bandera deberá mostrarse inmóvil a los pilotos para advertirlos de una disminución de la adherencia, debida a la presencia de aceite o agua sobre la pista en la zona de influencia de la bandera.

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



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

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



Bandera Blanca:

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



Bandera Azul Claro (Celeste):

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

En todo momento:

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

Durante los entrenamientos:

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

Durante la carrera:

- Esta bandera deberá mostrarse normalmente a un vehículo que va a ser adelantado por otro que cuando complete esta maniobra contará con un 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.