

REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL

CAPÍTULO I

PRINCIPIOS GENERALES

ART.1.- REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DEL DEPORTE DEL AUTOMÓVIL (CDI ART.1): La Federación Internacional del Automóvil (FIA) es el único organismo calificado para ejercer el poder deportivo internacional y establecer y aplicar los reglamentos destinados a regir la actividad deportiva automovilística, las competencias y los records vinculados a la misma. Asimismo es el Tribunal Internacional de última instancia el encargado de juzgar las diferencias apelables ante el mismo.

ART.2.- CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL (CDI ART.2): Es el conjunto de normas establecidas por la F.I.A. tendientes a la aplicación justa y equitativa del poder deportivo internacional.

ART.3.- REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL (CDI ART. 7): Cada A.D.N. establecerá su Reglamento Deportivo Nacional.

ART.4.- PRINCIPIOS DE AUTORIDAD DEPORTIVA: El Automóvil Club del Uruguay en su calidad de A.D.N. para la República Oriental del Uruguay, y consecuentemente titular del Poder Deportivo Automovilístico en el ámbito de su territorio, delega dicho poder a la Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo (F.U.A.D.) para ser ejercido en las competencias de carácter nacional que se disputen dentro del territorio de la República.

ART.5.- PRINCIPIO DE INTERPRETACIÓN Y APLICACIÓN DEL RDN: El presente RDN será obligatoriamente aplicado a través de la FUAD en toda actividad de su materia que se realice en el territorio de la República Oriental del Uruguay, sea de carácter nacional, zonal o de otra naturaleza, incurriendo las instituciones, autoridades y participantes que no lo hiciesen en causal de descalificación a los efectos de futuros otorgamientos de licencias, designaciones y permisos de organización. En la misma causal incurrirán las personas e instituciones que recurran a otra autoridad o fuero que no estén expresamente contemplados en el RDN y en el CDI para la resolución de conflictos planteados en la aplicación de tales órganos. La aplicación del CDI será supletoria de este Reglamento sólo en los casos previstos expresamente en el código. La interpretación definitiva del RDN la dará en todos los casos la FUAD.

ART. 6.- 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, y/ o en forma de notificación personal, en la sede de la FUAD, cuando se refiere 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 la adoptan, el Ente Fiscalizador que corresponda, la FUAD, el ACU o la FIA. Los afectados no podrán valerse de ellas para intentar demanda alguna bajo pena de descalificación.

CAPÍTULO II

NOMENCLATURA Y DEFINICIONES

ART. 7.- NOMENCLATURA Y DEFINICIONES: La nomenclatura, las definiciones y las abreviaturas indicadas a continuación se adoptarán en el presente Reglamento y en los Reglamentos Particulares y sus anexos, y en las disposiciones y comunicaciones referentes a la entidad deportiva, y serán de empleo general.

ART. 8.- SIGLAS

F.I.A.: Federación Internacional del Automóvil

A.N.D.: Autoridad Deportiva Nacional reconocida por la FIA como único poseedor del poder deportivo en un país.

C.D.I.: Código Deportivo Internacional

A.C.U.: Automóvil Club del Uruguay

F.U.A.D.: Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo

CO.D.A.SUR: Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana

R.C.: Reglamentación del Campeonato

R.D.N. (CDI Art. 7): Reglamento Deportivo Nacional

E.F.: Ente Fiscalizador

C. de O.: Comité de Organización

R.P.P.: Reglamento Particular de la Prueba

M.S.: Manual de Seguridad

P.C.: Prueba Cronometrada (en Rally)

ART. 9.- DEFINICIONES

A. COMPETENCIA NACIONAL: Una competencia es nacional cuando es accesible solamente a concurrentes y/ o conductores titulares de una Licencia expedida por la A.D.N. del país donde se realice la competición.

Cuando exista un Calendario Nacional en el país donde se organiza una competición nacional, ésta debe estar obligatoriamente delimitada en dicho calendario.

B. COMPETENCIA ZONAL: Una competencia es zonal cuando está realizada fuera de los campeonatos nacionales en una franja de territorio predeterminada.

C. ENTE FISCALIZADOR (E.F.): Es la institución con facultad para controlar y fiscalizar la actividad deportiva automovilística regida por el presente R.D.N., en la esfera territorial de su competencia.

Son: A.C.U. en todo el territorio del país para competencias de carácter nacional y zonal, incluidas o no en el calendario nacional.

D. COMITÉ DE ORGANIZACIÓN: Agrupación de por lo menos tres personas autorizadas por el A.C.U. o F.U.A.D., investida por los organizadores de una competición de todos los poderes necesarios para la organización de esta competición y para la aplicación del Reglamento Particular de la prueba.

E. PERMISO DE ORGANIZACIÓN: Documento que permite la organización de una competición, expedido por la F.U.A.D. en el ámbito nacional.

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

G. REGLAMENTO PARTICULAR: Documento oficial obligatorio, expedido por los organizadores de una competición, y que reglamenta sus detalles de conformidad con el C.D.I., R.D.N. y sus anexos.

H. PRIORIDADES: Ordenamiento preestablecido de pilotos para asignarles los números distintivos de acuerdo a sus performances en campeonatos anteriores (Ranking). Es también el lugar que les corresponde en los sorteos del orden de las largadas, o el puesto de largada de una competencia, según el tipo de prueba de que se trata.

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

J. LICENCIA: a) Una licencia es un certificado de registro expedido a toda persona física o jurídica (piloto o concursante, constructor o equipo, oficial, organizador, circuito, etc.) que desee participar o tomar parte en competencias o intentos de record regidos por el presente Reglamento. 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 un record, si no posee una licencia de la F.I.A. expedida por su A.D.N. de tutela, o una licencia de la F.I.A. expedida por otra A.D.N. diferente a la suya de tutela, pero con la autorización de su A.D.N. de tutela (ver Artículo 110 C.D.I.). La A.D.N. de tutela es la A.D.N. del país del que el titular es nacional. En el caso de un Nacional de un país de la Unión Europea, o de un país reconocido por la F.I.A. como asimilado a la U.E., puede tener como tutela la de un país de la U.E. o asimilado, en el que el licenciado tenga establecida de buena fe su residencia permanente.

Toda licencia de la F.I.A. expedida por una A.D.N., es válida para una prueba internacional de acuerdo con la categoría apropiada de esta licencia a condición de que ésta esté inscrita en el Calendario Deportivo Internacional. Ningún licenciado puede participar de una Prueba Internacional si no está inscrita en el Calendario Internacional.

La licencia de la F.I.A. debe ser renovada todos los años a partir del primero de enero de cada año.

Cada A.D.N. nacional entregará las licencias conforme a la reglamentación de la F.I.A. Puede expedirse una licencia con seudónimo, pero nunca se podrán utilizar dos seudónimos.

La expedición o renovación de las licencias podrá dar lugar a la percepción de unos derechos.

Una A.D.N. podrá expedir una licencia a un extranjero que pertenezca a un país no representado todavía en la F.I.A., con el acuerdo previo de ésta. La lista de las licencias expedidas en estas condiciones estará puesta al día en el Secretariado de la F.I.A.

Todo miembro de la F.I.A., al momento de su admisión, deberá comprometerse a reconocer y registrar las licencias así expedidas.

La Súper-licencia internacional será concedida y expedida por la F.I.A. al candidato que esté en posesión de una licencia nacional y que la haya solicitado. Ésta es obligatoria en algunos Campeonatos Internacionales de la F.I.A., en las condiciones establecidas por cada reglamento. A estos efectos, los candidatos a las Súper-licencias F.I.A. deberán presentar cada año su solicitud, cumplimentando los formularios de candidatura. Dicha licencia es renovable anualmente.

La F.I.A. tiene derecho de rechazar la expedición de una Súper-licencia, debiendo motivar su decisión. El documento de la Súper-licencia es propiedad de la F.I.A., que la remite a cada titular. La suspensión o retiro de la licencia como consecuencia de una sanción, excluye a su titular de los Campeonatos F.I.A. , por toda la duración de tal suspensión o retiro.

b) A excepción de las licencias de debutante, todas las licencias nacionales de competición expedidas por las A.D.N. de los países miembros de la Unión Europea o países asimilados, serán reconocidas en toda la Unión Europea y asimilados sin autorización especial. Las licencias nacionales de competición llevarán una bandera de la U.E. Cada A.D.N. de la U.E. o país asimilado, garantizará que las condiciones del seguro tienen en cuenta esta reglamentación

Todo licenciado de la U.E. o países asimilados, estará sometido a la jurisdicción de la A.D.N. del país en que participa en una competición, así como la A.D.N. que le expida la licencia.

Toda suspensión de licencia será publicada en el Boletín Oficial del Deporte Automóvil de la F.I.A.

Certificado de registro expedido a toda persona física o jurídica que faculta para participar con cualquier fin en competiciones o tentativas de record regidas por el presente R.D.N. . Su poseedor se presume conocedor del C.D.I. y del R.D.N. , y debe respetar sus prescripciones obligatoriamente. Nadie puede tomar parte de una competición, establecer o batir record en el país en calidad de concurrente o de conductor, si o posee una licencia de la F.U.A.D. o de la F.I.A., en su caso.

La licencia de la F.U.A.D. o de la F.I.A debe ser renovada anualmente a partir del primero de enero de cada año. La licencia puede expedirse bajo un seudónimo, pero nadie puede hacer uso de dos seudónimos durante el mismo año.

- κ. REGISTRO DE LICENCIAS:** Control llevado por el A.C.U. o la F.U.A.D. de las personas a las que se le haya expedido una licencia de concurrente, de conductor o de otro tipo previsto en este Reglamento.
- ι. NUMERO DE LICENCIA:** Los números atribuidos anualmente por el A.C.U. o la F.U.A.D. en su caso, a los licenciados inscritos en sus registros.
- μ. AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN:** Automóviles de los cuales se ha comprobado de oficio o a pedido del constructor, la construcción en serie de un cierto número de automóviles idénticos en un período determinado de tiempo y destinados a la venta normal a los usuarios masivos.

- A. **AUTOMÓVILES DE COMPETICIÓN:** Automóviles contruidos por unidad y únicamente destinados a competición.
- B. **HOMOLOGACIÓN:** Existen dos tipos, la Internacional y la Nacional. Es la comprobación hecha por la F.U.A.D. de que un modelo de automóvil determinado es construido 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 F.U.A.D. por el constructor o importador oficial del vehículo, y dará lugar a su registro en la F.U.A.D., mediante una Ficha de Homologación para las competencias Nacionales.
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 producción del grupo considerado. La F.U.A.D. podrá disponer, de oficio, la prórroga de la vigencia de cualquier homologación.
- C. **FICHAS DE HOMOLOGACIÓN:** Todo modelo de automóvil homologado por la F.U.A.D. tendrá una ficha descriptiva denominada Ficha de Homologación, en la cual estarán indicadas las características que permiten identificar dicho modelo. Esta ficha define la serie tal como la indica el constructor. Según el grupo en el cual participan los concurrentes, en competencias nacionales las modificaciones estarán indicadas en la reglamentación técnica vigente aprobadas por la F.U.A.D. 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 concurrente, en el 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 repuesto. 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 concurrente procurarse la ficha de homologación y la o las fichas anexas concernientes a su automóvil, debidamente autenticadas.
- D. **PARTES MECANICAS:** 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.
- E. **TIEMPO DE CONDUCCIÓN:** Se entiende por “tiempo de conducción” al lapso mediante el cual un automóvil está a cargo de un piloto durante una competencia, con prescindencia de que un vehículo haya estado circulando o detenido en boxes, pista o ruta, durante el citado período.
- F. **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.
- G. **PRIMERA POSICIÓN:** Lugar de privilegio en la grilla de partida de toda competencia, ya sea en series o finales.
- H. **REUNION PREVIA:** Reunión previa obligatoria anterior a una competencia, en la cual las autoridades imparten directivas a los participantes.
- I. **PRIMA DE PARTIDA: Retribución** en 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 al organizador.
- J. **DIRECTOR DE EQUIPO:** Es el representante legal 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.

CAPITULO III

COMPETENCIAS- GENERALIDADES

ORGANIZACIÓN DE LAS COMPETENCIAS

ART. 10.- FACULTADES DE ORGANIZACIÓN DE COMPETENCIAS: Las competencias automovilísticas deportivas pueden ser organizadas solamente:

- a) Por el Automóvil Club del Uruguay.
- b) Por la Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo.
- c) Por instituciones con personería jurídica, integrantes de la F.U.A.D., que posean un año de antigüedad en su afiliación, y con permiso de organización otorgado por la autoridad deportiva competente. El año de antigüedad no se requerirá para la realización de competencias zonales.

ART. 11.- CLASIFICACION DE LAS COMPETENCIAS: (C.D.I.- Art. 16)- Las competencias se clasifican, de acuerdo a las definiciones del Capítulo II del presente R.D.N., en Internacionales, Zonales, Reservadas y Cerradas.

Según sus características y finalidades serán:

1. De velocidad en carreras en ruta o pistas.
2. Pruebas de Rally
3. Competencias de Regularidad

Siendo consideradas en esta F.U.A.D.:

Las concentraciones turísticas que son competencias que tienen el propósito de reunir a los participantes en un lugar prefijado, siguiendo un recorrido eventualmente obligatorio, pero que no está sujeto a controles horarios, ni a la imposición de velocidades promedio, y que admiten controles de paso. Pueden formar parte de la concentración turística, una o más pruebas a los fines de establecer una clasificación. Tales pruebas pueden exigir habilidad conductiva pero no deben ser de velocidad, como por ejemplo: gymkhanas, concurso de presentaciones de elegancia automovilística, reuniones de autos clásicos, etc. Están prohibidos los premios en dinero en las concentraciones turísticas, y no se exige el carácter de licenciado, pero sí el carné municipal de conductor.

ART.12.- DOCUMENTOS OFICIALES: Toda competición da lugar a la emisión de documentos oficiales entre los cuales deben obligatoriamente figurar Reglamento General del Campeonato, un Reglamento Particular de la Prueba y un Programa. Toda prescripción contenida en uno de estos documentos oficiales que sea contraria al C.D.I. o R.D.A., será nula y sin ningún efecto.

ART. 13.- MENCION QUE DEBE FIGURAR OBLIGATORIAMENTE EN LOS DOCUMENTOS QUE SE REFIEREN A UNA COMPETICIÓN (C.D.I. ART. 57): Todos los R.P.P., programas y formularios de inscripción que se refieren a una competición, deben llevar de una manera destacada la mención "Organizada conforme al Código Deportivo Internacional y al Reglamento Deportivo Automovilístico de la República Oriental del Uruguay y sus anexos".

CAPITULO IV

COMPETENCIAS- DETALLES DE ORGANIZACIÓN

ART.14.- PERMISO DE ORGANIZACIÓN (C.D.I.- ART. 61): Es la autorización oficial expedida por la F.U.A.D. para las competencias nacionales.

ART. 15.- PETICIÓN DEL PERMISO DE ORGANIZACIÓN (C.D.I. ART. 62): Las solicitudes del permiso de organización se cursarán a la F.U.A.D. en las siguientes oportunidades:

0 Para la inclusión de competencias en el Calendario de Campeonatos nacionales o zonales, en las oportunidades en que la autoridad deportiva lo determine.

1 Para el otorgamiento del permiso definitivo, por lo menos treinta días antes, en los casos de competencias nacionales o zonales.

2 Excepcionalmente, cuando se trate de reestructuración de calendarios o de competencias no incluidas en ellos, los términos del inciso b) que antecede serán reducidos en diez días los plazos señalados.

ART. 16.- DOCUMENTACIÓN A ACOMPAÑAR PARA LA OBTENCIÓN DEL PERMISO DE ORGANIZACIÓN: La tramitación del permiso de organización se acompañará de la siguiente documentación:

- a) Para su inclusión en el Registro de pedidos de fechas:
 - 1) Solicitud de fecha para la realización de una manifestación deportiva con indicación de Categorías y Clases para la cual se solicita:
Escenario, con indicación de su autorización, o con el compromiso de obtenerlo con treinta días de anticipación a la fecha solicitada; fecha de realización y reglamento general de la prueba.
- b) Para la obtención de la autorización:
 - 1) Reglamento Particular de la Prueba y Programa
 - 2) Constancia de habilitación del escenario
 - 3) Permisos oficiales para la utilización de rutas, expedidos por la autoridad competente; o permiso de utilización de circuitos, cuando se tratase de alquiler o préstamos de los mismos por parte de la institución ajena al peticionante.
 - 4) Manual de Seguridad (M.S.)

ART. 17.- RESPETO A LAS LEYES Y REGLAMENTOS (C.D.I.- ART. 64): Una competencia se puede organizar en ruta, en pista o en ambas (ej.: Rallyes con P.C en pista) pero no se expedirá ningún permiso de autorización por parte de la F.U.A.D. sin que el Comité de Organización obtenga independientemente las autorizaciones administrativas necesarias, conforme a las reglas de tránsito vigentes en el lugar de la competencias. Las infracciones a estas reglas se sancionarán además por penalizaciones a juicio de los Comisarios Deportivos, si las circunstancias así lo indicaran, y con prescindencia de lo dispuesto sobre el particular en los R.P.P.

Las competencias organizadas en un autódromo se realizarán de acuerdo a las reglas del C.D.I. y del R.D.N., pero pueden someterse además, a reglas particulares que rijan la conducción de vehículos de carrera en autódromos especialmente establecidas en el R.P.P. o en reglamentaciones o resoluciones aprobadas por la F.U.A.D.

ART. 18- NEGATIVA DEL PERMISO DE ORGANIZACIÓN: La F.U.A.D. puede negar la autorización para la realización de una competencia deportiva automovilística, dando a conocer los fundamentos de su decisión.

ART. 19.- RETIRO DEL PERMISO DE ORGANIZACIÓN: Un permiso de organización ya otorgado, podrá ser revocado por el órgano que lo concedió, si el organizador no se ajusta estrictamente a las disposiciones del C.D.I. o del R.D.N. y complementarias.

ART. 20.- DESISTIMIENTO DEL PERMISO DE ORGANIZACIÓN: El organismo adjudicatario de un permiso provisorio de organización, cuando medie causa justificada a juicio del Ente Fiscalizador, y siempre que se produzca antes del término previsto por el Art. 16. En tal caso el organizador pasará a integrar la lista de espera, si así lo solicita. El destinatario tardío y fuera de los plazos indicados, hará perder los aranceles abonados, más el agregado de la multa que podrá imponer la F.U.A.D. Previo a los pagos, si lo pidiese, integrará la lista de espera en el lugar correspondiente.

ART. 21.- PRINCIPALES INDICACIONES QUE DEBEN FIGURAR EN EL REGLAMENTO PARTICULAR DE LA PRUEBA (C.D.I. ART. 65): El R.P.P. contendrá las siguientes enunciaciones mínimas:

- a) Designación del organizador, con posición del Comité Organizador y la dirección de éste.
- b) Designación de la Categoría, Fórmula y Clases a las que está reservada la competencia.
- c) Indicación de que la reunión está regida por el C.D.I., el R.D.N. y el R.P.P. y anexos de los mismos, con mención del E.F. y de las Reglamentaciones de Campeonatos aplicables.
- d) Lugar y fecha de la reunión, con descripción sintética del escenario.
- e) Descripción detallada de las competencias proyectadas; número de vueltas, distancia a recorrer, sentido de marcha, limitación de cantidad de competidores permitidos, etc.
- f) Abastecimiento de combustible si lo hubiere y lugar donde hacerlo.
- g) Inscripciones: lugar de recepción, fecha y hora de apertura y cierre, importe de derechos si los hubiere, licencias admitidas, etc.
- h) Obligaciones de los participantes.
- i) Recargos especiales de tiempo por infracciones específicas, si los hubiera.

- j) Fechas, horas y lugares de verificación de los vehículos, entrenamientos, pruebas de clasificación si las hubiera, serie y finales, naturaleza de las largadas, etc.
- k) Indicación del modo en que serán controladas las llegadas y la forma de determinar la clasificación oficial final.
- l) Puntos que otorgará la competencia.
- m) Ubicación de los puestos de abastecimiento y determinación de las personas que podrán ingresar y permanecer en los mismos.
- n) Lugar del parque cerrado, si lo hubiere, y del parque de verificaciones.
- Ñ) Forma de efectuar las reclamaciones.
- o) Banderas y señales: referencia a su utilización según previsiones del C.D.I.
- p) Causas de suspensión o modificación de la competencia
- q) Interpretación reglamentaria.
- r) Designación de las autoridades deportivas por parte del organizador.
- s) Seguros del espectador, de los participantes y de los integrantes de la organización y exención de responsabilidad del Organizador y del E.F. por daños causados a terceros.
- t) Firma de los responsables de la entidad organizadora y del Director de la prueba designado.
- u) Lugar donde se exhibirá la clasificación de la competencia.

ART. 22.- PRINCIPALES INDICACIONES QUE DEBEN FIGURAR EN UN PROGRAMA (C.D.I. ART. 67):

Deberá contener obligatoriamente:

- a) Una declaración mencionando la Entidad organizadora, el Ente Fiscalizador y que la competencia está sometida al C.D.I., R.D.N. al R.P.P. y anexos de los mismos.
- b) Lugar y fecha de la reunión
- c) Descripción detallada de la competencia proyectada y la hora de largada de cada una de las pruebas que se discuten.
- d) Una lista detallada de los permisos asignados en cada competencia.
- e) Los nombres del Comisario Deportivo, sus auxiliares y del Director de la Prueba, si hubieran sido conocidos con la debida antelación.
- f) Los nombres de los conductores y navegantes (copilotos) en los rallyes, y marca de todos los vehículos que conducirán cuando los mismos se conozcan, así como los números distintivos de los autos o de los pilotos según corresponda. Si hay seudónimo, estos se indicarán entre comillas.

ART. 23.- CONTENIDO DEL MANUAL DE SEGURIDAD (C.D.I. – ANEXO H): El manual de seguridad deberá contener, por lo menos, las siguientes enunciaciones:

- a) Plano detallado del escenario, con relación en escala de dimensiones y características del mismo.
- b) Descripción detallada de los sectores habilitados al público y elementos previstos para su protección.
- c) Detalle de ubicación de las puertas de acceso al escenario y a su parte interna; zonas de puestos de abastecimiento, boxes. Parque cerrado, Parque de Verificación, Fiscalización, sus accesos y control de los mismos.
- d) Número de banderilleros; emplazamiento de los puestos de señalización y sus características.
- e) Número y clase del personal de seguridad, su equipamiento, estructuración y distribución.
- f) Ubicación de médicos, ambulancias, equipamientos y puestos de primeros auxilios y vehículos de intervención rápida.
- g) Diagrama de caminos auxiliares a recorrer por las ambulancias y vehículos auxiliares dentro del circuito, salida de los mismos hacia el exterior del autódromo, caminos de alternativa en caso de pruebas en ruta.
- h) Sanatorios, clínicas y hospitales externos previstos para la atención de eventuales accidentados.
- i) Equipos de bomberos, su dotación y distribución del personal.
- j) Matafuegos y su distribución.
- k) Medios de comunicación; radio-receptores u otros, su ubicación y relación con la central de circuitos y rutas.
- l) Grúas, su número, equipamiento y ubicación.
- m) Detalle de los elementos de seguridad para los pilotos y su ubicación, vallas metálicas, bancos de arena, taludes, mallas de alambre, vías de escape, etc.

ART. 24.- MODIFICACIONES AL REGLAMENTO PARTICULAR Y AL MANUAL DE SEGURIDAD (C.D.I. ART. 66):

Una vez abierto el registro de inscripciones no podrán introducirse modificaciones en el R.P.P. salvo que se obtenga el acuerdo unánime de todos los concurrentes inscritos. Sin embargo, los Comisarios Deportivos podrán, a título excepcional, autorizar modificaciones en caso de fuerza mayor o de seguridad. Previo a la asunción del cargo por parte de éstos, las instituciones organizadoras podrán gestionar modificaciones por las mismas causas ante la F.U.A.D. Todos los participantes que ya hubieren registrado su inscripción, deberán ser informados de estas modificaciones a la brevedad posible por el medio más rápido. En lo referente al Manual de Seguridad, podrán introducirse modificaciones que hagan a su mayor eficiencia por parte de la autoridad competente, en cualquier momento, aún iniciadas las competencias.

ART. 25.- REALIZACIÓN DE LA COMPETENCIA POR EL ADJUDICATARIO: Las competencias deberán ser realizadas exclusivamente por la entidad adjudicataria. No se permitirán las transferencias de fechas entre instituciones, ni la coparticipación, que no haya sido solicitada y aprobada con anticipación al otorgamiento del permiso de organización definitivo por la F.U.A.D.

ART. 26.- COMPETICIÓN APLAZADA O SUPRIMIDA (C.D.I. ART.60): Un “meeting” o una competición prevista en un “meeting”, no podrá aplazarse o suprimirse sin que las cláusulas de aplazamiento o supresión hayan sido previstas por el Reglamento Particular, o que los Comisarios Deportivos hayan decidido el aplazamiento por razones de fuerza mayor o de seguridad (ver Art. 141 C.D.I.) En caso de supresión o de aplazamiento superior a 24 horas, los derechos de inscripción deberán reembolsarse.

ART. 27.- CAMBIO DE ESCENARIO: Las competencias deberán ser realizadas en el lugar programado conforme al R.P.P. Sólo por razones de fuerza mayor, la F.U.A.D. podrá autorizar el cambio de lugar de la competencia. Los cambios de escenarios autorizados no podrán significar cambio en la puntuación establecida para la prueba originaria, ni reducción de los premios fijados.

ART. 28.- RESPECTO DE LAS INSCRIPCIONES (C.D.I. ART. 69): Toda discrepancia entre un competidor y el C.de O. con motivo de una inscripción será juzgada por la F.U.A.D. sin perjuicio del derecho de apelación ante la F.I.A.

ART. 29.- FORMA DE LAS INSCRIPCIONES (C.D.I. ART. 70): Solamente cuando la F.U.A.D. haya emitido permiso definitivo, el Organizador podrá recibir las inscripciones. Estas podrán extenderse por duplicado en formularios especiales suministrados por el organizador o la F.U.A.D., en su caso, que contendrán los datos de identidad del piloto, copiloto, navegante, acompañante, concurrente, jefe de equipo si lo hubiere, así como el número de las respectivas licencias y especificaciones del vehículo, debiendo acompañar en el acto de la inscripción la documentación expresada, la habilitación médica vigente y documentos de identidad y abonar los derechos de inscripción. Los concurrentes podrán inscribir sus coches sin la necesidad de indicar el o los conductores, copiloto, etc. que deberán hacerse antes del cierre de las inscripciones. Las mismas deberán efectuarse personalmente en la sede del organizador; podrán hacerse por telegrama o fax con copia, emitido antes de la fecha y hora de cierre de la inscripción, conteniendo las siguientes especificaciones:

- A) Competencia, categoría, fórmula y clase para la que se solicita la inscripción. Prioridad del Piloto en Rally.
- B) Nombre y apellido del piloto, copiloto y jefe de equipo si los hubiere y concurrente, expresando los números de sus licencias respectivas.
- C) Designación del vehículo con el que participará.

La inscripción efectuada en estas condiciones se perfeccionará mediante la firma del formulario oficial en oportunidad de la asistencia del inscripto a la verificación administrativa previa a la competencia, provisto obligatoriamente de la copia oficial del telegrama o fax.

Si se establece en el R.P.P. derechos de inscripción, esta inscripción deberá acompañarse con el respectivo comprobante de pago. Los derechos de inscripción pueden ser abonados hasta el momento de la verificación administrativa previa a la competencia.

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

Los concurrentes y los conductores que deseen tomar parte de una competencia internacional en el extranjero, sólo podrán hacerlo con la autorización previa del A.C.U. Esta autorización podrá realizarse en cualquier forma que la A.C.U. juzgue conveniente, ya sea poner su visado en el boletín de inscripción,

expedición al concurrente o conductor de una autorización especial para una prueba determinada o autorización general.

La aceptación por un organizador de la inscripción de un concurrente o de un conductor extranjero no provistos de la autorización previa de la A.D.N. en que están licenciados, constituirá una falta que, puesta en conocimiento de la F.I.A., se sancionará con una multa cuyo importe quedará a la apreciación de la F.I.A.

ART. 30.- FALSAS DECLARACIONES EN LA INSCRIPCIÓN (C.D.I. ART. 73): Toda inscripción que contenga una falsa declaración será considerada nula y sin efecto. El A.C.U., la F.U.A.D. o los C.D. que adviertan la irregularidad sancionarán al firmante con la pérdida del derecho a participar, la exclusión de la competencia o la desclasificación, conforme al momento en que se advierta la falsa declaración, debiendo adoptarse la medida inmediatamente de conocida aquella falta. Estas sanciones no excluyen las otras que pudieran corresponder. Además el inculcado perderá el derecho de inscripción abonado.

ART. 31.- LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD: La boleta de inscripción deberá establecer que el inscripto toma parte en la manifestación deportiva automovilística a su exclusivo riesgo, y libera al organizador y al E.F., así como sus miembros, agentes, representantes y/o empleados, de toda responsabilidad por daños materiales o personales que pueda sufrir u ocasionar con motivo de su participación en la prueba. Igualmente el inscripto se compromete a no recurrir a ninguna autoridad extra deportiva o a la vía judicial por reclamos o sanciones que sólo podrá cuestionar ante las autoridades deportivas correspondientes.

ART. 32.- PUBLICACIÓN DE LAS INSCRIPCIONES (C.D.I. ART. 76): Está prohibido anunciar o publicar, en ocasión de una competición, el nombre de un competidor del cual el C. de O. no haya recibido la inscripción regular.

Los competidores inscriptos condicionalmente deberán ser designados como tales en el momento de la publicación de las inscripciones. Los organizadores que violen estas prohibiciones podrán ser sancionados por el A.C.U. o por F.U.A.D

ART. 33.- RETIRO DE LA INSCRIPCIÓN: Todo competidor inscripto en una manifestación deportiva deberá comunicar al organizador su imposibilidad, por motivos justificados, de participar en la misma, antes del cierre del registro de inscripción correspondiendo en este caso la devolución del derecho abonado por tal concepto. Se considerará una infracción pasible de sanción y sin derecho de devolución alguna, el retiro de una inscripción que tuviera por motivo la participación de un piloto en otra carrera, anunciada para la misma fecha o tan cercana que evidenciara ese propósito.

ART. 34.- REAPERTURA DEL REGISTRO DE INSCRIPCIONES: En caso de suspensión o postergación de una carrera, siempre que no se haya realizado la prueba de clasificación, el organizador deberá reabrir el registro de inscripciones, avisando inmediatamente a los inscriptos los que quedarán facultados para retirar su inscripción dentro de las 48 horas de conocida la determinación o la nueva fecha, percibiendo el importe que hubiere abonado por derecho de inscripción.

ART. 35.- NO ADMISIÓN DE NUEVOS INSCRIPTOS: En caso de haberse realizado la prueba de clasificación, si la competencia no puede llevarse a cabo en la fecha programada, ésta será realizada en la nueva fecha que asignará el E.F., únicamente con los competidores ya clasificados y sin admitir nuevos inscriptos.

Si la nueva competencia es fijada para una fecha posterior a los siete días de la suspendida, podrá reabrirse el registro de inscriptos, en base a las condiciones establecida en los Art. 70 y 71 del C.D.I. debiéndose reintegrar el derecho de inscripción para los pilotos que desistan de participar en la nueva competencia.

ART. 36.- ELIMINACIÓN DE SANCIONADOS: En todos los casos precedentes, si luego de realizada la prueba de clasificación o antes de largarse una etapa o una prueba final, un competidor fuera suspendido en un sumario en trámite, cesará de inmediato su posibilidad de continuar interviniendo en la competencia, igualmente, si la sanción es de multa, no podrá intervenir sin hacer efectivo el pago del importe correspondiente. La medida le será comunicada por el C.D.

CAPITULO V

RECORRIDOS – CARRETERAS – PISTAS

ART. 37.- HOMOLOGACIÓN NACIONAL PARA PISTA: La F.U.A.D., a través de la comisión de Seguridad y circuitos, puede expedir una licencia nacional para una pista o autódromo siempre que la solicitud de homologación sea presentada con una antelación de por lo menos treinta días antes de la competencia, acompañada por un plano del autódromo o pista, confeccionado a escala, en donde se determine claramente la ubicación de todas las instalaciones y los servicios que funcionarán el día de la carrera.

Las condiciones que deben cumplir las pistas permanentes o temporarias para ser homologadas, serán determinadas periódicamente por la F.U.A.D., y estarán sujetas a inspección por parte de la Comisión de Circuitos.

Todas las homologaciones caducan sin excepción el 31 de diciembre de cada año.

ART. 38.- CIRCUITOS PERMANENTES: Son circuitos permanentes las pistas y autódromos afectados exclusivamente a la práctica del automovilismo deportivo mediante la realización de competencias, ensayos de vehículos de competición, adiestramiento o perfeccionamiento de conducción, etc.

ART. 39.- CIRCUITOS SEMIPERMANENTES: Son circuitos semipermanentes los constituidos por caminos públicos, cerrados ocasionalmente al tránsito regular, para la disputa de manifestaciones deportivas automovilísticas y que cuentan con el equipamiento e instalaciones propias de los autódromos.

ART. 40.- CIRCUITOS TEMPORARIOS: Son circuitos temporarios los trazados en calles de parques o poblaciones para la realización ocasional de carreras, a los que deberá dotarse en cada oportunidad del equipamiento e instalaciones necesarios.

ART. 41.- CALIFICACIÓN DE LOS CIRCUITOS: Los circuitos serán calificados por parte de los E.F., emisor de la licencia respectiva, la que lo habilitará para la realización de competencias de determinadas categorías, fórmulas, grupos o clases conforme a sus características, piso, longitud, instalaciones auxiliares, etc. y a la reglamentación que al respecto deberá dictar la F.U.A.D.

ART. 42.- LICENCIAS DE RUTAS: Las licencias habilitantes de ruta serán otorgadas por la F.U.A.D. para cada oportunidad en que el trazado deba ser utilizado, con indicación de los tipos de marcha establecidos por cada tramo. Las mismas deberán ser obtenidas dentro del término especificado en el Art. 82 y contar con la autorización correspondiente de la autoridad pública.

CAPITULO VI

DESARROLLO DE LAS COMPETENCIAS

ART. 43.- VERIFICACIÓN ADMINISTRATIVA PREVIA A LA COMPETENCIA: Todos Los competidores regularmente inscritos en una prueba, deberán presentarse a la verificación administrativa previa a la misma en el lugar y horario que el Organizador fije en el R.P.P. y/o programa de la prueba. El competidor que no se presente en el horario previsto será sancionado por el Comisario Deportivo de la competencia, salvo caso de fuerza mayor debidamente aceptada por el mismo. Si la sanción fuera multa, será abonada antes de la verificación administrativa, no siendo apelable. La verificación administrativa constará del control de los siguientes ítems, como mínimo:

- 0 Solicitud de inscripción completa
- 1 Pago de los derechos de la misma, en caso de que corresponda
- 2 Presentación de las licencias deportivas y médicas habilitantes, y las autorizaciones expedidas por la A.D.N. en caso de que corresponda.
- 3 Presentación de documentación personal de concurrentes y tripulantes.
- 4 Presentación de la autorización del concurrente para competir con el vehículo inscripto, para el caso de que el concurrente no sea miembro de la tripulación y no haya firmado la ficha de inscripción.
- 5 Documentación del automóvil y certificado de aduana en caso de vehículo con importación temporaria, si se estima necesario.
- 6 Presentación de la ficha de homologación correspondiente al automóvil inscripto, cuando se lo estime conveniente.

- 7 Características y datos del automóvil en el formulario de inscripción.
- 8 Entrega de fotografías personales, en caso de que corresponda.

No podrá realizarse la verificación técnica previa a la competencia si no se aprueba la verificación administrativa.

ART. 44.- CONTROL DE SEGURIDAD DE CASCOS PROTECTORES, EQUIPOS ANTIFLAMA Y CINTURONES:

El primer ítem que controlarán los Comisarios Técnicos en la verificación previa a la competencia será la disponibilidad para uso en la prueba de cascos protectores, equipos antiflama y cinturones reglamentarios, de acuerdo a las normas de la F.I.A. y / o de la F.U.A.D.

ART. 45.- TRIPULACIÓN DE AUTOMÓVILES: En toda competencia nacional que se desarrolle en circuito, los automóviles deberán ser tripulados exclusivamente por el o los pilotos regularmente inscriptos, con prohibición de transportar acompañantes.

En las competencias de ruta podrá conducir el acompañante, solamente si está licenciado como piloto. Para ciertas competencias de ruta o circuitos semipermanentes, el R.P.P. deberá fijar cómo podrá estar compuesta la tripulación, indicando si podrá participar o no el acompañante o copiloto.

ART. 46.- DESIGNACIÓN DE CONDUCTORES SUPLENTE: El Organizador de una prueba de circuito no podrá prohibir la participación de un conductor suplente si se cumple con las condiciones establecidas en el Art. 121 del C.D.I.

El conductor suplente podrá reemplazar al primer piloto en casos de enfermedad o de fuerza mayor que le impida largar la prueba.

Sin embargo, un conductor suplente sólo podrá sustituir al primer piloto si ha clasificado en las pruebas de clasificación con alguno de los vehículos del mismo concurrente, y si las autoridades de la prueba están perfectamente avisadas del cambio. Una vez iniciada la competencia final no se admitirá ningún reemplazo del conductor que largó la prueba.

ART. 47.- PRÁCTICAS EN CIRCUITOS:

- A) En todas las sesiones de práctica, la disciplina en la pista y boxes, así como también las medidas de seguridad, deben ser las mismas que en la carrera.
- B) Todas las pruebas de circuito deben estar precedidas por sesiones de entrenamiento y prácticas oficiales; la cantidad de estas prácticas y la duración de cada una de ellas, así como el intervalo entre las mismas, lo determinará el C. de O. en la R.C. de cada categoría, y debe figurar en cada R.P.P.
- C) Salvo que exista autorización especial del E.F. a tal fin, todas las sesiones oficiales deben ser programadas para el día anterior de la carrera.
- D) El Director de la Prueba está autorizado a detener la práctica cuando fuese necesario, para acelerar y facilitar la limpieza de la pista; el tiempo empleado en estas operaciones será total o parcialmente recuperado, extendiendo la sesión de práctica, a menos que el programa de la carrera no lo permita.
- E) En caso de que la práctica fuese interrumpida, todos los equipos deben ser informados de su reanudación por medio de un cartel exhibido en la playa de boxes, o por otro medio, cinco minutos antes de la nueva largada.
- F) Todos los corredores deben tomar parte en por lo menos una de las prácticas oficiales; si parte de la carrera es corrida durante horas de la noche, debe programarse una sesión de práctica nocturna, cuya duración será similar a la de las demás sesiones.
- G) Para ser autorizados a tomar parte en la carrera, si es programada una sesión de práctica nocturna, todos los corredores deben tomar parte de la misma.
- H) Un corredor será autorizado a clasificar un solo auto. Durante las prácticas, los corredores podrán, sin embargo, conducir varios autos, siempre que sean de la misma marca y tipo, y hayan aprobados por los Comisarios Técnicos, exhibiendo el número de competición asignado al corredor y hayan sido inscriptos por el mismo concurrente.
- I) Cuando sea programada una sesión de práctica de 20 a 30 minutos, no cronometrada, el día de la carrera, deberá finalizar por lo menos dos horas antes de la hora anunciada para la largada de la carrera.
- J) Si comenzara a llover antes de la largada, podrá realizarse una corta sesión de práctica no cronometrada antes del comienzo, sólo en el caso de que la totalidad de las sesiones de práctica,

incluyendo la práctica no cronometrada de la mañana del día de la carrera, se haya realizado sobre la pista seca.

ART. 48.- PRUEBAS DE CLASIFICACION: Las pruebas de clasificación para la integración de series o pruebas finales, tendrán lugar cuando el R.P.P. así lo provea y deberán efectuarse conforme a alguna de las siguientes modalidades:

Con la participación de un grupo o la totalidad de los competidores regularmente inscritos, los que dentro de un plazo establecido previamente, deberán efectuar vueltas seguidas o alternadas, tomándose de ellas el menor tiempo de cada competidor.

Con la participación de uno o varios competidores por tandas, con señal de partida impartida por oficial deportivo en forma individual o conjunta, en un orden establecido por sorteo o ranking, los que recorrerán un número determinado de vueltas considerándose los tiempos de la vuelta más veloz o el conjunto de ellas, en su caso, de cada competidor.

El Organizador podrá proponer en el R.P.P. alguna variante a los modos anteriormente especificados, la que para su validez deberá ser expresamente aceptada por el E.F

En caso de resultar empatados dos o más tiempos de clasificación, tendrá prioridad el que haya sido logrado antes.

Cada auto puede ser clasificado sólo por el corredor o uno de los corredores que haya sido inscripto para conducir el auto durante la carrera. Si el R.P.P. o la R.C. prevé dos o más corredores por auto, cada corredor puede establecer un tiempo que lo clasifique para la carrera, teniéndose en cuenta el mejor tiempo obtenido entre los conductores de ese auto.

Si la cantidad de autos que lograron los tiempos mínimos de clasificación excede la cantidad de autos autorizados a correr en el circuito, deben designarse hasta tres autos de reserva, numerados de acuerdo a los tiempos de clasificación cumplidos, o los tiempos obtenidos en la clasificación de eliminatorias, si estas hubiesen sido organizadas. Estos autos podrán participar de la competencia si se producen deserciones antes de ordenarse la grilla.

Los organizadores están facultados a establecer normas especiales con el objeto de obtener una participación balanceada de autos de diferentes clases en la carrera quedando sobreentendido que la clasificación mínima que figura en el punto B precedente, no debe ser excedida bajo ninguna circunstancia.

ART. 49.- GRILLA DE LARGADA:

A) Los vehículos estarán ubicados en dos filas alternadas en zig-zag. La distancia entre cada vehículo ubicado en la grilla de largada debe ser de 8 metro como mínimo, medida desde el eje trasero al eje delantero de cada uno de ellos.

B) La posición de cada auto en la grilla depende del mejor (más rápido) tiempo obtenido por el competidor o uno de los competidores durante las sesiones oficiales de clasificación cronometradas.

C) El piloto del vehículo que haya realizado el mejor tiempo está autorizado a elegir su posición en la primera fila (lado izquierdo o derecho). Deberá ejercer su derecho de elección en los treinta minutos siguientes a la publicación de los tiempos definitivos.

D) Si la prueba consta de series clasificatorias y una final, las posiciones de la grilla para la final surgirán del análisis en conjunto de los tiempos empleados en las series, hasta completar el número de autos permitidos en el circuito.

E) Si la prueba consta de series acumulativas, las posiciones en la grilla para la segunda serie o las sucesivas dependerán de las clasificaciones establecidas hasta el final de la serie o series anteriores.

F) Para carreras con largada detenida, una vez que haya sido conocida la grilla, los lugares de cualquiera de los corredores que no largaran serán dejados libres, conservando los demás autos la ubicación que le correspondía inicialmente.

G) Un piloto que haya cambiado de vehículo dentro de las condiciones que exige el presente Reglamento, sus anexos y el R.P.P., luego de realizadas las pruebas de clasificación, conservará su puesto en la grilla de partida.

ART. 50.- LARGADA DE BOXES: Para aquellos pilotos que sean autorizados a largar desde boxes, se tendrá en cuenta lo siguiente:

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

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

ART. 51.- PROCEDIMIENTO PARA LA LARGADA: Estas disposiciones rigen para carreras en circuitos o en rutas, excepto Rally, que se rige por el Reglamento tipo de Rally.

El procedimiento detallado de largada, ya sea para una largada detenida o lanzada, debe figurar en el Reglamento del Campeonato, y obligatoriamente en el R.P.P.; se especificará siempre si la largada propiamente dicha será precedida por una vuelta de formación o no. Faltando como mínimo 15 minutos para la hora fijada de largada, se exigirá que todos los autos estén ubicados en el lugar de lanzamiento y el Comisario de Boxes ordenará cerrar el acceso a la pista de manera que ninguna máquina que no lo hubiera hecho con anterioridad, pueda ingresar a la misma.

La proximidad de la hora anunciada a la largada o a la vuelta de formación, será anunciada por la exhibición de los siguientes carteles, que podrán ser acompañados cada uno de ellos por una señal sonora.

- 1) Cartel de 5 minutos, comienzo de la cuenta regresiva
- 2) Cartel de 3 minutos, todos deben dejar la grilla, excepción hecha de corredores, oficiales y, en carreras de monoplazas, los miembros de los equipos auxiliares para operación de largada.
- 3) Cartel de 1 minuto; los motores serán puestos en marcha por medio de arranque automático, y la fuente de energía disponible a bordo del auto, excepto para monoplazas, en que se autoriza una fuente de energía externa; despejándose totalmente la grilla.
- 4) Si se programa una vuelta de formación, se muestra una bandera verde en la línea de largada, indicando que los autos deben salir para una vuelta completa del circuito, permaneciendo en el orden de la línea de largada, o con el auto en primera posición como guía, siempre que no haya coche piloto; no puede haber adelantamiento en el curso de esta vuelta; todo competidor imposibilitado para largar debe levantar su mano; su auto será empujado hacia los boxes o hacia otro lugar preestablecido, tan pronto como los demás autos hayan salido de su vuelta de formación; el corredor será autorizado a unirse a la carrera luego que haya sido dada la largada y que el pelotón completo haya transpuesto la salida de boxes.

En el caso de una largada detenida:

- 1) Si se ha cubierto una vuelta de formación: al final de la vuelta de formación los pilotos se detienen en sus respectivas posiciones de grilla, con los motores encendidos.
Al final de la grilla un oficial levantará una bandera verde tan pronto como el último auto de la grilla se haya detenido.
En el momento que el “largador”, de acuerdo a la bandera verde levantada, pueda ver que todos los autos están estacionados, pulsa el botón del semáforo rojo o muestra el cartel de 10”, si no hay luces; en cualquier momento luego de esto, pero no menos de 6 y no más de 10”, dará la señal de largada por medio de una luz verde que reemplaza a la roja, o bajando la bandera de largada si no hay luces.
En el caso que la pista haya quedado obstruida durante la vuelta de formación, el largador advertirá a los conductores, mostrando la bandera roja y estos procederán en consecuencia.
- 2) Si la largada no está precedida de una vuelta de formación:
 - a los 10” se enciende una luz roja, o se muestra un cartel de 10”.
 - a menos de 6 y no más de 10” será dada la largada, ya sea por medio de una luz verde que reemplaza a la roja o bajando la bandera de largada.

ART. 52.- LARGADA DEMORADA EN CIRCUITOS: Si por alguna razón valedera no puede darse la largada en condiciones de seguridad, debe exhibirse el cartel de “Largada Demorada” en la línea de partida. Si la largada se da por medio de señales luminosas, deben encenderse por lo menos dos luces intermitentes, instaladas en el mismo tablero que las luces roja y verde. El procedimiento de largada se reanudará después de cinco minutos y tan pronto las condiciones lo permitan.

ART. 53.- INTERRUPCION O NEUTRALIZACIÓN DE UNA CARRERA EN CIRCUITO: En el caso que la pista hubiese quedado obstaculizada o totalmente obstruida como resultado de un accidente o incidente, de forma tal que la carrera no pudiese proseguir en condiciones normales de seguridad, la prueba será detenida.

ART. 54.- DETENCIÓN DE UNA CARRERA Y NUEVA LARGADA: En un caso de fuerza mayor, la decisión de detener una competencia puede ser tomada únicamente por la mayoría de los Comisarios Deportivos presentes. Si fuese necesario detener la competencia se exhibirá la bandera roja en la línea de largada / llegada, puesta únicamente por un comisario deportivo y en todos los puestos de banderilleros se exhibirá una bandera negra.

A) Desde el momento que sean mostradas estas banderas, los corredores deben cesar inmediatamente de correr, y dirigirse a sus boxes o donde indiquen las autoridades, a velocidad reducida, quedando entendido que:

- Es probable que la pista pueda estar bloqueada.
- En la pista circulan vehículos de auxilio.

En tales casos la clasificación será establecida al final de la vuelta anterior a la detención de la prueba, salvo en el caso previsto en el punto B) 1.

B) En caso que una carrera sea detenida, son de aplicación las siguientes reglas:

1) Si la bandera roja es exhibida al coche puntero antes de que éste haya completado su segunda vuelta:

- La largada original se considerará anulada.
- Todos los corredores que tomaron parte en la largada serán admitidos para la nueva partida, ya sea en un auto original o en otro de la misma marca, siempre que haya sido inscripto por el mismo concurrente, que tenga el número de competición del auto que ha reemplazado y que haya sido aprobado por los Comisarios Técnicos.
- En el caso que la cantidad de nuevos corredores que tomaran parte de la largada fuese inferior al total autorizado, podrán ser incluido autos de reserva para completar el pelotón.
- La carrera será por la distancia total y la grilla será la misma que para la primera largada, ocupando los últimos lugares los autos de reserva, según el orden que les corresponda.

2) Si el auto puntero ha completado más de dos vueltas, pero menos del 60% de la distancia o duración de la carrera:

- La carrera será considerada en dos partes, y los resultados finales serán obtenidos sumando los tiempos cumplidos o las distancias cubiertas en ambas partes; la clasificación de la primera parte será establecida al final de la vuelta precedente a la detención de la prueba; todos los corredores deben ser informados de esa clasificación antes de la largada de la segunda parte de la prueba.
- La distancia o duración de la segunda parte será obtenida deduciendo de la distancia o duración de la carrera, la cantidad de vueltas o el tiempo cubierto por el auto puntero en la primera parte.
- La ubicación de los autos en la grilla de largada será de acuerdo al orden de finalización de la primera parte, que será publicada por los cronometristas.
- Sólo los autos que hayan participado en la primera parte serán admitidos para la segunda, siempre que: no hayan sido retirados, hayan podido alcanzar su box por sus propios medios, por el recorrido autorizado y que hayan sido considerados aptos para la carrera por los Comisarios Deportivos.
- No se admitirán autos de reserva para la nueva largada.

3) Si ha sido completado por lo menos el 60% de la distancia total de la carrera o duración, la prueba será considerada cumplida, no habrá nueva largada y la clasificación será establecida al final de la vuelta precedente a la detención de la competencia.

C) En todos los casos, cuando haya una nueva largada, ésta será dada después de la anterior detención de la carrera, a juicio del Comisario Deportivo.

ART. 55.- DETENCIÓN DE UNA PRUEBA EN CIRCUITO (C.D.I. ART.141): Sólo se podrá detener una prueba por decisión de la mayoría de los Comisarios Deportivos presentes, en caso de fuerza mayor. Se deberán tener en cuenta los siguientes puntos:

A) Si la distancia cubierta de la carrera ha sido hasta el 30% inclusive, la prueba deberá volverse a correr el mismo día o al día siguiente, a menos que los organizadores prefieran anular la carrera.

B) Si la distancia cubierta es superior al 30% y hasta el 60%, la carrera podrá continuarse en el mismo día y la clasificación final se basará en la suma de tiempos. En caso que no se continúe dentro de las tres horas posteriores a la suspensión, se dará por terminada y asignará el 50% de los puntos para el campeonato correspondiente.

Si la distancia total ha sido cubierta en más del 60%, la carrera se considerará terminada.

ART. 56.- DETENCIÓN DE UN RALLY Y CONTINUACIÓN DEL MISMO:

A) Un rally solo será detenido por razones extremas fehacientemente comprobadas, que impidan realmente a los competidores arribar al final de un sector o etapa aún por caminos de alternativa.

B) Como principio general, se podrá, a causa de un accidente fortuito o por circunstancias meteorológicas, modificar el itinerario original del rally aún cuando algunos participantes hubieran efectuado el recorrido indicado en el carné de control. A los participantes afectados por el cambio de itinerario se les modificará el horario de acuerdo con la diferencia de kilometraje entre el nuevo itinerario y el previsto en el carné de control. El R.P.P. o las reglamentaciones de Campeonatos contendrán las normas sobre bonificaciones o penalizaciones al respecto.

ART. 57.- DETENCIÓN EN BOXES- REPARACIONES (PRUEBAS EN CIRCUITO):

A) Todo reaprovisionamiento y reparación en el circuito debe hacerse frente o dentro del box correspondiente al auto, con la excepción de una reparación de emergencia realizada por el conductor usando las herramientas y repuestos llevados en el auto, estando prohibida cualquier asistencia externa o cualquier equipo que se pusiese a su disposición.

B) Si un conductor sobrepasa su box antes de detenerse, no puede utilizar la marcha atrás para retroceder a su box y sólo podrá ser empujado al box por sus mecánicos, marcha atrás.

C) En cada detención en box, cualquiera sea la razón, el motor debe ser detenido al llegar el auto al box y durante el tiempo total de reaprovisionamiento; el motor debe volver a ser puesto en marcha por el piloto desde su asiento y por medio del equipo disponible a bordo del auto, excepto en las categorías que admitan arranque externo.

D) Frente y dentro de los boxes está prohibido el uso de herramientas que generen chispas o altas temperaturas.

ART. 58.- REABASTECIMIENTO, LLENADO DE COMBUSTIBLE: El R.P.P. especificará las condiciones y restricciones inherentes a reabastecimientos, por ejemplo: el sistema autorizado para la frecuencia y el tipo de llenado, al igual que las cantidades autorizadas de cambios de aceite. Todos los reabastecimientos de combustible y cambio de aceite deben llevarse a cabo únicamente en el box o en el lugar especialmente previsto por los organizadores.

ART. 59.- TIEMPO MÁXIMO DE CONDUCCIÓN POR CORREDOR EN CIRCUITO:

A) El máximo tiempo de conducción sin cambio de conductor es de 3 horas 30 minutos para carreras de menos de 12 horas y de 4 horas para eventos que duren 12 horas o más. Si una competencia está programada para durar más de 3 horas 30 minutos, el R.P.P. debe prever dos o más conductores a tal fin que se alternarán en la conducción. En caso de competencias que se programen con relevo de pilotos, para que los mismos tengan derecho a puntos para el Campeonato respectivo, deberán haber recorrido como mínimo, cada uno, un tercio de la duración total prevista para la carrera.

B) Si un competidor es relevado después de tres horas o más de conducir, no podrá volver a conducir hasta cumplir por lo menos una hora de descanso.

C) El vehículo debe detenerse para cambiar de conductor como máximo, al final de la vuelta durante la cual se ha cumplido el tiempo máximo de conducción.

D) El tiempo total de conducción por correr:

1) No puede exceder las 14 horas durante un evento que dure 24 horas. En este caso el tiempo total de descanso debe ser de por lo menos 7 horas.

2) No puede exceder la dos terceras partes de la carrera, para competencias que duren entre 6 y 12 horas el tiempo total de descanso será de por lo menos un tercio de la carrera.

3) No puede exceder de 3 horas 30 minutos para una carrera de duración menor a 6 horas.

ART. 60.- LLEGADA:

A) La señal de finalización de la carrera se dará tan pronto como el auto haya completado la distancia prescrita o la duración establecida.

B) Cuando la carrera está basada sobre un límite de distancia y / o duración de tiempo, en el caso de que el período de tiempo finalice antes que sea completada la distancia programada para la carrera, se mostrará la señal de terminación de la carrera al auto que marcha primero en la clasificación al cumplirse la vuelta en que terminó el período de tiempo.

C) En el caso que la señal de terminación de la carrera fuese exhibida inadvertidamente antes que hubiera sido cubierta la distancia establecida o cumplido el horario estipulado, la carrera se

considerará terminada en el momento en que el coche puntero haya cruzado por última vez la línea de llegada.

- D) Si la señal de terminación de la carrera es demorada, los resultados deben reflejar las posiciones al final de la distancia de la carrera anunciada en el R.P.P.
- E) En circuitos, después de la señal de terminación al puntero, los demás competidores terminarán únicamente la vuelta que haya comenzado antes de producirse el arribo del primero.
- F) Cuando se omite desplegar la bandera a cuadros al puntero al finalizar la prueba, y en cambio se despliega a un competidor que no aquel, será considerada como el anuncio diferido de la llegada y la clasificación de la carrera será establecida como si la banda hubiera sido presentada al coche puntero.
- G) Los competidores deben cruzar la línea de llegada por sus propios medios mecánicos.
- H) Luego que haya sido exhibida la bandera a cuadros, todos los autos completarán una vuelta a baja velocidad, antes de incorporarse al parque cerrado, donde, a menos que los Comisarios Deportivos decidan lo contrario, permanecerán hasta que haya terminado el período durante el cual pueda presentarse una protesta.

ART. 61.- CLASIFICACION Y SUBCLASIFICACIONES: Los reglamentos de los distintos campeonatos, o en su caso los R.P.P., pueden establecer clasificación general, clasificación por categoría, por grupo, por clase, por subdivisiones de clases, etc.

ART. 62.- DETERMINACIÓN DE LA CLASIFICACION FINAL DE UNA PRUEBA:

1.- CARRERAS EN CIRCUITO:

El auto que haya cubierto la distancia total establecida en el menor tiempo o que hubiera completado la mayor distancia en el tiempo total previamente establecido será el ganador, ya se trate de una carrera única o en series por suma de tiempos.

Para pruebas basadas en una distancia establecida, así como en aquellas basadas en una duración de tiempo, todos los autos serán clasificados: primero, sobre el número de vueltas que hubiesen completado en el menor tiempo; segundo, por los puestos obtenidos en el orden que hubieran cruzado la llegada. En las pruebas corridas con series preliminares, si fuese necesario, sobre la suma de los tiempos realizados en las mismas.

En carreras de duración menor a las 4 horas:

- Para ser clasificados los autos deberán haber cubierto al menos el 60% de la distancia recorrida por el auto ganador.
- A los autos que tarden más de dos veces el tiempo del auto ganador para cubrir su última vuelta les será deducida dicha vuelta de los resultados.

0 En carreras de duración de 4 horas o más:

- Para ser clasificados los autos deberán haber cubierto al menos el 60% de la distancia recorrida por el ganador.
- La última vuelta durante la cual se cumplió el tiempo teórico del final de carrera debe ser cubierto por el resto de los competidores completamente, en no más de 3 veces el tiempo empleado por el ganador para cubrirla, si no dicha vuelta se deducirá de los resultados.

Cuando el 60% del número total de vueltas resulten en un número con decimales, los decimales deben omitirse.

El R.P.P. debe especificar de cuantos minutos, después del ganador, disponen los autos para cruzar la línea de llegada para ser clasificados.

En el caso que una carrera haya sido interrumpida entre el final de la segunda vuelta y el 60% de la distancia o duración anunciados y luego vuelta a largar, los resultados serán obtenidos siguiendo el mismo procedimiento que para una carrera realizada en series preliminares (ver C más arriba), quedando entendido que los resultados de la primera parte están basados en las posiciones al final de la vuelta precedente a la detención de la carrera.

2.- RALLY: Resultará vencedor el competidor que acumule la menor penalización en tiempo al cabo de una prueba.

3.- REGULARIDAD: Resultará vencedor el competidor que acumule la menor penalización en puntos en contra al final de la prueba según la reglamentación dicte el C. de O.

4.- OTRO TIPO DE PRUEBAS: Los R.P.P. o las reglamentaciones de campeonato aprobados por el E.F., podrán establecer otras formas de clasificaciones finales.

ART. 63.- CLASIFICACION EN RALLIES: Será establecida sumando todas las penalizaciones incurridas durante el desarrollo de la competencia, acumulando los tiempos establecidos en las pruebas cronometradas (velocidad), a los retrasos o adelantos en tiempo sufridos en controles horarios, más las penalizaciones impuestas por faltas reglamentarias propias de este tipo de pruebas, según lo especificado en el Reglamento tipo de Rally y los R.P.P. y la reglamentación del Campeonato aprobada por el E.F.

ART. 64.- CLASIFICACIONES CUESTIONADAS: La publicación de clasificaciones sometidas a cuestionamiento por determinación del Comisario Deportivo o por reclamación interpuesta por parte interesada y cuya resolución debe ser diferida, será siempre provisoria. En tales casos, el Comisario Deportivo firmará las planillas destacando en ellas el carácter provisorio de la clasificación. Se procederá a la entrega de los premios de los puestos que precedan en la clasificación a los cuestionados, conforme a la ubicación lograda en la clasificación provisoria, sin consideración de los puestos cuestionados. Proclamada, en definitiva, la clasificación oficial, serán entregados los restantes premios.

ART. 65.- REUBICACIÓN EN CASO DE EXCLUSIÓN: En caso de que se produzca la exclusión de uno o más participantes que integraban originalmente la clasificación, los competidores que le suceden en orden, ascenderán a los puestos vacantes dejados por aquellos, con la atribución de premios y puntos correspondientes.

ART. 66.- PRUEBA O COMPETENCIA FINAL: Es aquella que determina al ganador absoluto de su categoría o clase, y es la que sirve como base para el otorgamiento de puntos.

ART. 67.- EMPATES (C.D.I. ART. 97): En caso de empate, los competidores deberán repartirse el premio y los puntos atribuidos a su puesto en la clasificación, y el o los premios y puntos siguientes disponibles según el número de empates. Si todos los competidores interesados están de acuerdo, los Comisarios Deportivos podrán autorizar una nueva competición entre los concursantes que han empatado, e imponer condiciones de esta nueva competición.

ART. 68.- CANTIDAD MÁXIMA DE AUTOMÓVILES ADMITIDOS EN UN CIRCUITO: Lo determinará la F.U.A.D para cada circuito, categoría, grupo u clase en particular.

ART. 69.- TIEMPO DE CONDUCCIÓN EN RALLY: Después de un período de 12 a 14 horas de conducción, será obligatoria una detención en el Rally, de 1 hora 30 minutos a 2 horas como mínimo. Esta disposición no es aplicable a los recorridos de concentración. En el transcurso de un Rally se incluirá al menos una noche de descanso obligatorio después de 48 horas de conducción.

ART. 70.- PARQUE CERRADO: La existencia de parques cerrados deberá determinarse en el R.P.P., fijándose sus horarios y funcionamiento. Está prohibida la permanencia en parque cerrado a toda persona, excepto a los oficiales deportivos y al personal de seguridad. El vehículo no está obligado a salir del parque cerrado propulsado por su propio motor.

CAPITULO VII

SEGUROS

ART. 71.- La F.U.A.D. determina que el organizador deberá contratar un seguro colectivo que garantice la responsabilidad civil hacia terceros del concurrente, y con la condición de que el tercero no sea otro concurrente. En circuitos, la cobertura debe comenzar con el inicio de los entrenamientos oficiales de la carrera, indicados en el programa de la competencia. La cobertura finaliza al salir de la verificación final de la última prueba de una manifestación deportiva, el último de los automóviles participantes, o del parque cerrado final, lo que se produzca más tarde. En competencias de ruta, la cobertura comienza desde la entrada al parque cerrado, previo a la largada inicial de la prueba, y cesará en el momento de salida de parque cerrado final o verificación técnica final, lo que se produzca más tarde, o en el momento de abandono de la competencia.

ART. 72.- DISPOSICIONES QUE OBLIGATORIAMENTE DEBEN FIGURAR EN LOS REGLAMENTOS PARTICULARES DE CADA PRUEBA: Además de las disposiciones que se especifican en este capítulo, en los R.P.P. es obligatorio que se indique que:

- A) Toda persona que de una manera u otra esté vinculada a la competencia, podrá contratar seguros complementarios individuales.
- B) Ni el organizador ni el E.F. podrán ser acusados en ningún caso por los accidentes corporales o materiales que pudieran ocurrir a los concurrentes o a los integrantes de sus equipos o por cualquiera de sus vehículos.
- C) El organizador y el E.F. no se hacen responsables en ningún caso de un accidente que pudiera ocurrir o pudiera ser causado por cualquier competidor y / o automóvil de competición participante en una carrera automovilística.

CAPITULO VIII

OTORGAMIENTO DE LICENCIAS HABILITANTES

ART. 73.- PETICIÓN DE INSCRIPCIÓN COMO CONCURRENTE: Los solicitantes, personas físicas o jurídicas, deberán pedir su inscripción como concurrentes en un formulario especial, indicando todas las características de él o los vehículos de su propiedad que participarán en las manifestaciones deportivas, y cumplir con los requisitos que establezcan la “Normas de la F.U.A.D. para la obtención de licencias”.

ART. 74.- SOLICITUD DE LICENCIA DE PILOTO: Toda persona que desee obtener licencia de piloto, deberá dirigir su pedido a la F.U.A.D., debiendo llenar el formulario correspondiente.

ART. 75.- TRAMITE DE LICENCIA DE PILOTO: La F.U.A.D. considerará la solicitud, y si ésta fuera resuelta favorablemente, se le expedirá un carné que lo acredite. Las licencias serán otorgadas a todas aquellas personas que posean carné de conductor de automóviles y que cumplan con todos los requisitos que imponen las “Normas de la F.U.A.D. para obtención de licencias”. Sólo se otorgarán licencias a mayores de 18 años, o a menores entre 16 y 18 años autorizados legalmente por el padre, tutor o encargado, y provisto de la autorización del Instituto Nacional del Menor (INAME).

ART. 76.- DERECHO DE EXPEDICIÓN DE LICENCIA (C.D.I. ART. 110): El A.C.U. y la F.U.A.D. tienen el derecho de expedir licencias:

A los ciudadanos uruguayos

A los ciudadanos de los países representados en la F.I.A., pero con la autorización previa de la A.D.N. interesada.

Toda persona autorizada por el A.C.U. para solicitar licencia a otra A.D.N., no debe ser titular de alguna licencia del A.C.U. ni de la F.U.A.D. válida para el año en curso. Sin embargo, si por razones muy particulares un licenciado tuviera que solicitar un cambio de nacionalidad de licencia en el año en curso, sólo podrá hacerlo con el acuerdo del A.C.U. y después que éste haya recuperado la licencia de origen.

El A.C.U. o la F.U.A.D. también pueden expedir una licencia a un extranjero perteneciente a un país aún no representado en la F.I.A., bajo las condiciones impuestas en el Art. 110 del C.D.I.

ART. 77.- RECHAZO DE LA LICENCIA (C.D.I. ART. 113): La F.U.A.D. puede rechazar la expedición de una licencia sin tener que dar los motivos de ello.

Podrá además negarla a licenciados anteriores que hayan sido pasibles de graves sanciones disciplinarias durante el año anterior al que se formula el pedido de renovación de licencia, o cuando el interesado ha violado las normas de este R.D.N., o se encuentre suspendido o descalificado internacionalmente ante la F.I.A.

ART. 78.- DURACIÓN DE VALIDEZ DE UNA LICENCIA (C.D.I. ART. 114): Las licencias son válidas hasta el 31 de diciembre de cada año, caducando automáticamente.

ART. 79.- DERECHOS PERCIBIDOS POR LA LICENCIA (C.D.I. ART. 115): La F.U.A.D. percibirá anualmente el importe de un arancel para el otorgamiento de cada una de las licencias que le sean solicitadas.

ART. 80.- LICENCIA DE COPILOTO: La licencia de copiloto será otorgada a personas físicas y psíquicamente aptas, mayores de 16 años y que posean completo conocimiento de las reglas deportivas.

Dichas licencias habilitarán para la verificación de la ruta y el manejo de instrumentos de control, y para acompañar al piloto en una competencia. Los menores de 21 años deberán presentar autorización de su representante legal, válidamente otorgada. La conducción del automóvil de competición durante una prueba por parte del copiloto sin que medien razones de fuerza mayor fehacientemente comprobadas por el E.F., provocará la inmediata exclusión o la descalificación de la tripulación, más otras medidas disciplinarias que pudieran imponerse.

ART. 81.- RESPONSABILIDAD DE CONCURRENTES Y MIEMBROS DE SU EQUIPO (C.D.I. ART. 123):

El firmante de la inscripción, concurrente, será responsable de la conducta, omisiones, transgresiones, actitudes antideportivas y toda otra falta provocada o promovida por los miembros de su equipo: piloto, copiloto, preparadores técnicos de los vehículos, cronometristas, familiares, etc., así como las cometidas personalmente. Si el concurrente no es una persona física sino jurídica, tiene las mismas obligaciones citadas en el presente artículo.

ART. 82.- INHABILITACIÓN DE LICENCIADOS: Todo piloto o copiloto que sufra un accidente que le ocasione lesiones físicas, trastornos psíquicos o padezca una enfermedad que presuntamente pueda provocarle una disminución o alteración de sus condiciones psíquicas o físicas, quedará inhabilitado para continuar haciendo uso de la licencia. Asimismo, los Comisarios Deportivos podrán disponer el retiro de un participante que dé muestras de incapacidad física o alteración de sus condiciones normales, antes o durante la competencia, dando detallado informe a la F.U.A.D. La habilitación de los licenciados inhabilitados podrá producirse únicamente luego de una revisión efectuada por la autoridad médica que se disponga a esos efectos. El ocultamiento comprobado de cualquiera de las situaciones previstas en el presente artículo, dará lugar a sanciones disciplinarias, además de la consiguiente e inmediata inhabilitación.

CAPITULO IX

DEL COMPORTAMIENTO DE LOS PARTICIPANTES

ART. 83.- OBLIGACIONES GENÉRICAS: Es obligación de los participantes observar en todo momento una conducta deportiva honesta e irreproachable, atenerse estrictamente a las indicaciones del organizador y respetar íntegramente las disposiciones emanadas del C.D.I., R.D.N., R.P.P. y sus anexos.

A todos los participantes les está prohibido efectuar reclamaciones en público, o emitir declaraciones que afecten la imagen del automovilismo deportivo, de las autoridades, de la competencia, de los organizadores y/ o de los Entes Fiscalizadores y sus integrantes.

Toda reclamación, queja o sugerencia deberá ser instrumentada por la vía correspondiente, dirigida en principio al Director de la Prueba o al Director Adjunto. En ausencia de ellos, se deberán dirigir a los Comisarios Deportivos, o al menos a uno de ellos, o al Ente Fiscalizador a falta de estos últimos.

ART. 84.- ADELANTAMIENTOS, OBSTRUCCIÓN, MANIOBRAS PROHIBIDAS:

Como regla general, los pilotos deberán acatar la siguiente prescripción: cuando un automóvil es alcanzado en una recta por un vehículo cuya velocidad es temporaria o constantemente superior a la suya, el piloto deberá dar el derecho de paso al otro vehículo, apartándose hacia un costado para dejar paso por el otro lado. El o los banderilleros deberán hacerle una advertencia mediante una bandera azul para avisarle que otro competidor desea pasarlo.

El conductor podrá utilizar el ancho total de la pista siempre que dicha utilización no implique obstrucción a otros conductores. Las infracciones sistemáticas o repetidas podrán llevar a la exclusión o descalificación de los infractores.

Las curvas, así como sus zonas de entrada y salida, pueden ser encaradas por los pilotos como ellos lo deseen, dentro de los límites de la pista. El adelantamiento, teniendo en cuenta las posibilidades del momento, puede efectuarse sobre la derecha o la izquierda. Sin embargo, las maniobras susceptibles de molestar a otros conductores, tales como el imprevisto cambio de dirección o el agrupamiento deliberado por parte de conductores en el exterior o en el interior de la curva, o todo cambio anormal de dirección, están estrictamente prohibidos, y entrañarán las penalidades previstas según la importancia o la repetición de las infracciones, desde la multa hasta la exclusión de la carrera. La repetición de una conducta peligrosa también puede ocasionar la exclusión.

Toda maniobra de obstrucción, ya sea obra de uno o varios conductores, que tengan o no intereses comunes, está prohibida. Se permite a uno o varios coches marchar constantemente a la par o adoptar

una formación en abanico, si no hay otro coche tratando de pasarlos. Caso contrario deberá presentarse la bandera azul a los conductores.

La conducción reiterada de dos o más automóviles que circulan empujándose entre sí, será advertida una sola vez con bandera de apercibimiento a todos los conductores involucrados, quedando a criterio del Comisario Deportivo la colocación de la bandera negra de exclusión para todos ellos, o para uno o varios competidores que reiteren esta maniobra.

La repetición de faltas, o la evidencia de una falta de capacidad en el manejo del coche, tales como zigzagüeo, obstrucción o maniobras que entrañan riesgo hacia terceros, podrán ocasionar la exclusión de los conductores en cuestión. Las maniobras antideportivas calificadas por el Comisario Deportivo como tales, implicarán, de acuerdo a su gravedad, la colocación de bandera de advertencia o exclusión. La bandera de apercibimiento será colocada una sola vez a un competidor durante una manifestación, considerándose, su reiteración, como causal de exclusión.

El piloto de todo vehículo que abandone la prueba o sufra un desperfecto que aminore su marcha, deberá manifestar su intención claramente, tratando de cuidar que esa maniobra no implique algún riesgo.

ART. 85.- DETENCIÓN DE UN AUTOMÓVIL DURANTE LA CARRERA:

- A) Durante la carrera, los pilotos deberán utilizar solamente la pista.
- B) En caso de que un conductor se encuentre obligado a detener su coche, ya sea involuntariamente o por otra razón, el coche deberá ser retirado de la pista lo más rápidamente posible, a fin de que no constituya un peligro o dificulte el desarrollo de la carrera.
Si el piloto se ve en la imposibilidad de sacar su coche de una posición que presente riesgos, es obligación de él o los Oficiales de Pista prestarle ayuda. En este caso, si el piloto consigue poner nuevamente en marcha su vehículo sin ayuda exterior y retoma la carrera sin cometer ninguna falta y sin sacar ventaja del desplazamiento de su coche para ponerse a cubierto, no será excluido de la carrera.
- C) Con excepción del conductor y, en casos excepcionales, de los oficiales competentes, nadie está autorizado a tocar un coche detenido, bajo pena de la puesta fuera de la carrera del automóvil en cuestión.
- D) Se prohíbe empujar un coche a lo largo de la pista, o de hacerle cruzar así la línea de llegada, lo que determinará su exclusión.
- E) Todo auto abandonado, aún momentáneamente, por su conductor, en el circuito, cualquiera sea la causa o la duración, será considerado como habiéndose retirado de la carrera. Se considera abandonado cuando el piloto se aleja más de 2 metros del vehículo.

ART. 86.- ASISTENCIA MECÁNICA DE LOS VEHÍCULOS EN CIRCUITOS: Los vehículos participantes de una competencia en circuito sólo podrán ser objeto de la atención mecánica autorizada por el R.P.P. en los lugares destinados previamente a esos efectos.

ART. 87.- ENTRADA A LOS BOXES DE REABASTECIMIENTO:

- A. sea, de la línea demarcatoria entre la zona de desaceleración y la pista, está prohibido. La zona llamada “desaceleración” forma parte del área de boxes.
- B. Durante el transcurso de los entrenamientos y de la carrera, solamente está autorizado el acceso a los boxes por la zona de desaceleración. Todo incumplimiento a esta regla ocasionará la exclusión de la carrera.
- C. Todo conductor que tenga intención de abandonar la pista o de entrar a su box o al patio de boxes, debe hacer notar su intención previamente, y asegurarse que puede hacerlo sin riesgo.
- C. Salvo en casos de fuerza mayor, así considerado por los Comisarios Deportivos, el cruce, en cualquier sentido que sea, de la línea demarcatoria entre la zona de desaceleración y la pista, está prohibido.
- E Se prohíbe la marcha atrás en esa zona.

ART. 88.- AUXILIO DE VEHÍCULOS EN COMPETENCIAS EN RUTA: En todas las competencias que se desarrollen en carreteras o en rutas abiertas, los coches sólo podrán recibir auxilio exterior para salir de situaciones de emergencia, como vuelcos, inmersión en zonas anegadas, o en aquellas ocasiones en las que el vehículo no pueda salir por su propia tracción. Una vez libre de esa emergencia, los coches deberán continuar en carrera por sus propios medios. Cualquier situación de duda suscitada en este tipo de casos será resuelta por los Comisarios Deportivos. En caso de averías mecánicas, los coches podrán recibir ayuda de los auxilios propios o eventuales solamente en las zonas autorizadas. En ningún caso los coches podrán ser empujados, remolcados o transportados, bajo pena de exclusión.

ART. 89.- DESVÍOS Y ACORTAMIENTO DEL RECORRIDO OFICIAL: En las pruebas de ruta los competidores están obligados a recorrer íntegramente el itinerario oficial de la competencia, verificando su paso por todos los puntos del recorrido, en su correcto orden. No seguir la ruta oficial de la competencia, o acortar el camino, se penará con la exclusión o la descalificación.

Si un competidor se apartara de la ruta oficial por cualquier causa, deberá retomarla en el mismo lugar donde la abandonó, bajo pena de iguales sanciones.

En las competencias de circuitos, ningún conductor, bajo ningún pretexto, podrá acortar distancias, ni tomar por las banquinas, bajo pena de ser sancionado con desclasificación o exclusión.

Si un conductor 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 penado con exclusión o desclasificación. Si el hecho fuera ocasional, o implicara una mayor demora para el competidor, y no ocasionara perjuicio para los demás a juicio de los Comisarios Deportivos, podrá no ser penalizado con exclusión o desclasificación, pero sí con un recargo de tiempo o descuento de vuelta u otra sanción.

CAPITULO X

DE LOS AUTOMÓVILES

ART. 90.- CLASIFICACION DE LOS AUTOMÓVILES (C.D.I. ART. 126)

- A) Por categoría de vehículos de carrera, de sport, de gran turismo y de turismo.
- B) Según cilindrada de motor.

ART. 91.- AUTORIZACIÓN DE NUEVAS CATEGORÍAS Y MODIFICACIONES A LAS EXISTENTES: La autorización para actuar en el ámbito deportivo automovilístico nacional de una categoría aún no desarrollada, podrá ser otorgada por la F.U.A.D.

La iniciativa podrá nacer del propio Ente Fiscalizador, o de Entidades afiliadas a ellos, y se deberán exponer detalladamente las especificaciones técnicas y los propósitos deportivos que inspiran la idea.

La nueva categoría comenzará a tener vigencia en una fecha por lo menos seis meses posterior a la del acto de aprobación de su Reglamento Técnico, y no podrá ser incluida en el Campeonato sino a partir del comienzo del año calendario siguiente. La modificación de una categoría ya existente tendrá vigencia para el próximo campeonato que se realice, debiendo ser publicada por lo menos tres meses antes de la iniciación del año calendario correspondiente a dicho campeonato.

La incorporación de una nueva categoría o clase, obligará a la F.U.A.D. a comunicar la novedad al A.C.U. , quien podrá oponerse o sugerir modificaciones, si fuera necesario, a efectos de unificarla con otras existentes en el orden internacional o nacional.

ART. 92.- HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS Y DE PARTES: La homologación de vehículos o de partes pertenecientes a ellos, y que corresponden a categorías para las cuales se exige la producción de un número determinado de unidades, se efectuará en las condiciones que determine tanto el A.C.U. en el orden internacional, como la F.U.A.D. en el orden nacional.

Tales homologaciones se efectuarán a iniciativa del A.C.U. o de la F.U.A.D. , o bien por iniciativa del fabricante de vehículos o el importador oficial de los mismos.

ART. 93.- HABILITACION DE VEHÍCULOS QUE NO SON DE SERIE: Aquellos vehículos cuya homologación no se exige, por no ser de fabricación en serie, deberán ser presentados ante la Comisión Técnica del A.C.U. o de la F.U.A.D, según corresponda, para ser habilitados para su intervención en competencias.

Este tipo de vehículos de competición responderán a una designación fijada por el concurrente o el constructor, bajo la cual resultará inscripto en toda oportunidad, no pudiéndose alterar la misma si previa conformidad y registro del Ente Fiscalizador competente.

ART. 94.- CLASIFICACION DE CATEGORÍAS, GRUPOS Y CLASES: La determinará la FUAD cada año, dentro de las respectivas esferas de competencia.

ART. 95.- ELEMENTOS DE SEGURIDAD PROPIOS DE CADA CATEGORÍA: Los elementos de seguridad, de que deben estar dotados obligatoriamente los automóviles de competición, serán determinados detalladamente por los Reglamentos Técnicos de cada categoría, grupo y/o clase.

ART. 96.- ELEMENTOS DE SEGURIDAD COMUNES A TODAS LAS CATEGORÍAS: Las instituciones afiliadas a la FUAD deberán ajustar sus reglamentos a las normas del presente artículo. Los elementos de seguridad, comunes a todas las categorías cuya instalación y uso son obligatorios, se indican a continuación:

- A) Estructura de seguridad o arco protector de seguridad. Deberán ser construidos de acuerdo a las especificaciones técnicas que fija el CDI.
- B) Cinturones de seguridad: todos los tripulantes de un automóvil de competición deberán disponer y usar cinturones de seguridad, cuya característica y anclajes serán los establecidos por el CDI.
- C) Espejo retrovisor: es obligatorio en todos los automóviles de competición, debiéndose colocar en forma tal que el conductor tenga la mejor visión hacia atrás por ambos lados de su coche. La superficie útil de los mismos no será inferior a 50 cm². por cada espejo, y estarán colocados en forma que no tengan vibraciones.
- D) Llave de corte de corriente: será de tipo general, que debe cortar todos los circuitos eléctricos del vehículo, batería, alternador o dínamo, luces, bocina, encendido, controles eléctricos, funcionamiento del motor, etc. Este corta corriente debe ser de un modelo anti- chispa, y debe ser accionado tanto desde el interior, como desde el exterior del automóvil. Exteriormente estará claramente indicado, encerrado por la figura de un rayo en un triángulo de fondo azul con borde blanco de un mínimo de 12 cm. de lado. En vehículos monoplazas, la reglamentación técnica de cada categoría, determinará sobre el particular.
- E) Recuperador de aceite: cualquier automóvil cuyo motor prevea una salida de los gases del carter al aire libre, deberá estar equipado de tal forma que las salidas de aceite no puedan fluir libremente. El recipiente debe ser de material plástico translúcido, con una capacidad mínima de 1 lt. hasta 1.000 c.c. de cilindrada, y de 2 lt. para los vehículos de una cilindrada motor superior.
- F) Extinguidores: es obligatoria la portación de extintores en todos los vehículos que participen en competencias automovilísticas. El o los extintores, dos de 2 kg. o uno de 4 kg. deberán encontrarse al alcance de la mano del piloto, y eventualmente del copiloto. El elemento extintor debe ser polvo tipo A B C de acuerdo a la reglamentación de la Dirección Nacional de Bomberos. La cantidad de garrafas extintoras y el funcionamiento de los mismas, serán fijadas por los Reglamentos Técnicos de cada categoría, en concordancia con las normas del presente reglamento.

-FIJACION: Cada extinguidor deberá estar montado en forma que sea capaz de resistir una aceleración de 2,5 G, cualquiera sea la dirección de aplicación-

-FUNCIONAMIENTO, PUESTA EN MARCHA, SISTEMA INSTALADO DE EXTINCIÓN: El piloto o copiloto, sentados normalmente y con el cinturón sujeto, deben ser capaces de poner en marcha el sistema manualmente, lo que también podrá hacer una persona desde el exterior. El medio exterior de puesta en marcha, debe estar situado cerca del corta-circuito o combinado con él, y debe estar indicado con una letra "E" roja en un círculo blanco con borde rojo, de un diámetro mínimo de 10 cm. El sistema debe funcionar en todas las posiciones del vehículo, incluso cuando las garrafas estén desviadas de su posición original.

En cualquier momento se podrán realizar verificaciones del tipo de producto extintor y el peso de la garrafa, en todos los casos.

- G) Fijaciones de seguridad para el parabrisas: podrán usarse libremente tales fijaciones, sin homologación, para todos los vehículos que tengan parabrisas, no son obligatorias.
- H) Parabrisas laminados de seguridad hechos de vidrio construido por láminas, o de vidrio de tipo 10/20, para los automóviles que utilicen tal implemento.
- I) Protección contra incendios: debe colocarse una pantalla de protección eficaz entre el motor y el habitáculo o asiento del conductor y copiloto para evitar la proyección de llamas en caso de incendio (Art. 128 del CDI)
- J) Apoyacabezas: deberá utilizarse apoyacabezas en todas las categorías.
- K) Los reglamentos técnicos de cada categoría o los RPP, podrán disponer la instalación y uso de elementos adicionales.

ART. 97.- ELEMENTOS DE USO PROHIBIDO: No se admitirán el uso o portación de los siguientes elementos en los vehículos que intervengan en una competencia, bajo pena de exclusión o desclasificación inmediata:

0 Recipientes con inflamables, trátense de combustibles o cualquier otro elemento, que no sean los tanques propios del vehículo, conforme a las disposiciones de los Reglamentos Técnicos de cada categoría.

1 Puertas con trabas tipo cerrojo.

ART. 98.- VERIFICACIÓN PREVIA A LA COMPETENCIA: Luego de aprobada la verificación administrativa de una prueba, el EF, por medio del Comisario Técnico, efectuará una verificación técnica antes de la largada de cada competencia. La misma será de naturaleza general sobre todo lo atinente a los elementos de seguridad de los vehículos participantes, estructura o arco protector de seguridad, extintores, espejos, luces, tabique para llamas, corte de corriente, cortes de combustión, frenos, cinturones de seguridad, cierres y cerrojos, etc. conforme al Reglamento Técnico de la categoría. También se podrá efectuar el sellado de las partes del vehículo, que la Dirección de la Prueba determine.

El automóvil oficialmente inscripto que no cumpla con las prescripciones de seguridad establecidas en el respectivo RP, no será admitido en la competencia.

ART. 99.- ALTERACIONES EN LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD: Cuando un automóvil de competición ofrezca peligro, a juicio del Comisario Deportivo, éste dispondrá el retiro o la reparación del mismo, antes o durante la competencia, pudiéndose ordenar asimismo una nueva revisión por la Comisión Técnica.

ART. 100.- CAMBIO DE PARTES O ELEMENTOS EN LOS VEHÍCULOS DE COMPETICIÓN: Los competidores podrán, con la autorización previa del Comisario Deportivo, cambiar motor, diferencial, caja de velocidades, carburador u otra parte del automóvil, luego de las pruebas de clasificación, del sellado, si los hubiere, y de las series clasificatorias. Estos cambios sólo podrán realizarse antes de la largada de la prueba final, o de la primera de las series, cuando el puntaje de la clasificación final se defina por suma de tiempos de dos o más series en las competencias en pista. En el caso de las competencias de Rally, la única pieza que no podrá ser cambiada es el block motor. Las demás piezas podrán ser cambiadas durante la competencia a condición de ser reemplazadas por piezas autorizadas y/o homologadas.

En caso de haber sido selladas alguna d estas piezas, es obligación del concurrente solicitar la autorización previa del Comisario Deportivo, y una vez efectuado el cambio, la pieza cambiada deberá ser entregada a los Comisarios Técnicos.

ART.101.- CAMBIO DE VEHÍCULO LUEGO DE LA PRUEBA DE CLASIFICACIÓN: Luego de las pruebas de clasificación, y hasta una hora antes de la largada de la carrera, o de la largada de la serie que integra el competidor en cuestión, un concurrente podrá ser autorizado por el Comisario Deportivo a cambiar de automóvil para largar la competencia, siempre que se hayan reunido las siguientes formalidades concordantes con lo indicado en el artículo 121 del CDI :

Que el vehículo de reemplazo haya sido inscripto reglamentariamente por el mismo concurrente.

Que haya sido verificado previamente dentro de los horarios previstos en el RPP para la verificación técnica previa y haya sido aprobado por la Comisión Técnica.

Que el auto a utilizar sea de la misma marca, categoría, grupo, clase.

Que exhiba el número de competición asignado al corredor.

Que el máximo de automóviles habilitados para participar en la competencia sea igual o mayor al número de inscriptos, y que, por lo tanto, el reemplazo no implique la eliminación de otro competidor.

A los efectos de su ubicación en la grilla de largada, el vehículo será ordenado en el lugar que corresponda a los tiempos de clasificación obtenidos por el piloto que efectivamente va a conducir.

El Comisario Deportivo podrá exigir al concurrente la presentación en la verificación final, de el o de los vehículos reemplazados, para constatar el cumplimiento de las reglamentaciones técnicas vigentes. La negativa a cumplir esta norma, o el no cumplimiento de los reglamentos respectivos de los autos, implicará la desclasificación del o de los pilotos inscriptos por el concurrente sin perjuicio de mayores sanciones que pudiesen corresponder.

ART. 102.- CONTROL TÉCNICO FINAL: Tan pronto como finalice la competencia, los automóviles serán revisados como mínimo, los clasificados primero y segundo de cada categoría, grupo y o clase, para determinar si se encuentran en condiciones reglamentarias y para constatar si el auto es el mismo que se presentó a la verificación técnica previa a la largada, y si hay lugar a la aplicación de las penalizaciones previstas en el CDI, RDN y/o RPP.

La falta de sellado o la violación de las marcas de identificación colocadas en el vehículo en la verificación previa a posteriori, ocasionará la exclusión o desclasificación del vehículo.

ART. 103.- NUMEROS DISTINTIVOS: Durante todas las competencias automovilísticas los vehículos participantes deberán llevar en un lugar visible el número identificador que haya sido asignado por el CDO, cuando así lo determine el RPP, conforme a las reglamentaciones de la categoría ó especialidad. Las dimensiones y ubicación de los espacios reservados para la colocación de los números se especificará claramente en los Reglamentos Técnicos de cada categoría ó en la reglamentación del campeonato ó en los RPP cuando pueda corresponder, debiendo en todos los casos respetar:

- 1) 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.
- 2) El diseño de las cifras será de tipo clásico tal como se describe a continuación: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 0.
- 3) 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 morro del automóvil (capó delantero) visible por delante.

Para los monoplazas y vehículos antiguos:

La altura mínima de las cifras será de 23 cm. y la anchura del trazo de 4 cm.

El fondo blanco tendrá al menos 45 cm. de ancho y 33 de alto.

Para los demás vehículos:

- a) La altura mínima de las cifras será de 28 cm. y la anchura del trazo de 5 cm.
- b) El fondo blanco tendrá al menos 50 cm. de ancho y 38 de alto
- 4) Sobre las dos aletas delanteras figurará la reproducción de la Bandera Nacional del o de los pilotos que conduzcan el vehículo 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 de trazo de la cifra y el borde del fondo no será inferior a 5 cm. en ningún sitio.
- 5) Por encima o por debajo del fondo blanco, se dejará una superficie que abarque la anchura 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 ej. 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
- 6) Ni los números de competición, ni las publicidades podrán rebasar la superficie de la carrocería.
- 7) 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.
- 8) La publicidad de vehículos antiguos se limitará, como máximo, a un emplazamiento de 50 por 14 cm. por encima y otra por debajo de cada uno de los tres números de competición (los vehículos pueden tener un máximo cuatro números de competición) En el caso de que no hubiera sitio para colocar las publicidades permitidas por encima ó por debajo de los números de carrera podrán situarse al lado, pero siempre junto al fondo ó en el borde de estos números.
Uno de los dos emplazamientos junto 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 vehículo dimensiones máximas de 10 por 40 cm. para cada lado. Podrá aparecer a cada lado una insignia del club con dimensiones máximas de 10 por 10 cm. Los distintivos publicitarios de cada vehículo podrán ser conservados tal y como vienen de origen (así como en número de chasis)

CAPITULO XI

PUBLICIDAD Y CUESTIONES COMERCIALES

Art. 104 PUBLICIDAD EN LOS AUTOMÓVILES:

A) La publicidad en los automóviles es libre, salvo las siguientes limitaciones:

- a) Que no tenga el propósito de ser ofensiva ni esté reñida con la moral y las buenas costumbres.
- b) Que no impida la visión de la tripulación. El parabrisas y todas las ventanillas de los autos deben estar libres de toda publicidad, a excepción de una banda de una altura máxima de 10 cm. sobre la parte superior del parabrisas y a condición de que la visibilidad hacia atrás quede intacta, de una banda de una altura máxima de 8 cm. sobre la luneta trasera.
- c) Que no ocupe el emplazamiento normal de los números de competición de acuerdo a las disposiciones de los reglamentos de cada categoría, ó de los correspondientes RPP, en su caso. La proximidad de la publicidad a los números no debe dificultar la visibilidad de éstos últimos.
- d) Que no sea de carácter político, racial ó religioso. Su control estará a cargo de los Comisarios Deportivos, los mismos podrán impedir la realización de una competencia si el organizador no acata las normas del presente artículo. Un organizador no puede imponer a los competidores ninguna publicidad que esté en contradicción con los convenios publicitarios que los mismos hubieran contratado para sus vehículos y/ó equipos, ó que esté en contradicción con la marca de sus autos. En estos casos el competidor podrá negarse a llevar la propaganda oficial, abonando el importe que fijará el organizador en el RPP, con acuerdo del EF. El emplazamiento, el texto y las dimensiones de las inscripciones publicitarias oficiales, así como cualquier característica especial de las mismas deberán indicarse en el RPP.

El RPP deberá contener todas las exigencias determinadas por prescripciones legales, nacionales o municipales existentes en el país, relativas a la publicidad en automóviles de carrera y las señaladas en el presente artículo.

B) PUBLICIDAD EN ESCENARIOS AUTOMOVILÍSTICOS: La publicidad que pueden contratar los organizadores para exponer en circuitos, tribunas, vallas, podios, desfiles o actos complementarios a las competencias, impresos, reglamentos, etc, es libre, a condición de que se respeten las leyes, reglamentos o disposiciones de orden nacional o municipal y los puntos a) y d) precedentes.

C) CUESTIONES COMERCIALES RELACIONADAS CON EL DEPORTE AUTOMOVILÍSTICO. Todo organizador tiene la obligación de informar a la FUAD, en forma inequívoca, el nombre de la empresa promotora de la competencia que organizase, ó de quien la financie, en las condiciones que se estipulan en el presente reglamento sobre formas para remitir la documentación de cada competencia a la FUAD, para su aprobación. Si el organizador no contara con los servicios de un promotor ó financiera, deberá asimismo informarlo expresamente a la FUAD para su aprobación. Sin estos requisitos no se dará autorización a la realización de ninguna competencia.

CAPITULO XII

DE LAS AUTORIDADES DEPORTIVAS

ART.105. AUTORIDADES DEPORTIVAS AUTOMOVILÍSTICAS: Son autoridades deportivas automovilísticas:

- A) El presidente del ACU, el presidente y los miembros del Consejo Directivo de la Comisión Deportiva del ACU.
- B) El presidente y los miembros de la FUAD.

ART.106. AUTORIDADES DE UNA MANIFESTACIÓN DEPORTIVA (CDI – Art.132). Los oficiales deportivos encargados de la fiscalización y dirección de las manifestaciones deportivas automovilísticas son las siguientes, pudiéndose ser asistidos por adjuntos:

LISTA DE OFICIALES:

- COMISARIOS DEPORTIVOS
- DIRECTOR DE LA PRUEBA
- COMISARIOS TÉCNICOS
- SECRETARIO DEL MEETING
- COMISARIOS DE BOXES
- COMISARIO DE PISTA O RUTA
- CRONOMETRADORES
- CONTROLADORES
- BANDERILLEROS
- LARGADORES
- JUECES DE LLEGADA
- JUECES DE HECHOS
- JUECES DE RALLIES

- RESPONSABLES DEL SERVICIO MEDICO
- RESPONSABLES DE SEGURIDAD
- RESPONSABLE DE LAS COMUNICACIONES AUXILIARES DEPORTIVAS

ART. 107.- REGISTRO DE AUTORIDADES Y OFICIALES DEPORTIVOS: El Ente Fiscalizador llevará un registro de las Autoridades y Oficiales Deportivos en el que incluirán: Comisarios Deportivos (Titulares y Adjuntos), Directores de Pruebas (titulares y adjuntos), Comisarios Técnicos (titulares y adjuntos) y Cronometristas, todos referidos a las competencias sometidas a su fiscalización.

ART. 108.- DEBERES Y ATRIBUCIONES DE LAS AUTORIDADES DEPORTIVAS ADJUNTAS: La autoridades deportivas adjuntas tendrán los mismos deberes y atribuciones que las respectivas titulares, debiendo asumir las funciones de ellas, en su ausencia.

Hallándose el titular en el ejercicio de sus funciones, la Autoridad Adjunta colaborará con aquél o ejercerá la actividad que el mismo le encomiende, no pudiendo, en condiciones normales, adoptar decisiones sin haber previamente consultado o coordinado con su titular.

En situaciones en que por imposibilidad de comunicación y razones de extrema urgencia deba tomar alguna determinación, lo hará agotando seguidamente los medios para informar a la brevedad a su titular de la medida adoptada.

Ya sea en su carácter de adjunto, ya como eventual titular, su actuación deberá, en todo momento, ajustarse a las disposiciones reglamentarias establecidas en este cuerpo, en el RPP y particularmente en las especificaciones del puesto que está desempeñando. Deberá hacerse cargo de su función simultáneamente con el Titular.

ART. 109.- AUSENCIA DE AUTORIDADES TITULARES: Se considera como ausencia de autoridades titulares a la falta de asunción de sus respectivas funciones en las oportunidades previstas o cuando, habiéndolas asumido, deba resignarlas por causas de fuerza mayor o fortuita. En tales casos se harán cargo de dichas funciones las Autoridades Adjuntas designadas para los mismos cargos.

ART. 110.- DESIGNACIÓN DE LAS AUTORIDADES DE LA COMPETENCIA (CDI ART. 135 Y 136): La FUAD designará para cada manifestación deportiva automovilística que se realice dentro del ámbito de su jurisdicción, por lo menos un Comisario Deportivo y los Adjuntos que correspondan para el correcto contralor de dichas competencias.

Al efectuar la comunicación de su designación, al Comisario Deportivo designado, se le entregará un ejemplar del RPP oficialmente aprobado y toda la documentación referente a la prueba así como las especificaciones efectuadas en la homologación del circuito con su plano correspondiente. La FUAD podrá cobrar los gastos y demás viáticos que demanden el traslado y la actuación de sus oficiales durante la fiscalización de una competencia.

Las demás Autoridades de la prueba serán designadas por el organizador.

Dentro de las autoridades designadas por el organizador, se debe proveer por lo menos un Comisario Deportivo que deberá actuar en forma conjunta con el designado por FUAD, con idénticos deberes y obligaciones, con la salvedad de que el designado por FUAD será el Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos.

ART. 111.- CUALIDADES REQUERIDAS (CDI ART. 136): Las Autoridades Deportivas deberán ser elegidas entre las personas calificadas para estas funciones a juicio de la FUAD, quien podrá vetar su nominación en oportunidad de estudiar el RPP de la competencia.

No deberán tener ninguna relación con una actividad, comercio o industria que pueda beneficiarse directa o indirectamente con los resultados de la competición.

ART. 112.- MANIFESTACIONES DEPORTIVAS CON PRUEBAS MÚLTIPLES: En una manifestación deportiva automovilística en la que se disputen dos o más Categorías, podrán ser designados distintos Comisarios Deportivos y Técnicos para cada una de ellas.

ART. 113.- ACUMULACIÓN DE CARGOS (CDI- ART. 137): Una misma persona podrá acumular, por decisión del Comité organizador, dos ó más cargos de los enumerados en el Art. 106, a condición de que esté calificada para cada uno de ellos y que no resulten incompatibles en sus modos de ejecución.

Entre las Autoridades designadas por el organizador, el Director de la Prueba sólo podrá acumular el cargo de Secretario del Meeting, mientras que los Comisarios Deportivos, ya sea designados por FUAD o el organizador no podrán acumular funciones.

ART. 114. OBLIGACIÓN DEL ORGANIZADOR. El organizador deberá poner a disposición del Comisario Deportivo y de sus asistentes, los medios de movilidad necesarios para el desempeño de sus funciones, siendo pasible de sanciones si no lo hiciera.

ART- 115. PODERES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS. Los Comisarios Deportivos tendrán autoridad absoluta para hacer respetar el CDI el presente Reglamento Nacional y particulares, así como los programas, y juzgarán todas las reclamaciones que pudieran surgir con ocasión del “meeting”, bajo reserva de los derechos de apelación previstos por el presente Reglamento.

En particular podrán:

- Decidir las sanciones a aplicar en caso de infracción a las leyes y reglamentos.
- Aportar a título excepcional ciertas modificaciones a los Reglamentos Particulares.
- Autorizar una nueva salida en caso de empate.
- Autorizar cambios de conductores.
- Aceptar ó no las rectificaciones propuestas por los Jueces de Hechos,
- Imponer multas.
- Pronunciar exclusiones.
- Aportar, si es necesario modificaciones a la clasificación
- Impedir participar a todo conductor (ó automóvil) que consideren, ó que les fuera señalado por el Director de Carrera, como posible causa de peligro.
- Excluir de una competición determinada, ó por toda la duración del meeting, a todo concursante ó conductor que consideren, ó que les sea señalado por el Director de Carrera ó Comité de Organización como no calificado para tomar parte en ella ó que juzguen culpable de conducta incorrecta ó de maniobra fraudulenta. Además podrán exigir, si éste rehusase obedecer una orden de un Oficial responsable que abandone el terreno del recorrido ó sus cercanías.
- Aplazar una competición en caso de fuerza mayor ó por razones imperiosas de seguridad.
- Aportar al programa, en lo referente a la posición de líneas de salida y de llegada, ó cualquier otra cuestión., las modificaciones que fuesen solicitadas por el Director de la Carrera ó el Comité de Organización para conseguir una mayor seguridad de los concursantes y del público.
- Designar si es necesario uno ó varios suplentes en caso de ausencias de uno ó varios Comisarios Deportivos, con el fin de asegurar la presencia de los tres comisarios deportivos indispensables.
- Tomar la decisión de detener una carrera.

ART.116. DEBERES DE LOS COMISARIOS DEPORTIVOS (CDI- ART.140): Son deberes del Comisario Deportivo:

A) Asumir sus funciones mediante su presencia física en el lugar de la competencia ó de su cabecera, a partir del momento en que se cierran las inscripciones.

B) Procurar la seguridad del público y de los participantes, inspeccionando los circuitos y las rutas y las medidas de seguridad implementadas, adoptando las providencias que estime convenientes para tales fines. Respecto de la inspección de recorridos en rutas, la misma se realizará, si las circunstancias lo permitieran, pudiendo relegar esta responsabilidad en un Comisario Adjunto. De no ser posible la concreción de la inspección del recorrido por cualquier motivo, se requerirá del Director de la Prueba una manifestación con declaración jurada, ratificando el contenido del Manual de Seguridad de la Competencia, y confirmando la instalación de todos los puestos de Seguridad y Sanidad debidamente equipados, fechada el día de la largada de la prueba ó etapa de que se trate.

C) Elaborar un informe clausurando la prueba en el que constará:

Inscriptos, participantes efectivos de las distintas pruebas, observaciones efectuadas, reclamos presentados, penalizaciones aplicadas, accidentes si se hubieran registrado, calificación de las autoridades deportivas y del organizador, agregando su opinión respecto de las decisiones que quedasen pendientes sobre penalizaciones.

Para la remisión de este informe a la FUAD se contará con un plazo de 48 horas a partir de la finalización de la competencia, contando con un adicional de 48 horas si se considerara necesario. Los informes serán anticipados con la elaboración de un pre informe, de remisión inmediata cuando circunstancias excepcionales ó de penalización, exijan la necesidad de resoluciones perentorias.

D) Atender reclamos que se le presenten en forma y con el respeto debido a su investidura, y darle el trámite correspondiente.

- E) Investigar los hechos extraordinarios que se hayan producido en el desarrollo de la manifestación deportiva, a fin de asegurar por medios de prueba y de proporcionar el panorama más amplio posible para la justa decisión referente a tales hechos.

ART.117- DEBERES DEL DIRECTOR DE LA PRUEBA (CDI- ART.142): El Director de la Prueba será designado por el organizador y puede hacerse secundar por auxiliares. Es responsable ante el EF y ante el Comisario Deportivo a partir de la asunción del cargo, de la realización de la prueba de acuerdo al RPP y a las disposiciones del CDI, del RDN y complementarias, debiendo ejecutar las órdenes del Comisario Deportivo.

Sus principales deberes son:

Asegurar la disposición del recorrido y verificar que el mismo se encuentre habilitado para el desarrollo de las pruebas, en colaboración ó de acuerdo con las autoridades públicas y deportivas encargadas de velar por la seguridad del público y participantes.

Controlar que todos los Oficiales Deportivos se encuentren en sus respectivos puestos, provistos de las instrucciones y elementos necesarios para el cumplimiento de sus respectivas funciones, informando al Comisario Deportivo de la ausencia de cualquiera de ellos.

Mantener permanente contacto con los Oficiales Deportivos y con el personal de seguridad a los efectos del normal desarrollo de la competencia.

Vigilar a los participantes y a sus automóviles, e impedir que todo competidor ó automóvil excluido, suspendido, ó desclasificado, tome parte en las manifestaciones correspondientes.

Verificar cada automóvil y en caso dado, cada competidor, lleve los números distintivos que correspondan a los del programa y controlar que los participantes se presenten con indumentaria adecuada.

Comprobar que el automóvil esté ocupado por el piloto y copiloto en su caso, designados y agrupar los automóviles de acuerdo a la categoría y/o clase.

Hacer avanzar a los automóviles hasta la línea de largada, colocarlos en el orden establecido y, si correspondiera, dar la señal de partida.

Presentar a los Comisarios Deportivos toda propuesta relativa a cambios de programas, y a faltas, infracciones ó reclamaciones de un competidor.

Recibir las reclamaciones y transmitir las sin retraso a los Comisarios Deportivos que decidirán la solución a dar, hacer saber las sanciones impuestas por el Comisario Deportivo y las indicaciones extraordinarias sobre la competencia, mediante las señalizaciones correspondientes.

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

Preparar ó hacer preparar por el Secretario del Meeting sobre la ó las competencias de las que se haya ocupado, los elementos del informe final definitivo que aparecen en el art. 114 del CDI y someterlos a la aprobación de los Comisarios Deportivos.,

ART. 118- DEBERES DE LOS COMISARIOS TÉCNICOS (CDI- ART.145): Los Comisarios Técnicos tendrán como función la verificación y revisión de los vehículos de competición y sus partes a efectos de establecer si los mismos se ajustan a las Reglamentaciones Técnicas vigentes. Para la realización de tales tareas podrán hacerse secundar por los adjuntos y auxiliares necesarios.

Son deberes de los Comisarios Técnicos:

- a) Efectuar la verificación previa de los vehículos regularmente inscriptos, controlando sus condiciones de seguridad.
- b) Llevar a cabo las revisiones técnicas necesarias para establecer si los distintos participantes respetan las especificaciones establecidas para la categoría o clase de que se trate, lo que podrá ser realizado antes, durante o después de la competencia, a indicación del Comisario Deportivo.
- c) Controlar las instrucciones del Comisario Deportivo, las reparaciones de vehículos o recambio de sus piezas en aquellas partes que hacen a la seguridad o corrección de los vehículos,
- d) Solicitar al Comisario Deportivo la remisión al EF de los componentes de los vehículos de competición que no puedan ser objeto de un examen exhaustivo en el lugar de la competencia, con el fin de practicar los exámenes aludidos para determinar su encuadramiento en los reglamentos técnicos vigentes.
- e) Emplear en las verificaciones los instrumentos de control aprobados y aceptados por el EF.
- f) Confeccionar y firmar bajo su responsabilidad los informes de las revisiones efectuadas y elevarlas al Comisario Deportivo o Director de la Prueba inmediatamente después de finalizada, sin permitir el acceso a los mismos de otras personas.

- g) Permitir durante la revisión técnica la sola presencia del piloto y concurrente o Director del equipo y dos de sus mecánicos por cada vehículo revisado, como únicas personas presentes ajenas a las autoridades deportivas. En caso de denuncia el participante que efectuó la misma está facultado para presencia también el examen del vehículo cuestionado.

ART. 119- DEBERES DE LOS VEEDORES (CDI- ART. 149): Los veedores serán designados por el EF o, en su defecto, por el Comisario Deportivo, y tendrán como función cubrir zonas del circuito ó ruta a las que no tenga control personal, inmediato y efectivo el Comisario Deportivo en el transcurso de una competencia, con el objeto de informar a éste sobre la existencia de maniobras antideportivas o antirreglamentarias, por ejemplo: toques y empujes entre vehículos, adelantamiento en las largadas, corte y cambios bruscos de trayectoria, conducción peligrosa, dificultades en los vehículos, actitudes indisciplinadas, etc., previstas en los reglamentos vigentes.

Tales informaciones deben ser proporcionadas al Comisario Deportivo en la forma más inmediata posible, y deben consistir en la descripción objetiva de los hechos observados y en la propuesta de la medida a adoptar a su respecto, quedando a cargo del Comisario Deportivo la decisión definitiva.

Podrán utilizar para el cumplimiento de sus funciones aparatos de video, fotográficos o similares, siempre que los mismos sean oficializados por el EF.- En caso de que un veedor, luego de emitido un informe estime necesario introducir una rectificación al mismo, deberá proponerla al Comisario Deportivo antes del cierre de la clasificación de la competencia de que trate, quien decidirá al respecto. No podrán formularse reclamos de ninguna naturaleza, ni los veedores podrán recibirlos debiéndose observar por parte del reclamante, el trámite indicado en el capítulo correspondiente.-

Al concluir la manifestación deportiva, cada veedor deberá elevar un informe por escrito conteniendo las novedades producidas en su sector al Director de la Prueba para que éste le dé traslado al Comisario Deportivo.

ART. 120- INSPECCIONES EXTRAORDINARIAS DE LA FUAD: La FUAD podrá enviar veedores o inspectores a cada una de las competencias que se organicen bajo su jurisdicción. Sus funciones son independientes de la de los Comisarios Deportivos y demás Oficiales Deportivos.

Su objeto es evaluar la eficiencia de la organización de tales competencias.

Una vez finalizadas sus tareas elevarán a la FUAD un informe detallado dentro de las pautas que dicte la misma la cual constituirá el elemento esencial de evaluación para la posterior adopción de medidas si ello fuera necesario.

ART. 121.- DEBERES DEL RESPONSABLE DE LOS SERVICIOS DE SEGURIDAD: El Jefe de Seguridad tiene la calidad de Adjunto al Director de la Prueba y es el responsable de organizar y dirigir la vigilancia de la pista o ruta y los servicios de intervención, con el auxilio indispensable de los elementos oficiales de seguridad, policía, bomberos, etc.

Es el responsable de elaborar el Manual de Seguridad e implementar el cumplimiento de cada detalle del mismo. Asimismo deberá establecer un plan de socorro de extrema urgencia en caso de un desastre que sobrepase los incidentes normales previstos.

Responde directamente al Director de la Prueba y deberá presentar un informe detallado sobre su área, al final de la carrera, dentro de un plazo de 72 horas de finalizada la misma, si se desarrolla en circuitos, y dentro de los 5 días subsiguientes a la finalización de una prueba en ruta. Este plazo no lo exime de la presentación de un preinforme inmediato a la finalización de la competencia, si hechos excepcionales hubieran requerido la intervención de los servicios de seguridad.

ART. 122- DEBERES DEL RESPONSABLE DEL SERVICIO MÉDICO. Tiene la calidad de Adjunto al Director de la Prueba, responde directamente a éste, y de él depende la organización de todos los servicios asistenciales que directa o indirectamente estén dispuestos para auxiliar a pilotos y / o público, en una manifestación deportiva automovilística en circuito o ruta. Deberá presentar un informe detallado al Director de la Prueba dentro de las 72 horas de finalizada la misma, si es en circuito, y dentro de 5 días a contar desde la finalización de una prueba en ruta.- Este plazo no lo exime de la presentación de un preinforme al Director de la Prueba, si se produjeran en ella hechos excepcionales que determinaran la actuación de los servicios médicos.

ART. 123- DEBERES DEL RESPONSABLE DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURRENTES Y PILOTOS: Responde directamente al Director de la Prueba y podrá ser cumplida por el Secretario de la misma.

Está a su cargo supervisar la verificación administrativa y técnica previa para cada competencia.

Es el único interlocutor autorizado entre la Dirección de la Prueba, los Comisarios Deportivos y los competidores.

Tiene a su cargo la entrega fehaciente a los participantes de la reglamentación y sus anexos.

En los rallies debe designarse uno en cada Parque Cerrado o de reordenamiento. Está a su cargo el libro de recibos de reglamentación.

Debe elaborar un informe detallado del desarrollo de sus funciones durante la prueba y presentarlo al Director de la Prueba, dentro de los 5 días de finalizada la misma tratándose de pruebas en ruta, y en término no mayor de 72 horas en las carreras de circuito.

ART. 124- DEBERES DEL RESPONSABLE DE LAS COMUNICACIONES: Responde al Director de la Prueba y al Secretario de la misma. Debe coordinar con éstos y con los Responsables de Seguridad y de Servicios Médicos, el sistema de comunicaciones que utilizará durante la prueba: en los rallies deberá coordinar la labor con el Jefe de Controles de Ruta, a los efectos de cubrir las necesidades de centralizar la información de tiempo de paso por los distintos controles y demás novedades.

Deberá prever tanto en circuito como en ruta, medios de comunicación alternativos, mediante señales que no deben confundir con la señalización deportiva reglamentaria, utilizando códigos de banderas, enviados, etc.- Deberá presentar un informe sobre su área al Director de la Prueba dentro de 72 horas de finalizada la misma si es en circuito, ó con un máximo de hasta 5 días después de terminada una prueba en ruta, sin perjuicio de la presentación obligatoria de cualquier preinforme si algún hecho excepcional requiere los servicios de su área en forma anormal.

ART. 125- LARGADOR Ó JUEZ DE LARGADA: Las competencias serán largadas por el Director de la Prueba o el Oficial deportivo a quien aquél designe, excepto que la FUAD hubiera designado un largador determinado para una carrera, o para variar de una categoría, o para todo un campeonato, directamente o a pedido.

ART. 126- DIRECTOR DE MANIFESTACIONES DEPORTIVAS CON PRUEBAS MÚLTIPLES; El Comité de Organización podrá nombrar un Director de Carrera único para todas las manifestaciones, o distintos Directores para cada una de ellas (CDI- Art.142) .

CAPITULO XIII

CALENDARIO

Art. 127. CALENDARIO DEPORTIVO NACIONAL: Anualmente la FUAD fijará la política que determine el desenvolvimiento del automovilismo y que será tomada como base para el ordenamiento integral del Calendario Deportivo de la temporada siguiente. Estará constituido por la totalidad de las competencias que integren el campeonato de cada categoría en el orden nacional.

ART. 128.- NORMAS QUE DEBEN REGIR EL CALENDARIO DEPORTIVO NACIONAL: Para el otorgamiento de las fechas solicitadas deberán respetarse las siguientes normas:

0 La entidad solicitante deberá estar afiliada a la FUAD y estar al día en el cumplimiento de sus obligaciones como entidad federada.

1 Los circuitos propuestos deberán estar de acuerdo con las normas de seguridad vigentes.

2 Para los circuitos semipermanentes se debe remitir a la FUAD, con 20 días de anticipación a la fecha de la competencia, la solicitud de inspección del mismo, adjuntando un plano del circuito confeccionado a escala, en donde consten en forma clara y precisa las providencias de seguridad (guard rail, cubiertas, fardos, alambrados, tierra arada, etc), la disposición de todos los servicios que actuarán el día de la competencia (bombero, ambulancias, policías, etc), así como las instalaciones de los mismos (boxes, acceso a la pista, lugar donde se ubicará el público, etc)

3 La entidad solicitante deberá precisar las características de las pruebas a realizar, conforme a los Reglamentos Generales de Competencia de cada categoría, documentación que deberá someter a estudio de la FUAD, remitiéndose en forma conjunta con la solicitud de registro de cada campeonato en el Calendario Deportivo Nacional.

4 Se considerará como excepción la posibilidad de efectuar cambios de escenarios, pero ello no implica modificar las fechas asignadas en el Calendario ni las características de las pruebas.

5 Las competencias deberán ser realizadas exclusivamente por la entidad adjudicataria. No se permitirán las transferencias de fechas entre instituciones, ni las coparticipaciones que no hayan sido comunicadas con la anticipación de por lo menos 15 días para ser autorizadas por la FUAD.

6 Las instituciones adjudicatarias de fechas que por cualquier circunstancia relacionada con motivos ajenos a su voluntad se vean impedidas de realizar las competencias acordadas, deberán comunicarlo a la FUAD con no menos de 6 días de anticipación, para permitir la readjudicación de la fecha.

Toda infracción a esta norma, aparte de la pérdida de los respectivos derechos, podrá traer aparejada sanciones por parte de la FUAD

7 Las competencias de una misma Categoría no deben programarse con una proximidad de menos de 15 días, entendiéndose que los entrenamientos oficiales y pruebas de clasificación forman parte de la competencia, salvo los casos especiales admitidos por la FUAD.

8 La FUAD podrá establecer la obligación de reunir dos o más Categorías determinadas en una o varias manifestaciones deportiva.

ART. 129.- COMPETENCIAS NO PREVISTAS EN EL CALENDARIO ANUAL: La institución que desee organizar una competencia no prevista en el Calendario Deportivo Nacional, deberá, con no menos de 30 días de antelación, comunicar dicha intención a la FUAD para su correspondiente incorporación al mismo, adjuntando toda documentación exigible a tales efectos.

CAPITULO XIV

DE LOS CAMPEONATOS NACIONALES

ART. 130.- PRINCIPIOS GENERALES: Cada año la FUAD, mediante la aprobación de los Reglamentos Generales que deben regir los Campeonatos Nacionales, otorga fácilmente dicha calidad al campeonato de una categoría determinada, organizada por una institución afiliada que, a juicio del Comité Ejecutivo de la FUAD, haya acreditado la solvencia necesaria para la organización de un campeonato de estas características. El hecho de que a un campeonato determinado no le sea otorgada la categoría de "NACIONAL", no exime a la institución organizadora de cumplir estrictamente con las prescripciones del presente RDN.

ART. 131.- PROGRAMACIÓN DE LOS CAMPEONATOS: En oportunidad de fijar la política deportiva anual, los entes Fiscalizadores determinarán, a través de los respectivos Reglamentos Generales, las características y condiciones que asumirán los Campeonatos de cada Categoría, los que deberán contener como mínimo obligatoriamente:

- A) Las Categorías y / o Clubes a que se refiere cada Campeonato.
- B) La indicación del tipo de escenario en los que se podrá desarrollar, duración y / o distancias.
- C) Cantidad de pruebas y de participantes en cada una de ellas que se considerarán mínimas para el otorgamiento de puntos, y número de pruebas para cada campeonato.
- D) El establecimiento del modo y condiciones de computar los puntos ganados en la disputa del campeonato y los requisitos de participación y clasificaciones y / o puntos máximos y mínimos logrados para ser proclamado campeón.
- E) Recompensas a adjudicar a los Clasificados en los Campeonatos.
- F) Premios mínimos a otorgar en las pruebas del Campeonato.
- G) Prescripciones Generales y Particulares de cada campeonato.
- H) Reglamento técnico de la categoría.

El Reglamento General no podrá ser modificado durante el término de su vigencia, salvo por resolución fundada de la FUAD, o por solicitud acompañada con el consentimiento unánime de todos los competidores que hayan tomado parte en el mismo, siendo la FUAD la que decida en última instancia. Esta disposición se aplica también a los Reglamentos Técnicos de cada categoría.

ART. 132.- COMPETENCIAS CON PARTICIPACIÓN DE VEHÍCULOS DE DISTINTA CATEGORÍA Y CLASE: En las competencias puntuables en que participen vehículos de dos o más categorías o clases en forma conjunta, se adjudicarán los puntos según la clasificación obtenida para cada vehículo considerado en relación a los demás de su categoría y / o clase.

ART. 133.- PUNTUACIÓN EN PRUEBAS SUSPENDIDAS: Cuando una prueba integrante del Campeonato deba ser suspendida durante su desarrollo por cualquier causa, los puntos se asignarán de la siguiente forma:

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

1 Si lo ha sido entre el 30 y el 60%, otorgará la mitad de la puntuación prevista originalmente para la prueba completa.

2 Si la suspensión se produce luego del 60% de su recorrido o duración total, se adjudicará la totalidad de los puntos en disputa.

ART. 134.- TITULOS DE CAMPEON: La FUAD proclamará anualmente a los Campeones Nacionales de cada categoría y elevará dicha proclamación al Ministerio de Deporte y Juventud.

ART. 135.- REQUISITOS PARA EL TITULO DE CAMPEON NACIONAL: Solamente podrán recibir el Título de Campeón Nacional, los participantes habilitados con licencia de FUAD.

CAPITULO XV

PENALIDADES

ART. 136.- PENALIDADES (CDI- ART. 152): La FUAD es la encargada de aplicar por intermedio de las autoridades que correspondan en cada caso, las penalidades establecidas en el CDI, el presente RDN, los RPP respectivos, todos los anexos de los mencionados y cualquier otra reglamentación oficial o norma complementaria o supletoria que corresponda, por las infracciones o faltas que fueran cometidas por concurrentes, pilotos, copilotos, acompañantes, directores y auxiliares de equipos, preparadores, técnicos, mecánicos, personas o instituciones organizadoras de competencias y sus miembros directivos, avalistas de organizadores, promotores con la autorización de la FUAD, autoridades y oficiales deportivos indicados en el Art. 132 de CDI, asociaciones de propietarios, pilotos, marcas y miembros de sus comisiones directivas, vehículos determinados o marcas de vehículos y cualquier otra persona física o jurídica vinculada al automovilismo deportivo.

Pueden aplicarse además las sanciones pertinentes a pistas, circuitos o cualquier otra persona u organismo que, estando afiliado a la FUAD, haya participado o estado vinculado en cualquier carácter a una competencia no autorizada ajena al Ente Fiscalizador mencionado.

ART. 137.- INFRACCIONES A LOS REGLAMENTOS (CDI- ART. 151): Además de los casos previstos en el RDN, en los Reglamentos Particulares y en sus respectivos anexos y/ o normas complementarias promulgadas por el Ente Fiscalizador, o por los Comisarios Deportivos, cada uno en la esfera de sus competencias y / o las contenidas en el CDI y sus anexos en forma especial, se considerará como infracción grave:

0 Toda corrupción o tentativa de corrupción directa o indirecta sobre cualquier persona que desempeñe una función oficial en una manifestación deportiva, o que ocupe un cargo cualquiera relacionado con esa manifestación o en cualquier otra actividad deportiva. La autoridad, el auxiliar deportivo o empleado que acepte una oferta corruptiva o que se preste a ello, será igualmente culpable.

1 Toda maniobra que intencionalmente tuviese por finalidad inscribir o hacer largar un automóvil no autorizado.

2 Todo procedimiento fraudulento, maniobra desleal o actitud susceptible de perjudicar la corrección de las manifestaciones deportivas, o tendiente a influir en el resultado de una competencia, o que pongan de manifiesto una conducta antideportiva dolosa, intención o mala fe.

3 Toda actitud de organizadores, pilotos, dirigentes y demás entidades o personas indicadas en el art. 152 del CDI que afecten la disciplina o el orden dentro de la organización del automovilismo controlado por la FUAD o signifiquen tentativas o maniobras tendientes a alterar o no acatar el poder deportivo de la FUAD. Las penalidades pueden ser aplicadas por los Comisarios Deportivos o la FUAD, según corresponda en cada caso.

4 Todo reclamo, de cualquier índole, que sea realizado en público y/o que no se encuadre dentro de las disposiciones del presente Reglamento, puede ser motivo de aplicación de sanciones disciplinarias que pueden llegar, de acuerdo con la gravedad de la falta, hasta la descalificación del licenciado, aunque éste no hubiera participado directamente en el reclamo antirreglamentario, sino a través de interpósitas personas que integren su equipo deportivo y/ o la organización promotora o comercial que financie la actuación deportiva del licenciado implicado, o que el reclamo inadmisibles sea hecho por una asociación de pilotos y/ o constructores y/ o fábricas automotrices directamente o por medio de sus concesionarios y/ o representantes comerciales y/ o asociaciones que los agrupen. En estos casos, antes de ser aplicada una sanción a un licenciado, se lo citará para que formule el descargo que estime correspondiente, debiendo ratificar o rectificar en ese acto lo expuesto por la autoridad respectiva, o el tercero vinculado con el licenciado en cuestión. Los reclamos colectivos son inadmisibles, y su comisión es sancionada de acuerdo a la gravedad de la trasgresión cometida.

La FUAD puede imponer directamente una penalidad a cualquiera de las personas o entidades antes mencionadas.

ART. 138.- ESCALA DE PENALIDADES (CDI-ART. 153): Las penalidades que pueden imponerse, por orden de severidad, son las siguientes:

- A) Apercibimiento
- B) Multa
- C) Recargo de tiempo
- D) Exclusión
- E) Suspensión
- F) Descalificación

Estas penalidades serán apelables o no, según se establece en los artículos respectivos.

ART. 139.- PROCEDIMIENTO: Cada una de las penalidades indicadas en el Art. anterior puede imponerse en forma directa o después de las actuaciones, según corresponda. Salvo las sanciones declaradas inapelables, las demás penalidades sólo serán aplicadas previa citación del interesado, quien 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. 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 de defensa o ausencia del interesado, o de sus testigo a la audiencia señalada, el procedimiento seguirá su curso en el estado en que se encuentra. DE la sanción primaria que se le aplique, el interesado debe ser notificado en forma fehaciente para que haga uso de su derecho de apelación en los plazos fijados en este RDN, cuando dicha apelación sea procedente.

ART. 140.- APERCIBIMIENTO: Es la sanción impuesta por los Comisarios Deportivos o la FUAD, según corresponda, por infracciones leves que no justifiquen una penalidad de mayor severidad. La colocación de bandera de advertencia (blanca y negra) durante una competencia, significa la aplicación automática de esta sanción. En todos los casos es inapelable.

ART. 141.- RECARGO DE TIEMPO: Es la sanción aplicada por el Comisario Deportivo de una competencia, consistente en el agregado de tiempo al logrado por un participante, ya sea en clasificaciones, serie, etapa, prueba final, 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.

El recargo, que será expresado en minuto y/ o segundos, se aplicará sólo cuando el hecho que lo motiva sea comprobado en forma directa por el Comisario Deportivo, o de manera fehaciente para el mismo.

No reuniéndose esas condiciones, el recargo de tiempo no podrá ser aplicado, quedando a criterio del Comisario Deportivo la aplicación de otras sanciones, de acuerdo a la mayor o menor gravedad de la falta cometida. El recargo de tiempo podrá ser comunicado al box o al concurrente del imputado durante el desarrollo de la competencia o luego de realizada la misma. En ningún caso esta sanción es apelable.

ART. 142.- MULTA: Es la sanción pecuniaria impuesta por la FUAD a las entidades o personas indicadas en el art. 152 del CDI en los casos en que lo estime correspondiente y por los montos que fije la resolución definitiva. Las multas establecidas por el EF deberán serlo previa citación del afectado para que haga su defensa de acuerdo al art. 137 de este RDN.

También pueden aplicar multas los comisarios Deportivos de cada competencia por infracciones vinculadas con la misma. Su importe máximo será fijado cada año por la FUAD.

ART. 143.- RESPONSABILIDAD POR EL PAGO DE MULTAS: La responsabilidad por el pago de las multas corresponde a los pilotos sancionados, solidariamente con los concurrentes respectivos, en el caso de que la sanción se hubiese impuesto a un licenciado como piloto o copiloto. Serán además pasibles de su pago, según los casos, las entidades o personas jurídicas. Las entidades afiliadas a la FUAD que fuesen pasibles de una multa, se verán privadas de realizar competencias futuras que tengan fecha asignada, mientras no abonen el importe de la multa que corresponda. Una vez vencido el término acordado, la responsabilidad por la falta de pago se hará extensiva en forma personal u solidaria, a los miembros de la comisión Directiva de la entidad mencionada.

ART. 144.- PLAZO PARA EL PAGO DE LAS MULTAS: El pago de las multas deberá hacerse efectivo dentro del plazo que fije la autoridad que la imponga. La falta de pago de la multa luego de vencido el

plazo establecido a tal fin, traerá aparejada la suspensión automática del sancionado, hasta que se haga efectivo el pago de la misma.

En caso de que el sancionado tuviese derecho a alguna recompensa o premio en dinero, compensación o devolución, el importe de los mismos equivalente a la multa se retendrá hasta el pago de aquélla. Igualmente se retendrán los trofeos que puedan corresponder al sancionado.

ART. 145.- DESTINO DEL IMPORTE DE LAS MULTAS: El EF dispondrá el destino a dar a las multas impuestas por las autoridades respectivas, quedando a beneficio del EF si no se dispone lo contrario.

ART. 146.- EXCLUSIÓN POR UN COMISARIO DEPORTIVO: La exclusión es la pena por la cual se priva a un licenciado de participar o continuar participando en una competencia, una serie, o bien, luego de finalizada la misma, apareja la pérdida de los derechos obtenidos por el involucrado (puntos, trofeos, etc.). Es impuesta por el Comisario Deportivo de la misma, por la comisión de actos o actitudes manifiestamente antideportivas y contrarias al espíritu del CDI de este reglamento, y de las demás disposiciones aplicables a la prueba; o cuando el licenciado no acate las indicaciones y órdenes de las autoridades competentes; o cuando en su comportamiento entraña peligro para sí o para terceros.

ART. 147.- EXCLUSIÓN SOLICITADA POR UN ORGANIZADOR: Los organizadores podrán solicitar la exclusión de un licenciado elevando a la FUAD la pertinente solicitud, en la que expresarán objetivamente las razones que la justifican, los hechos en que se apoyan y la prueba de los mismos. En base a tales elementos, y previa citación y audiencia del imputado, con la prueba de que intente valerse, la FUAD, conforme al art. 137, podrá excluir al licenciado de las manifestaciones deportivas organizadas por el denunciante, o tomar otra disposición de cualquier carácter si correspondiese, por medio del órgano de aplicación específico.

Esta sanción es inapelable.

ART. 148.- SUSPENSIÓN: Será pasible de esta sanción todo piloto, copiloto, concurrente y las demás entidades, personas o vehículos mencionados en el art.134 que transgredan las disposiciones del CDI, del RDN, los RPP y toda otra norma complementaria o supletoria o que involucren falta de respeto a tales disposiciones y a las autoridades.

Será aplicada por la FUAD a través de sus órganos ejecutivos, y apelable ante el Tribunal de Apelaciones.

ART. 149.- TERMINOS DE LA SUSPENSIÓN: La suspensión a licenciados podrá ser impuesta por número de competencias o por plazo de tiempo, conforme a las modalidades que resulten aplicables a juicio de la FUAD. Si la sanción es por plazo de tiempo, no se computará a tal fin el transcurrido desde la fecha de la última competencia del campeonato en la categoría en que se impuso la sanción, hasta la fecha de la primera competencia del año siguiente, de la misma categoría.

Si la suspensión es por competencias, se considerará su número 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 a primera fecha del campeonato del año siguiente. La suspensión a instituciones, autoridades deportivas, vehículos o demás entidades o personas licenciadas en el art. 134, sólo podrán ser impuestas por plazos de tiempo determinados. Si dentro del término de 2 años son acumuladas por un competidor cuatro banderas de advertencia, cuatro banderas de exclusión o bien cuatro amonestaciones, aparejará automáticamente la suspensión del sancionado, en las condiciones previstas en este artículo, en cuyo caso el término de suspensión será de treinta días o de una competencia, según lo disponga la FUAD.

ART. 150.- MEDIDA PROVISORIA: Las infracciones que por su gravedad, a juicio del Comisario Deportivo, puedan dar lugar a la ulterior aplicación de una suspensión, facultan a aquél a solicitar a la FUAD, dentro de los 7 días de disputada la competencia, se le prohíba al presunto infractor participar en competencia alguna durante los 30 días subsiguientes a la prueba en que su actuación fue cuestionada. Igual medida podrá disponer de oficio la FUAD, sujeta a iguales plazos. Esta medida quedará automáticamente sin efecto cuando, al cumplirse los 30 días, no se hubiese dictado la resolución definitiva correspondiente, siguiendo las actuaciones en el estado ñeque se encuentren.

La misma sólo tendrá validez en el ámbito nacional, o en la jurisdicción zonal que la disponga, por no tratarse de una medida definitiva.

ART. 151.- 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 dentro del ámbito donde se desarrolla el evento, más allá de la duración del mismo. Esta sanción puede alcanzar a todas las personas o entidades vinculadas al ámbito automovilístico indicadas en el art. 134.

ART. 152.- MODIFICACIÓN DE PENAS: La Mesa Directiva de la FUAD tiene la potestad de modificar las penas impuestas por los Comisarios Deportivos, en las condiciones que se indicará en cada caso.

ART. 153.- ACUMULACIÓN DE PENAS: Las penalidades tratadas en el presente capítulo podrán ser acumuladas conforme a la naturaleza y gravedad de la infracción sancionada. Podrán acumularse sanciones principales entre sí u sanciones principales y accesorias, siempre que ellas no resulten incompatibles. También podrán acumularse a otras sanciones específicas contenidas en el CDI, en el RDN y/ o en los Reglamentos Particulares y/ o en sus respectivos anexos y/ o en las reglamentaciones suplementarias oficiales.

CAPITULO XVI

RECLAMACIONES

ART. 154.- PRESENTACIÓN DE LAS RECLAMACIONES (CDI- ART. 172): Toda reclamación deberá ser presentada por escrito y acompañada en ese acto por un depósito en dinero, que fijará la FUAD cada año, por cada coche, elemento o piloto reclamado y/ o por cada reclamación efectuada, sumas que sólo serán reembolsadas en el caso de reconocerse el fundamento de la misma o por disposición expresa de la FUAD.

Todos los gastos de peritaje o de cualquier índole que fuesen necesarios para comprobar la veracidad de una reclamación estarán a cargo del reclamante, si la misma fuere rechazada. En caso de ser admitida, tales gastos los soportará el sancionado.

Si el obligado al pago no lo efectuara dentro del término de ocho días de recibir la notificación pertinente, se lo suspenderá hasta tanto haga efectiva la suma correspondiente en procedimiento igual al dispuesto para el pago de las multas.

ART. 155- CITACIONES (CDI- Art.175): Tanto el reclamante como todas las personas involucradas en la reclamación, deben citarse para ser oídos, inmediatamente después de ser presentadas la reclamación. Los interesados podrán hacerse acompañar por testigos y pueden presentar todas las pruebas de que intenten valerse, pero deben intervenir personalmente en todo procedimiento, no pudiendo hacerlo mediante poder o mandato a otras personas ni con el patrocinio de profesionales. En caso de ausencia no justificada de los interesados o de sus testigos, el procedimiento proseguirá su curso en rebeldía. Si la sentencia no puede ser dictada inmediatamente después de haberse oído a los interesados o en su rebeldía, deberá ser notificada oportunamente a aquellos personalmente o en forma fehaciente, a fin de que puedan hacer uso del derecho de apelación en los casos que correspondieran.

CAPITULO XVII

APELACIONES

ART. 156- ARBITRARIEDAD MANIFIESTA: Las resoluciones finales y definitivas de la FUAD son inapelables, salvo los casos en que el afectado considere que se ha incurrido en arbitrariedad manifiesta por irregularidades en la tramitación del caso o privación de su derecho de defensa.

ART.157- PLAZOS PARA EL RECURSO DE APELACIÓN (CDI- ART. 182): Los plazos para interponer el recurso son:

0 Una hora, contra las resoluciones de los Comisarios Deportivos que apliquen la sanción, a contar del momento de la notificación de la misma al inculpado, en forma fehaciente. Dentro de ese plazo el inculpado debe presentar por escrito su manifestación de la intención de apelar la medida al Comisario Deportivo, caducando su derecho si así no lo hiciera. En ese mismo acto deberá hacer efectivo el pago de la caución correspondiente.

1 Cinco días hábiles a contar desde la fecha de la manifestación de la intención de apelar, para fundar la apelación a que se refiere el inciso anterior ante el Ente Fiscalizador. Deberá hacerse por escrito y acompañar toda la prueba con que se dispone, precluyendo en ese acto, la posibilidad la aportación de pruebas, salvo la que solicite de oficio el Tribunal interviniente.

2 Iguales plazos que los referidos en los incisos anteriores, se dispondrían para apelar las resoluciones de la Mesa Directiva de FUAD ante la Comisión Deportiva del ACU.

3 El plazo para transmitir la apelación ante la FIA expirará a los 7 días desde la fecha de la notificación de la decisión de la ADN o de los Comisarios Deportivos. Esta apelación podrá presentarse por telegrama confirmando por carta de la misma fecha, acompañada por la caución prevista en el art. 184 del CDI.

ART. 158- TRIBUNAL DE APELACIÓN NACIONAL: La FUAD designará anualmente los miembros para constituir el Tribunal de Apelaciones Nacional, cuyo número será de 5 miembros no pudiendo actuar con menos de 3. Las personas designadas para integrar el Tribunal no podrán haber tomado parte como concurrentes, pilotos o miembros de tripulaciones de automóviles participantes, ni como autoridades ni oficiales deportivos, en la competencia o hecho, motivo de un pronunciamiento del Tribunal sobre el particular, o cuando hayan participado ya en una decisión o resolución sobre el caso en cuestión o cuando directa o indirectamente estén involucrados en el asunto considerado, o bien cuando hayan pronunciado alguna opinión que signifique prejuzgamiento.

ART. 159- PLAZO PARA LOS FALLOS DEL TRIBUNAL: El Tribunal de Apelaciones de FUAD deberá pronunciar su fallo dentro del plazo de 30 días a contar de la fecha en que le fueron elevadas las actuaciones con motivo de apelaciones interpuestas. Dicho plazo podrá dilatarse sólo por motivos fundados, los que se deberán expresar en forma expresa.

ART. 160- MODOS DE COMPUTAR LOS PLAZOS: Los plazos a que se refiere este capítulo se computarán por días hábiles, considerándose tales aquellos días en que funcionan las oficinas de FUAD. Los plazos de procedimiento para hacer valer los derechos e interponer recursos serán computados tomando en cuenta sólo los días hábiles.

ANEXO AL REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL (ANEXO H- CDI)

VIGILANCIA Y SEÑALIZACIÓN DE LA PISTA SERVICIO DE INTERVENCIÓN MÉDICA Y LUCHA CONTRA INCENDIOS.

1- **OBJETIVOS:** Este Anexo será aplicable particularmente a las carreras en circuito y, de forma general, a todas las demás especialidades de la competición automovilística, definirá los objetos y la organización de la vigilancia de la pista y de los servicios de intervención, estableciendo las reglas a seguir para alcanzar estos objetivos. La vigilancia de la pista está destinada a asegurar las condiciones de seguridad durante el desarrollo de la carrera y los servicios de intervención a proporcionar, la persona, y el material especializado que son necesarios para este fin. Todos estos medios estarán en todo momento bajo el control del Director de la Prueba.

2- **ORGANIZACIÓN GENERAL:** Se recomienda al Director de la Prueba que designe un adjunto para organizar y dirigir la vigilancia de la pista y los servicios de intervención. En cada prueba se establecerá un plan de conjunto conforme a las prescripciones existentes para lograr este fin. Este plan deberá ser aprobado por la FUAD. El Director de la Prueba o su adjunto controlarán su ejecución durante la prueba. El adjunto tendrá el título de Responsable de Seguridad y de Servicios. El plan comprenderá el establecimiento de:

- ♦ Un Puesto de Control Central.
- ♦ Puestos de vigilancia
- ♦ Servicio médico y de lucha contra incendios y los vehículos de intervención necesarios.
- ♦ Otras intervenciones y los vehículos necesarios
- ♦ La seguridad del público y las medidas de seguridad

Designará el Jefe de cada servicio que será directamente responsable ante el Director de la Prueba y su adjunto.

Además deberá establecerse un plan de socorro de extrema urgencia en caso de un gran accidente que sobrepase los incidentes normales previstos.

3- **VIGILANCIA DE LA PISTA:** El Puesto de Control Central será el centro de vigilancia y de dirección, y debe proporcionar al Director de la Prueba y a sus

adjuntos todas las facilidades necesarias para el cumplimiento de sus funciones en buenas condiciones. Fundamentalmente, el puesto deberá contar con una habitación exclusivamente accesible al personal autorizado para ocuparla.

3.1.1- EMPLAZAMIENTO Normalmente el Puesto de Control deberá situarse en el primer piso de un edificio próximo a los boxes. Deberá estar provisto de una salida independiente que de sobre la pista y sobre la vía de acceso a los boxes. Generalmente, se consiguen estas condiciones si se sitúa la habitación de control de carrera en uno de los extremos de los boxes.

3.1.2- EQUIPO: En el puesto de control de carrera se deberá prever:

- a) Un teléfono o equipo de radio conectado con los puestos de vigilancia, con los principales puestos de socorro, con la clínica más cercana.
- b) Un teléfono conectado a la red urbana
- c) Un micrófono conectado con los sistemas de altavoces utilizados para dirigirse al público.

– OPERABILIDAD: Ante de la salida de cualquier parte de una prueba o en caso en que tuviera de nuevo lugar de nuevo la apertura del circuito, corresponde al Director de la Prueba o a su adjunto, encargarse del cierre de la pista, asegurándose de:

- a) que la pista esté libre de cualquier obstáculo-
- b) que todos los observadores, todos los oficiales, todo el personal de los servicios de intervención y su material, estén en sus puestos.
- c) Que todas las vías de acceso y la salida de la pista estén cerradas.- A este efecto el vehículo oficial realizará una última vuelta de reconocimiento desplegando una bandera roja. Además deberán respetarse las prescripciones siguientes:

- El vehículo oficial que efectúe el cierre del circuito no deberá nunca adelantar o dejar atrás a ningún otro vehículo que circule por la pista.
- El responsable del vehículo oficial deberá informar personalmente de su misión al Director de Prueba.
- Al terminar la prueba o cuando hubiera una interrupción prolongada, el Director de la Prueba o su adjunto efectuarán la apertura de la pista dando una vuelta a ésta en el vehículo oficial, ordenando la bandera verde para indicar que la carrera ha terminado y que los vehículos de servicio pueden entrar a pista a recoger el personal y el material, y para retirar los vehículos averiados o sus restos.

Los demás deberes del Director de Prueba previstos en este anexo serán:

- Autorizar el uso de cualquier servicio de urgencia que se juzgue necesario, de acuerdo con el responsable de este servicio a petición de los Jefes de Puesto.
- Utilizar las señales que están oficialmente reservadas.
- La vigilancia de la pista a simple vista, siempre que sea posible, o por una red de televisión en circuito cerrado si estuviere aislada.
- Asegurar que se mantengan correctamente una parte en el que se reflejen todos los informes de los Jefes de Puesto, con el fin de que puedan tomarse las medidas en caso necesario.

Además le corresponderá en todo momento vigilar que la competición se desarrolle en total conformidad con el RDN y sus anexos, el Reglamento del campeonato y el Reglamento Particular de la Prueba.

– PUESTOS DE VIGILANCIA: Su misión será asegurar la vigilancia de la pista y de sus inmediaciones. Estos Puestos, adyacentes a la pista, deberán prever en su más simple concepción un área suficientemente estabilizada al abrigo de los vehículos que circulen por la pista, y protección para los oficiales y el equipo.

3.2.1- NÚMERO Y EMLAZAMIENTO: El número y el emplazamiento de los Puestos se determinará en función de las características del circuito teniendo en cuenta que:

- 0 Ninguna sección de la pista podrá escapar a su observación.
- 1 Cada puesto deberá comunicarse visualmente con el precedente y con el siguiente, si así no fuera se colocará un puesto suplementario utilizando personal suplementario para responder a esta exigencia.
- 2 La distancia entre dos puestos consecutivos no podrá sobrepasar nunca 500 metros (sin tener en cuenta los puestos suplementarios).
- 3 Cada puesto principal se comunicará verbalmente, por radio o teléfono con la torre de control.

4 Cada puesto será señalado con un cartel con un número que irá en incremento a partir del primer puesto situado después de la línea de salida. El número deberá ser claramente visible desde la pista.

5 Cualquier modificación del número y emplazamiento de los puestos deberá notificarse a la FUAD.

3.2.2. PROTECCIÓN: Los Puestos deberán situarse de forma que su personal no se encuentre obligado a trabajar sin protección más que en caso de accidente. Preferentemente el Puesto ofrecerá un tipo de protección equivalente al previsto para el público. Cuando esto se considera imposible por el hecho de la distancia de la pista, por la mala visibilidad, etc., la protección mínima aceptable para los señaladores será la definida de acuerdo a las normas de seguridad de la FUAD. Sin embargo, deberá preverse una línea suplementaria de protección para las demás personas del puesto, particularmente en los puntos más peligrosos del circuito.

EQUIPO: Se deberá prever en cada puesto:

- a) Un teléfono u otro medio de comunicación equivalente conectado con el Puesto de Control Central.
- b) Un juego de banderas de señalización (azules, amarillas, negras, blancas, verdes y amarillas con franjas rojas). Cualquier puesto suplementario debe estar provisto de un juego de banderas. Algunos Puestos bajo la supervisión del Director de la Prueba, podrán estar provistos de una bandera negra y naranja.
- c) Un recipiente de 15 litros y 2 recipientes de 4 litros llenos de cal o cemento o de cualquier otro producto de densidad similar destinado a absorber el aceite que pueda derramarse en la pista.
- d) Dos escobas y palas.
- e) Extintores portátiles y equipo complementario que se especifica en el párrafo 6.3.1.

4- SEÑALIZACIÓN: En lo referente a la vigilancia de la pista el Director de la Prueba (o su adjunto) y los puestos de vigilancia deberán contar en gran parte con el uso de las señales para:

- contribuir a la seguridad de los pilotos.
- Hacer respetar el reglamento.

Estas señales se transmiten durante el día por medio de banderas de colores diferentes, complementadas eventualmente por una señalización luminosa. Por la noche las banderas podrán sustituirse ventajosamente por las señalizaciones luminosas y por los paneles reflectantes, pero todos los pilotos deberán estar informado de ello con antelación. Para las pruebas que se desarrollen durante la noche cada puesto deberá estar provisto obligatoriamente de luces amarillas.

4.1- BANDERAS:

- Las dimensiones mínimas de las banderas de señalización serán de 60 por 80 cmt.
- Las banderas se utilizarán tanto durante los entrenamientos como durante la prueba y mantendrán el mismo significado.

4.1.1- BANDERAS UTILIZADAS EXCLUSIVAMENTE POR EL DIRECTOR DE LA PRUEBA O POR SU ADJUNTO:

- **BANDERA DE SALIDA:** Generalmente será la Bandera Nacional o del club organizador y deberá estar especificado en el Reglamento Particular. La señal de salida deberá darse bajando la bandera que, en lo relativo a las pruebas con salida parada, no debería levantarse por encima de la cabeza antes de que todos los vehículos estén parados y en ningún caso durante más de diez segundos.
- **BANDERA DE LLEGADA:** Será una bandera ajedrezada que se presentará siempre agitada. Sus colores serán blanco y negro.,
- **BANDERA ROJA:** Deberá presentarse inmóvil, únicamente por el Director de la Prueba y exclusivamente por indicación fehaciente de los Comisarios Deportivos. Indicará a todos los pilotos que deben disminuir su velocidad inmediatamente y estar preparados para detenerse o ingresar a boxes o al lugar que los oficiales deportivos les indiquen.

- **BANDERA BLANCA Y NEGRA:** Dividida por una diagonal en 2 mitades. Presentada inmóvil con un número blanco sobre una pizarra negra significará un aviso por conducta antideportiva dirigido (solamente una vez) al piloto del vehículo que lleve el número indicado.
- **BANDERA NEGRA:** Presentada inmóvil con un número blanco sobre una pizarra negra informará al piloto del vehículo que lleve el número indicado que deberá pararse en su box en el próximo pase. En el momento en que se haya tomado la decisión a un piloto, se deberá informar a su box para que se le pueda presentar la pizarra de stop o pare.
- **BANDERA NEGRA CON DISCO NARANJA:** De 40 cmt. de diámetro. Presentada conjuntamente con un número blanco sobre una pizarra negra informará al piloto del vehículo que lleve el número indicado que su coche tiene problemas mecánicos susceptibles de constituir un peligro para él mismo o para los demás pilotos, y deberá pararse en su box en el próximo pase. En el momento en que se haya tomado la decisión de parar a un piloto, se deberá informar a su box para que se le pueda presentar la pizarra de stop.

NOTA: Podrá autorizarse la presentación de estas 3 últimas banderas en lugares distintos de la línea de salida en el caso de que se juzgara conveniente por la visibilidad. La longitud del circuito o la velocidad de los vehículos.

4.1.2. BANDERAS UTILIZADAS EN LOS PUESTOS DE VIGILANCIA: Las banderas utilizadas por los Comisarios de Pista, podrán presentarse inmóviles o agitadas. El hecho de presentar una bandera agitada reforzará o acentuará el significado básico de dicha bandera.

- **BANDERA AMARILLA:** Señal de peligro. El motivo de esta señal podrá ser temporal o definitivo. La bandera amarilla anunciará una situación de peligro sea cual fuera su carácter. La presentación de la bandera amarilla agitada indicará que tal situación existe en el sector inmediatamente siguiente al puesto que la enarbola. Con el fin de estar en disposición de señalar a los pilotos un nuevo peligro que presente en el mismo sector y del cual no sean informados, la bandera amarilla se presentará agitada durante 2 vueltas, luego se presentará inmóvil durante otras 2 vueltas y después se retirará si se hubiera podido quitar el obstáculo. En caso necesario se deberá prevenir a los pilotos indicándosele con la mano o con la bandera que deberá pasar por el lado de la pista que no estuviera obstruida. Si la pista estuviese obstruida, pero no suficientemente para justificar la detención de la carrera, un mismo puesto podrá emplear 2 banderas amarillas para señalar el peligro. Estas se presentarán en caso de que la pista esté totalmente obstruida hasta el momento en que el Director de la Prueba pueda dar la orden de detener la misma. Con el fin de permitir a los conductores proceder al frenado con el tiempo requerido, necesario por la presencia de un obstáculo en el sector en que se presente agitada la bandera amarilla, el puesto anterior dará una señal de preaviso bajo la forma de una bandera amarilla presentada inmóvil. La señal de preaviso para dos banderas amarillas agitadas se dará por 2 banderas amarillas mantenidas inmóviles. En el caso de que se hubiesen esparcido restos más allá del puesto precedente de un accidente que hubiera tenido lugar en el lugar preceden te, el señalador de la bandera amarilla del puesto siguiente de aquel en que la pista esté obstruida, presentará también una bandera amarilla. Si su sector hubiese quedado totalmente libre, el puesto siguiente a aquel que se haya producido la obstrucción presentará la bandera verde. Los conductores deberán mantener sus posiciones respectivas inmediatamente después de haber pasado por la bandera amarilla (haya sido presentada ésta inmóvil o agitada) y no podrán realizar ninguna maniobra de adelantamiento hasta después de haber franqueado la bandera verde.
- **BANDERA AMARILLA CON FRANJAS ROJAS VERTICALES:** Deterioro de la adherencia. Indicará a los conductores que la adherencia de la pista se ha deteriorado repentinamente en la zona siguiente a la bandera. El uso más frecuente de esta bandera será para señalar que se ha derramado aceite en la pista, pero también podrá utilizarse para informar a los conductores de la presencia en su trayectoria de un charco de agua suficientemente profundo como para provocar el deslizamiento, o que, a causa de un aguacero, los conductores se encuentren en un punto en el que se pasa de un pavimento seco a un pavimento deslizante. En este último caso, la presentación de la bandera se acompañará con una mano levantada hacia el cielo. Esta bandera se presentará durante un mínimo de 4 vueltas o hasta que el pavimento se normalice. No habrá

motivo de presentar bandera verde en el sector siguiente a aquel en que se haya mostrado la bandera.

- **BANDERA ROJA:** detención de la carrera. Estas banderas serán presentadas inmediatamente en todos los puestos de control apenas los Comisarios Deportivos hayan decidido detener la carrera o los entrenamientos por medio de la bandera roja. Todos los conductores deberán dejar de correr inmediatamente y dirigirse a su box con la mayor prudencia, preparados para detenerse si fuera necesario.
- **BANDERA VERDE:** Fin de aviso. Utilización al fin de la zona de peligro, señalada por las banderas amarillas. En el lugar de un accidente para sustituir la bandera amarilla agitada en el momento en que quede expedita la pista, en este caso se presentará durante 2 vueltas. En caso necesario podrá indicar también la salida de una vuelta de reconocimiento o el comienzo de una sección de entrenamientos, por orden del Director de la Prueba.
- **BANDERA BLANCA:** Presencia en pista de un vehículo lento. Por medio de la bandera blanca se informará a los conductores que estarán a punto de adelantar a un vehículo que se desplace en la pista a marcha anormalmente lenta con relación a las de los vehículos de competición. La bandera blanca deberá presentarse cuando un vehículo de competición se desplace por ella a baja velocidad. La bandera blanca deberá presentarse agitada cuando el vehículo lento haya sobrepasado el emplazamiento del señalador y hasta que haya llegado al siguiente puesto, después inmóvil mientras el vehículo atraviese el sector siguiente y deberá retirarse cuando el vehículo haya pasado por este último.
El responsable de la salida de un vehículo de servicio deberá asegurarse que el puesto anterior al lugar que entre el vehículo a la pista esté advertido de la situación. Las banderas deberán ser sustituidas por banderas amarillas tan pronto como se pare en la pista un vehículo de servicio.
- **BANDERA AZUL:** Señal de adelantamiento. La bandera azul indicará al conductor que va a ser adelantado por uno o más vehículos más rápidos. Cuando la bandera azul se presente agitada llamará la atención del conductor sobre la proximidad del vehículo que este a punto de adelantarlo ó sobre la elevada velocidad a que se le acerca.

La bandera azul podrá presentarse inmóvil cuando el vehículo más rápido se encuentre todavía bastante alejado pero el señalador estime que el adelantamiento se efectuará en el siguiente sector.

No habrá motivos de presentar la bandera azul:

- Durante las primeras vueltas de una prueba cuando los vehículos estén todavía agrupados.
- Cuando un conductor esté manifiestamente al corriente de que va a ser adelantado (ya sea por que se separe, por que haga un gesto con la mano o por cualquier otro medio).
- Cuando esté presentada la bandera amarilla (prohibición de adelantar.)

Por el contrario, será necesario presentar la bandera azul:

- En caso de obstrucción voluntaria
- Cuando los vehículos más lentos estén a punto de ser adelantados por los de la vanguardia (punteros de la competencia)
- Cuando un vehículo rápido, después de una salida o una parada en su box alcanza a los participantes más lentos

En tiempo seco habrá que utilizar la bandera azul con moderación. Por el contrario, cuando la pista esté mojada, los conductores, sobre todo los monoplazas, tenga dificultades para ver a través de las cortinas de agua a los vehículos que le siguen, la bandera azul será preventiva por excelencia. Otras señalizaciones: Se podrá mostrar un extintor portátil para informarle a un piloto que su vehículo padece tener síntomas de fuego a bordo.

Art. 161.COCHE DE SEGURIDAD. (Safety Car)

a). El vehículo deberá estar rotulado con las palabras <<SAFETY CAR>> en los costados y en la parte trasera con letras de tamaño similar a los números de competición. Deberá estar provisto de tres luces giratorias amarillas en el techo, cada una de las cuales deberá estar alimentada por un circuito eléctrico

diferente. Será conducido por un piloto de circuito con experiencia. Llevará a bordo un observador aprobado por la F.I.A. capaz de reconocer a todos los vehículos de la carrera, conectado permanentemente con radio con la Dirección de la Carrera.

b). Como máximo treinta minutos antes de la hora de comienzo de la carrera, el vehículo de seguridad se colocará al frente de la parrilla de salida y permanecerá allí hasta la aparición de la pancarta de cinco minutos. En ese momento (excepto en el caso previsto más adelante en el apartado n) cubrirá una vuelta completa al circuito y entrará en el Pit Lane.

c). El vehículo de seguridad será utilizado para neutralizar una carrera por decisión del Director de la Carrera.

d). Cuando se dé la orden de intervención del vehículo de seguridad durante la carrera, todos los puestos de señalización desplegarán banderas amarillas agitadas y mostrarán un panel con las siglas "SC", esta señalización se mantendrá hasta el final de la intervención del vehículo de seguridad.

e). Durante la carrera, el vehículo de seguridad, con sus luces rotativas amarillas encendidas, se incorporará al circuito siempre desde la salida del Pit Lane, con independencia de donde se encuentre el automóvil líder de la carrera.

f). Todos los coches de competición se pondrán en fila detrás del vehículo de seguridad a una distancia inferior a 5 veces la longitud de un coche. Todo adelantamiento en la pista está prohibido (excepto lo previsto en el apartado n. siguiente), a no ser que a un vehículo le sea ordenado hacerlo desde el vehículo de seguridad.

g). Cuando lo ordene el Director de la Carrera, el observador del vehículo de seguridad mandará adelantarlo a todos los participantes que se encuentren en la cola entre él y el líder de la carrera, encendiendo para ello la luz verde situada en la parte trasera del vehículo de seguridad. Estos vehículos continuarán a velocidad reducida, y sin adelantarse entre ellos, hasta que alcancen nuevamente la cola de vehículos detrás del vehículo de seguridad.

h). El vehículo de seguridad se utilizará, al menos, hasta que el automóvil de cabeza esté detrás de él y los demás participantes se encuentren en orden detrás del vehículo de cabeza (o, cuando se usen varios vehículos de seguridad, todos los coches del sector de ese vehículo en particular estén en orden).

Una vez detrás del vehículo de seguridad, el vehículo líder (o el que sea cabeza de carrera en ese sector) deberá mantenerse a una distancia del vehículo de seguridad inferior a 5 veces la longitud de un coche, y el resto de vehículos deberán permanecer en una formación tan cerrada como sea posible.

i) Mientras se encuentre operando el vehículo de seguridad, los coches competidores podrán parar en su stand (garaje), pero solamente podrán reincorporarse a la pista cuando esté encendida la luz verde de salida del Pit Lane. La luz verde se encontrará permanentemente encendida salvo cuando la fila de vehículos precedida por el vehículo de seguridad se encuentre próxima a pasar o este pasando por la salida del Pit Lane. Un vehículo que se reincorpore a la pista en estas condiciones, procederá a velocidad moderada, y sin efectuar ningún adelantamiento, hasta que alcance el final de la fila que sigue al vehículo de seguridad.

j) Cuando el Director de Carrera ordene retirarse al vehículo de seguridad, éste apagará las luces rotativas, que será la señal para los pilotos de que el coche de seguridad entrará en el pit lane al final de esa vuelta. En ese momento, el primer coche de la fila detrás del coche de seguridad podrá imponer el ritmo y, si lo juzga necesario, podrá separarse a más de 5 veces la longitud de un coche detrás del Safety Car. Cuando el vehículo de seguridad se aproxime a la entrada del pit lane, se retirarán los paneles y las banderas amarillas en los puestos de señalización y se mostrarán banderas verdes agitadas durante una vuelta, como máximo.

k). Cuando el vehículo de seguridad hubiera abandonado la pista y los vehículos de competición se estén aproximando a la línea de salida, se encenderán las luces verdes. Los adelantamientos permanecerán estrictamente prohibidos hasta que los coches pasen la luz verde de la línea de salida, a menos que un coche disminuya su velocidad por un problema grave.

l). Toda vuelta cubierta mientras que el vehículo de seguridad esté en servicio será computada como una vuelta de carrera.

m). Si la carrera es detenida en aplicación del caso C del Art. 18.B de las Prescripciones Generales Aplicables a las Pruebas de Campeonatos FIA, el vehículo de seguridad tomará la bandera a cuadros y todos los vehículos capaces de hacerlo deberán seguirlo hacia el interior del pit lane y hasta el Parque Cerrado.

n). En circunstancias excepcionales, la salida de una carrera puede ser dada detrás de un vehículo de seguridad. En este caso, sus girofaros amarillos deberán estar encendidos en todo momento antes de la señal de un minuto. Esta es la señal que indicará a los pilotos que la salida será dada tras el vehículo de seguridad. Cuando se enciendan las luces verdes, el vehículo de seguridad abandonará la parrilla

seguido por el resto de los vehículos, en el orden de la parrilla, a una distancia inferior a 5 veces la longitud de un coche. No habrá vuelta de formación y la carrera comenzará cuando el vehículo de cabeza cruce la línea de salida por primera vez.

Estará permitido el adelantamiento durante la primera vuelta, solo cuando un vepo que se encuentra detrás del coche de seguridad.

Si fueran varios los pilotos afectados, deberán alinearse al final de la fila según el orden en que abandonaron la parrilla.

Se impondrá una penalización en tiempo a todo piloto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, hubiera adelantado innecesariamente a otro vehículo durante la primera vuelta.

o). No podrá haber un vehículo de seguridad operando a la vez, salvo en los circuitos de mas de 7 kms. de longitud, donde se podrá autorizar por la FIA el uso de otros vehículos de seguridad, situados en puntos equidistantes del circuito. Si se utiliza más de un vehículo de seguridad, se aplicará el apartado p) y los siguientes requerimientos:

- El punto de salida de cada vehículo de seguridad deberá ser anunciado a todos los pilotos participantes.
- Cuando los vehículos de seguridad salgan de la pista, se encenderán luces verdes en sus respectivos puntos de salida. Todos los puestos de señalización mostraran bandera verde. El adelantamiento permanecerá estrictamente prohibido hasta que los vehículos de carrera pasen por delante de la luz verde del punto de salida del vehículo de seguridad siguiente. Las banderas verdes se retiran después de una vuelta.

p). Además de las reglas mencionadas más arriba, se aplicará un reglamento específico para carreras de resistencia (con duración superior a las 3 horas y media, o con una distancia superior a 900 kms.):

- El (los) vehículo(s) de seguridad deberá(n) tener situadas en el techo tres luces rotativas amarillas y dos luces rotativas verdes.
- Con sus rotativos amarillos encendidos, se incorporará(n) al circuito (desde sus respectivos puntos de salida), sin tener en cuenta donde se encuentra el líder de la carrera.
- Cuando el Director de Carrera le(s) ordene retirase, el (los) vehículo(s) de seguridad dará(n) una vuelta completa al circuito con los rotativos verdes encendidos, lo cual será la señal para que los puestos de señalización retiren sus banderas y carteles tan pronto como el último vehículo de la fila, tras el (los) vehículos(s) de seguridad abandone su sector.
- Cuando el(los) vehículos de seguridad abandone(n) el circuito, se encenderán las luces verdes en la línea de salida y en todos los puestos donde se encontrarán el(los) vehículos de seguridad.
- Todos los demás procedimientos serán los expuestos en los apartados **a)** a **o)**, con la excepción del **g)**.