

REGLAMENTO GENERAL
CAMPEONATO ARGENTINO DE PILOTOS AÑO 2010
CATEGORIA TURISMO CARRETERA PISTA
FISCALIZADA POR LA C.A.F. DE LA A.C.T.C.

ARTICULO 1*
REGLAMENTACIONES

Serán de aplicación todas las reglamentaciones, prescripciones y regulaciones dictadas por el Ente Fiscalizador y las contenidas en el R.D.A., las aquí detalladas y las que se legislen en el futuro..

ARTICULO 2*
CANTIDAD DE COMPETENCIAS

Estará compuesto por **16 (Dieciseis)** fechas incluidas en el Calendario Deportivo Nacional (Con 1 -una- competencia final por fecha), publicado por el Ente Fiscalizador.

A partir de la 12* fecha del presente Campeonato se aplicará el sistema COPA DE PLATA del Turismo Carretera Pista, que consta de los siguientes puntos:

- 1*) Se tomarán las últimas cinco competencias del campeonato actual.**
- 2*) Participarán los 12 primeros pilotos ubicados en el presente campeonato, hasta la 11* fecha incluida.**
- 3*) PUNTUACION: Se otorgarán 7 (siete) puntos al puntero del campeonato, al término de la 11 * fecha. Los restantes 11 (once) participantes de la COPA DE PLATA, comenzarán con 0 (cero) puntos. La asignación de puntos por competencia realizada será la que actualmente utiliza la categoría, salvo en la última carrera de la temporada, donde se otorgará un 50 % más de puntos, que los dispuestos en el ART. 5* del presente reglamento y al ganador de la COPA DE PLATA se le asignarán 100 puntos más, al total de puntos obtenidos al finalizar la disputa del Campeonato Argentino 2010.**
- 4*) El ganador de la COPA DE PLATA (Campeón de Turismo Carretera Pista) será aquel piloto que reúna más puntos en las últimas cinco competencias del campeonato actual.**
- 5*) El ganador de la COPA DE PLATA del Turismo Carretera Pista tiene que haber ganado una competencia, como indica el presente Reglamento, antes o durante la COPA DE PLATA.**
- 6*) Los pilotos participantes de la COPA DE PLATA que hayan obtenido triunfos descargarán lo necesario hasta llegar a los 30 (treinta) kg. de lastre, al comienzo y hasta la finalización de la misma. El resto de los participantes de la citada COPA que no hayan ganado cargarán 30 kilos, como máximo, si logran algún triunfo. Para el resto de la categoría cargará hasta un máximo de 30 kg. durante la disputa de la mencionada COPA.-**
- 7*) La COPA DE PLATA determina solamente el campeón 2010 de Turismo Carretera Pista.-**

8*) Los 11 pilotos que participaron de la COPA DE PLATA, como los que no ingresaron en el mismo, quedarán posicionados en el presente Campeonato Argentino, de acuerdo al puntaje general obtenido al cierre del mismo

Este número podrá ser reducido hasta un mínimo de 12 (doce) competencias finales, en caso de que alguna de las pruebas programadas resultare imposible su realización, comprobada por el Ente Fiscalizador

Por causas de carácter económico y/u otros motivos se podrá programar una / s competencia /s con pilotos licenciados en dos o más categorías fiscalizadas por ésta C. A. F., con sus clasificaciones finales divididas, por cada una de ellas.-

El mencionado R.P.P. podrá modificar en todo o en parte cada uno de los Artículos que comprenden el presente Reglamento General de Campeonato.

Para el caso de contemplarse en el R.P.P. de dicha carrera, 2 (dos) pruebas finales, solo se tomará la segunda Final para el computo de finales de la temporada.-

ARTICULO 3*

VEHICULOS ADMITIDOS

Todos los vehículos que se hallen encuadrados en la Reglamentación Técnica de la Categoría **TURISMO CARRETERA PISTA**

ARTICULO 4*

MINIMO DE PARTICIPANTES

Para que una prueba otorgue puntaje para el Campeonato Argentino, deberán largar la prueba final un mínimo de diez (10) automóviles de la categoría.

ARTICULO 5*

PUNTAJE

Se otorgarán 2 (dos) puntos para el Campeonato Argentino al piloto que realice el mejor tiempo de las pruebas de clasificación.

Para cada una de las Series Clasificatorias se asignarán para el Campeonato Argentino la siguiente escala de puntos, no siendo necesario clasificar dentro de las 2/3 partes del total de vueltas recorridas por el ganador de cada serie.-

<u>PUESTO</u>	<u>PUNTOS</u>	<u>PUESTO</u>	<u>PUNTOS</u>
1*	5,00	6*	2,50
2*	4,50	7*	2,00
3*	4,00	8*	1,50
4*	3,50	9*	1,00
5*	3,00	10*	0,50

Para cada competencia Final se asignará puntaje para el Campeonato Argentino de acuerdo a la siguiente escala, no siendo necesario clasificar dentro de las 2/3 partes del total de vueltas recorridas por el ganador de la prueba.-

<u>PUESTO</u>	<u>PUNTOS</u>	<u>PUESTO</u>	<u>PUNTOS</u>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

1*	20,00	8*	7,00
2*	16,00	9*	6,00
3*	13,00	10*	5,00
4*	11,00	11* al 15*	4,50 c\u
5*	10,00	16* al 20*	3,00 c\u
6*	9,00	21* al 30*	2,00 c\u
7*	8,00	31* al 45*	1,00 c/u

En la disputa de la COPA DE PLATA, se asignará 1 (Uno) punto, a los pilotos clasificados del puesto 46* en adelante, conforme a lo dictado en los Art. N* 20 * y 21*, referente a la prioridad de los pilotos participantes de dicha COPA.

ARTICULO 6*

PROCLAMACION DEL CAMPEON

Obtendrá él titulo aquel piloto que hubiera logrado la mayor cantidad de puntos en la COPA DE PLATA y que haya ganado por lo menos una prueba final, EN EL TRANSCURSO DE TODO EL AÑO 2010.-

ARTICULO 7*

NUMERACION

Durante todas las competencias automovilísticas los vehículos participantes deberán llevar en el lugar indicado el número identificador que les haya sido asignado por el Ente Fiscalizador, de acuerdo a su ubicación en el Campeonato 2009 de la especialidad.- **Se consultará al piloto que haya obtenido el N* 13 en la temporada 2009 si desea llevarlo en sus laterales para la temporada 2010. Caso contrario no se otorgará dicho número.**

Las cifras que forman el número de competición serán de color blanco y/o amarillo, con un trazo mínimo de 7 cm. de ancho y de 25 cm. de alto, **y al pie de dichos números la leyenda FANGIO XXI, o lo que la ACTC detrmine**, todo sobre un fondo de color negro, el que deberá ser **como mínimo de 32cm. de alto por 30cm. de ancho**, colocado en el sector de ambos vidrios laterales traseros. No podrá tener ningún tipo de publicidad cercana que dificulte su perfecta visión.

Asimismo en el frente de la trompa, deberá estar pintado ese número, con un trazo menor, dentro de un círculo, negro o blanco, de un diámetro mínimo de 12 (doce) centímetros, y los números en el color inverso al círculo descripto, diferenciándose claramente del color de la carrocería o de las publicidades cercanas.

El dibujo de los números debe ser con un trazo simple, sin ningún tipo de aditamentos.

Conforme a lo dictado en el Art. 72* del Reglamento Técnico de la categoría, su incumplimiento provocará la NO verificación técnica del vehículo de competición.

ARTICULO 8*

DISTINTIVOS DE LOS CAMPEONES

El poseedor del Título de Campeón Argentino **2009** de la categoría **TURISMO CARRETERA PISTA** podrá ostentar durante el campeonato de la especialidad del año

2010 en ambos costados de su auto un círculo con los colores Argentinos de 12 cm. de diámetro como máximo.

ARTICULO 9*
LICENCIAS

Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato Argentino 2010, los pilotos deberán poseer Licencia Deportiva Nacional otorgada por la C.A.F de la A.C.T.C.

ARTICULO 10*
INSCRIPCIONES

El cierre de las inscripciones, para toda la temporada 2010, será antes de las 12:00 horas del día lunes anterior al comienzo de la actividad en pista. Dicha inscripción será considerada como compromiso de la presencia en la prueba.

Las inscripciones deberán efectuarse INDEFECTIBLEMENTE POR EL SISTEMA INTEGRADO DE ACREDITACIONES (CORREOS ELECTRONICOS – INTERNET)

Quien no esté inscripto en tiempo y forma, será penalizado con multa de \$ 500.- (Pesos quinientos)

Todo piloto inscripto en la forma descripta, que no se presente a participar de la competencia se hará pasible de una MULTA de \$ 1000.- (Pesos Un Mil). **Salvo que presente por escrito y por causa justificada, la anulación de dicha inscripción, antes del inicio de la Verificación Previa.-**

La inscripción efectuada en estas condiciones se ratificará mediante la firma del formulario oficial en oportunidad de la asistencia del inscripto a la verificación administrativa previa a la competencia. No se admitirán inscripciones colectivas, es decir, más de un vehículo por formulario de inscripción.

ARTICULO 11*
CAMBIO DE CONDUCTOR INSCRIPTO

Se autoriza el cambio de un conductor inscripto, por otro piloto que no se hallare inscripto.

Si no hay parque Cerrado Previo, el cambio solo procederá cuando no se hubieran realizado las pruebas de clasificación.

ARTICULO 12*
VERIFICACION PREVIA

Las verificaciones previas: Administrativa de Licencias e Inscripciones y Técnica de los automóviles se efectuarán antes de la iniciación de la actividad en pista, según los horarios establecidos en el organigrama aprobado por la CAF de la ACTC.

No podrá realizarse la verificación técnica previa a la competencia, si no se aprueba el control administrativo.

Quien no cumpla con la Verificación Previa en los horarios establecidos no podrá participar en el evento, salvo causas de fuerza mayor debidamente justificadas y aceptadas por los Comisarios Deportivos, quienes en tal caso deberán aplicar una **multa**

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

NO SE EMITIRAN LICENCIAS MEDICAS PROVISORIAS EN LOS CIRCUITOS.-

Todo piloto para salir a pista debe tener su Licencia Médica Nacional y su Cobertura Médica vigente.

Quien saliera a la pista sin haber cumplimentado las verificaciones, será sancionado con hasta exclusión.

ARTICULO 13*

CARACTERISTICAS DE LAS PRUEBAS

Salvo excepciones autorizadas por el Ente Fiscalizador todas las pruebas de este Campeonato deberán ser organizadas con las siguientes características:

Día Jueves: Verificación Administrativa y Técnica.

Día Viernes: Entrega / control de sensores para tiempos .

1 (una) tanda de entrenamiento

1 (una) tanda de Clasificación

Día Sábado: 1 (una) tanda de entrenamiento

1 (una) tanda de clasificación

2 (dos) series clasificatorias

Día Domingo: 1 (una) prueba final

Todo en concordancia con el cronograma de la competencia aprobado por CAF-ACTC

ARTICULO 14*

PRUEBAS DE ENTRENAMIENTOS

Para el desarrollo de esta actividad en pista, el circuito será habilitado con todos los operativos de seguridad y sanidad aprobados por la CAF de la ACTC.

Los participantes regularmente inscriptos se los dividirá en dos grupos iguales, pudiendo solo intervenir en el grupo que le corresponda, salvo autorización del Comisariato Deportivo, actuante, por causa justificada, y aún para el supuesto que habiendo salido en su tanda, no registrase paso por el control.-

El grupo A estará formado por la primera mitad de los pilotos verificados y el Grupo B por la segunda mitad de los pilotos verificados, ordenados en base al Campeonato de la Categoría.

En la primera competencia se utilizará el Campeonato final del **2009** y desde la segunda prueba el Campeonato del presente año.

El orden de salida a pista en la primer carrera del presente campeonato será:

Grupo A y Grupo B; en la segunda prueba Grupo B y Grupo A; en la tercer competencia Grupo A y Grupo B, y así sucesivamente irán rotando los Grupos hasta la última carrera del campeonato.

Esta actividad se llevará a cabo los días viernes y Sábado, previo a la prueba final.

Conforme al horario previsto en el organigrama de la prueba, cada Grupo tendrá habilitado el circuito, desde la apertura de boxes, ambos días en tandas de 25 (veinticinco) minutos cada una.-

Todo piloto causante, a criterio del Comisariato Deportivo, de la colocación de la Bandera Roja, no podrá seguir entrenando en esa tanda.

ARTICULO 15*

PRUEBAS DE CLASIFICACION

Para el desarrollo de esta actividad en pista, el circuito será habilitado con todos los operativos de seguridad y sanidad aprobados por la C.A.F.

A los participantes se los ordenará en **TERCIOS** (en idéntica forma que para las pruebas de entrenamiento), pudiendo sólo intervenir en el **TERCIO** que le corresponda, no siendo aceptado ningún cambio.

A partir de la fecha 12* del presente campeonato, la integración de los TERCIOS se conformarán de la siguiente manera : El 1* TERCIO será formado exclusivamente por los 12 (doce) pilotos que compiten por la Copa de PLATA del actual campeonato. El resto de los participantes integrarán los dos (2) tercios restantes, en forma equitativa, utilizando el Campeonato de la especialidad actualizado a esa fecha.-

El orden de salida a pista en la primer carrera del presente campeonato será:

1*, 2* y 3* Tercio; en la segunda prueba 2*, 3* y 1* Tercio; en la tercer competencia 3*, 1* y 2* Tercio, y así sucesivamente irán rotando los TERCIOS hasta la última carrera del campeonato.

Los días viernes y sábado previo a la prueba final, cada **TERCIO** , conforme al horario previsto en el organigrama de la prueba, tendrá habilitado el circuito **durante 1 (una) tanda de 10 (diez) minutos de duración, cada día, contados al cumplirse 2 (dos) minutos desde la orden de apertura de boxes o a partir de que el primer auto pase por la Dirección de la Prueba**, seleccionándose la mejor vuelta de cada piloto (de ambos días) para el ordenamiento de las series clasificatorias.

Empleando para cada una de sus vueltas un tiempo que no supere los 25 (Veinticinco) segundos, de su mejor vuelta de clasificación de ese día.-

Todos los participantes deberán cuidar estrictamente la no interferencia en el ritmo de los restantes pilotos que estuvieran clasificando.-

El ingreso a boxes durante la tanda estará prohibido.-

Podrá autorizarse por razones de seguridad, la limpieza del parabrisas cuando las máquinas se encuentren en régimen de Parque Cerrado, bajo la supervisión de un oficial deportivo y previa autorización del Comisario Deportivo.-

Para los circuitos donde no exista un lugar físico para efectuar el Parque Cerrado, los Comisarios Deportivos habilitarán la calle de boxes como Parque Cerrado, donde estará prohibido asistir al vehículo de competición, a cargo de la supervisión de los Oficiales Deportivos designados al efecto.

Cumplido el tiempo estipulado se bajará la bandera a cuadros al primer auto que pase por la línea de llegada y a continuación a los demás participantes.

Cada piloto podrá salir a pista en cualquier momento de su tanda y al finalizar la misma o cuando quiera detenerse, deberá ingresar directamente al Parque Cerrado.

Cualquier auto detenido en el circuito se encuentra bajo la reglamentación de Parque Cerrado.

Todo incumplimiento a lo dictado provocará el retiro de los tiempos obtenidos en la tanda.

Si por razones de fuerza mayor no se pudieran realizar las pruebas de clasificación, el ordenamiento de largada de las series clasificatorias se hará conforme al **Campeonato de la especialidad actualizado.**

No estará permitido cambiar de TERCIO bajo ninguna circunstancia.

ARTICULO 16*

INTERRUPCION DE UNA CLASIFICACION

A partir del momento en que se muestre la **BANDERA ROJA** finalizará la toma de tiempos.

Tan pronto como los Comisarios Deportivos lo determinen, ésta continuará por el tiempo que falta para completar el total establecido por el presente Reglamento de Campeonato. **La continuación de la toma de tiempos se producirá cuando el primer auto pase, nuevamente, por la Dirección de la Prueba.**

El automóvil que llegue por sus propios medios al lugar de **BANDERA ROJA (recta principal frente a la Dirección de la Prueba)** podrá continuar con la tanda de clasificación.

No podrá continuar la tanda de clasificación aquel automóvil que habiendo llegado por sus propios medios, hubiese sido retirado de un lugar peligroso con ayuda de terceros (leca, tierra arada, arena, etc.), **debiendo ingresar directamente al Parque Cerrado.**

Si al interrumpir las pruebas de clasificación se hubiese cumplido con el 80 % del total del tiempo estipulado por el presente Reglamento de Campeonato, éstas podrán ser dadas por cumplidas, según lo establezcan los Comisarios Deportivos, lo cual no las transformarán en atípicas.

En caso que una o más sesiones hubiesen sido interrumpidas, no se aceptarán reclamos en cuanto a los posibles efectos producidos por las interrupciones, en la clasificación de los pilotos admitidos para las series clasificatorias.

ARTICULO 17*

EMPATE DE TIEMPOS EN PRUEBAS DE CLASIFICACION

En casos de empate de los tiempos en las Pruebas de Clasificación, el mejor tiempo le será acordado a quien lo realice primero en tiempo neto de cada **TERCIO.**

ARTICULO 18*

ANULACION DE TIEMPOS DE CLASIFICACION

En caso de haber sido observado técnicamente un automóvil luego de las Pruebas de Clasificación, o que un participante hubiese incurrido en alguna falta que, a juicio de los Comisarios Deportivos no le corresponda su exclusión definitiva de la competencia, éstos podrán disponer la anulación de sus tiempos de clasificación. Podrá largar en el último puesto de la grilla de las Series Clasificatorias, solamente en el caso de que el número de autos admitidos por el circuito se lo permitiera.

No se dejará el espacio vacío en la grilla de largada de las series clasificatorias, únicamente en estos casos específicos.

El Comisariato Deportivo deberá evaluar la conducta a sancionar, pudiendo según el caso, excluir al participante del evento, de una tanda clasificatoria o de ambas tandas clasificatorias.

ARTICULO 18* (a)
TIEMPO MAXIMO DE CLASIFICACION

Todo piloto deberá lograr un tiempo de clasificación que no supere el 104% (ciento cuatro por ciento), en relación al mejor tiempo de la clasificación general de ambos días, **si no logra ese tiempo no podrá largar las series clasificatorias.**

En caso que la diferencia entre el mejor tiempo de clasificación y el segundo sea superior a 500/1000 (quinientas milésimas) de segundo, el porcentaje referido será computado a partir del segundo mejor tiempo.

Los primeros 10 (diez) pilotos del Campeonato de la categoría, quedan exceptuados de cumplir con el citado porcentaje.

El porcentaje del 104% (ciento cuatro por ciento), no será aplicable cuando en alguno de los dos días de sesiones clasificatorias, las condiciones climáticas durante las tandas clasificatorias sean adversas, **quedando esta determinación a criterio del Comisariato Deportivo.**

Sin registrar tiempos luego de disputadas las tandas de clasificación (viernes y sábado) quedará eliminado de la prueba, salvo los pilotos que estén exentos del cumplimiento del porcentaje establecido en éste artículo.

Ante la eventualidad de que la cantidad de pilotos habilitados luego de aplicar lo dictado en el presente artículo, esté por debajo del máximo de participantes permitidos (Art. 20*), se habilitarán los mejores registros (Tiempos) hasta completar el cupo de referencia.

ARTICULO 19*
SERIES CLASIFICATORIAS:

El recorrido de las series clasificatorias debe ser menor al 50% del total de vueltas estipulado para la prueba final.

Cada participante no podrá disputar más de una serie clasificatoria.

Estas series clasificatorias se disputarán el día sábado previo a la prueba final, conforme los horarios previstos en el cronograma de la prueba, sobre un total de 6 (seis) vueltas cada una.

Para poder tener derecho a largar la prueba final, es necesario haber largado la serie clasificatoria.

Salvo expresa autorización del Comisariato Deportivo, con previa evaluación de justa causa y siempre que el número de participantes lo permita.-

De las 2 (dos) series clasificatorias se seleccionarán las 45 (cuarenta y cinco) mejores posiciones, para la integración de la grilla de largada de la prueba final, en todos los autódromos, conforme a lo dictado en los Artículos N* 20* y 21* del presente Reglamento.

Cada serie clasificatoria asignará puntaje para el Campeonato Argentino de TURISMO CARRETERA PISTA del año 2010, de acuerdo a la escala indicada en el artículo 5* del presente reglamento, no siendo necesario clasificar dentro de las 2/3 partes del total de vueltas recorridas por el ganador de la prueba.

ARTICULO 20*
MAXIMO DE PARTICIPANTES

Serán los establecidos para cada circuito por el Ente Fiscalizador, sumando a ese máximo de participantes, la prioridad que goza cada integrante de la COPA DE PLATA.-

ARTICULO 21*
GRILLA DE LARGADA:

La grilla tendrá una formación de dos (2) autos a la par, por fila, debiendo mantener una separación de (7) siete metros entre cada una, tanto para las series clasificatorias, como para la prueba final.

Las grillas de largada de las series clasificatorias se conformarán de acuerdo a la clasificación general obtenida después de haberse disputado la 2* tanda de clasificación el día Sábado, luego de aplicarse lo dispuesto en el Art. 18* (a) del presente reglamento.

De no realizarse la clasificación se ordenará por el Campeonato de la categoría..

El piloto que obtenga la primer posición de largada, en las Series Clasificatorias como en la Final, está autorizado a elegir su posición en la primera fila (lado derecho o izquierdo), debiendo ejercer su derecho a elección en los treinta (30) minutos siguientes a la publicación de los tiempos definitivos.

A partir del primer auto se invertirán todas las posiciones de la grilla.

Para la composición de la grilla de largada de la final, se considerará a las dos (2) series clasificatorias como Anormales o Atípicas.

Se colocará el mejor tiempo de las series disputadas en el lugar de privilegio, y así sucesivamente se irá integrando la grilla con los mejores tiempos respetando la posición de cada serie.

Es decir: el 1* y 2* mejor tiempo de los clasificados primeros en cada serie, luego el 1* y 2* mejor tiempo de los clasificados segundos en cada serie, posteriormente el 1*y 2* mejor tiempo de los clasificados terceros, etc, etc., así sucesivamente con todos los pilotos que cumplieron con la totalidad de las vueltas estipuladas para cada serie, **luego los que cumplieron una (1) vuelta menos, ordenados por posición y mejores tiempos obtenidos, luego con dos (2) vueltas menos, ordenados de idéntica forma, etc.etc., y así gradualmente, hasta completar el cupo de vehículos determinados en el organigrama para la prueba final.** Tener previsto el ingreso de pilotos suplentes, los que ingresarán en el orden y el mismo número de que alguno de los pilotos habilitados, deserte de la grilla original.

En concordancia con lo dictado en el Art. 20*, si uno o más participantes de la Copa de Plata no clasifique para integrar la grilla de la prueba final, se los agregará a esa grilla ordenados conforme a su ubicación en la serie que participó y si se registran empates, se utilizarán las posiciones obtenidas en la Clasificación General.-

ARTICULO 22*
PRUEBA FINAL:

Es la prueba que determina al ganador de la competencia y a cuya Clasificación Final se le asignará el puntaje válido para el Campeonato Argentino de TURISMO

CARRETERA PISTA del año 2010, de acuerdo a la escala indicada en el Artículo 5* del presente reglamento.-

Salvo en la última fecha del presente campeonato, que se asignará un 50 % más de puntos.- (Art. 2* - Inc.3*).-

En todos los autódromos las pruebas finales serán a 20 (veinte) vueltas. Salvo en los circuitos de Olavarria y Río IV que podrán ser a 24 (veinticuatro) vueltas.-

Si al cumplirse el total de vueltas estipuladas, la prueba se encontrare neutralizada bajo régimen de Pace Car, al total de vueltas se le anexarán hasta tres (3) vueltas más, o hasta cumplir una vuelta completa a velocidad de competencia.-

Si por causa de fuerza mayor no se hubiera cumplido el total de vueltas, la prueba final se dará por terminada al transcurrir 40 (cuarenta) minutos (Tener previsto lo dictado en el párrafo anterior) de competencia, bajándose la bandera de cuadros al auto puntero cuando pase frente a la Dirección de la Prueba y/o llegada.

Si el largador estima que no están dadas las condiciones para el lanzamiento no pulsará la luz verde, continuando la totalidad de la grilla al mismo ritmo que venía con Pace - Car, pero con el coche puntero haciendo las veces del mismo, realizando otra vuelta al circuito. (Art. 23* del presente reglamento).

Si el largador estima nuevamente que la grilla no viene ordenada, podrá no largar la prueba y todos los vehículos volverán a dar tantas vueltas, como el largador estime necesario, para largar la competencia, siempre con el auto puntero haciendo las veces de Pace Car. (Art. 23* del presente reglamento).

En la prueba final se descontarán dichas vueltas, del total de la carrera. No así en las series clasificatorias.

ARTICULO 23*

PROCEDIMIENTO DE LARGADA

Quince (15) minutos antes de la hora anunciada para la largada de la prueba, los pilotos serán avisados por el personal de boxes, mediante parlantes y/o señales sonoras que deben prepararse para salir a pista.

El Comisariato Deportivo dará la orden de la apertura de boxes para que los pilotos realicen una vuelta de reconocimiento, hacia la grilla de largada, donde detendrán los motores.

Desde la orden de apertura de boxes, los mismos permanecerán abiertos durante 10 (DIEZ) minutos.

Al cumplirse ocho (8) minutos desde la apertura de boxes, los pilotos serán avisados, con señal sonora o por parlantes, que restan dos (2) minutos para el cierre de los mismos.

Cuando el límite de este tiempo es superado, cualquier auto que no haya salido oportunamente desde boxes, deberá partir desde allí, y colocarse en la última posición de la grilla y así cumplir una o dos vueltas previas (las que se dispongan) con el fin de lograr la temperatura ideal en las cubiertas, y evitar algún accidente en las primeras vueltas.-

Se cerrará la salida a pista desde boxes.

La grilla de largada será una formación de dos (2) autos por fila, separados por siete (7) metros entre fila y fila,(Art.21* del presente Reglamento) y la señal de largada será dada por medio de luces (o por medio de bandera) por un largador, quien será designado para toda la temporada por el Ente Fiscalizador.

Tener previsto el uso de banderas para el caso de haber algún problema con los semáforos.

No será autorizado ningún tipo de servicio en la misma.

Al circular en la vuelta de reconocimiento y observar o comprobar alguna falla mecánica deberá dirigirse a boxes, reparar y luego si puede, largará desde allí, en las condiciones estipuladas.

Por razones de igualdad y equidad entre todos los participantes no será permitido el cambio de serie a ningún competidor y bajo ninguna circunstancia.-

Cartel de 5: Se deberá desalojar la zona de la grilla, permitiéndose solamente una persona del equipo por auto, a los efectos de sacar y colocar la toma dinámica

Cartel de 3: Los motores se pondrán en marcha con su propia energía. Pueden ser empujados los vehículos para su arranque, únicamente por Oficiales de pista y el auxiliar del auto citado precedentemente.

Cartel de 1: Después que éste haya sido colocado, al fondo de la grilla un Oficial mostrará una bandera verde agitada confirmando que todos los motores están en marcha y el Oficial que se encuentra entre el Pace Car y la primer fila de la grilla agitará una bandera verde indicando que la pista está habilitada y que los vehículos deben avanzar detrás del Pace Car, en una o más vueltas previas completas al circuito, antes de largar la competencia.

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

El solo hecho de integrarse a la grilla detrás del Pace-Car y/o a la salida de boxes, a las ordenes del juez largador, el participante será considerado en carrera.

Cualquier piloto que no pueda iniciar la / s vuelta previa, deberá levantar su brazo, haciendo señales claras de su dificultad.

Después de que todos los autos hayan iniciado su / s vuelta previa, sólo los oficiales de pista estarán autorizados a empujar el auto en la pista para su arranque.

Si un vehículo aun largando la / s vuelta previa correctamente, se vea imposibilitado de mantener su posición o quedase momentáneamente detenido en la grilla y logra reiniciar su marcha antes de ser pasado por la totalidad de los autos que conforman la grilla, durante el transcurso de la / s vuelta previa , podrá recuperar su posición antes de llegar a la ultima curva.

Para el caso de no lograr este posicionamiento o que fuera sobrepasado por el total de los competidores deberá largar desde la ultima posición.

Si el auto con problemas, no está en condiciones de iniciar la / s vuelta previa, será empujado a la calle de Boxes por el trayecto más corto y los mecánicos podrán trabajar en el mismo. Podrá largar desde Boxes en las condiciones estipuladas para ello.

Cuando los automóviles completen la / s vuelta previa con el Pace - Car al frente, deberán esperar el retiro del mismo pasando el puntero a ejercer la función de Pace – Car.

Todos los autos integrantes de la grilla de largada, una vez que se retire el Pace Car, deberán continuar la marcha a una velocidad no inferior a 70 (setenta) Kph.y no superior a 80 (ochenta) Kph, como así también, en el respeto irrestricto de la distancia entre filas determinada por reglamento hasta que la Luz Verde reemplace a la Luz Roja.

El no cumplimiento de ello será considerado falta de alto riesgo, siendo automáticamente sancionado

En la largada de las series, la sanción será la de retrasar al piloto infractor cuatro (4) puestos en la clasificación final de la serie y en la prueba final con un recargo de 20 (veinte) segundos al tiempo empleado por el piloto sancionado.-

Ese será el momento de largar. Si así no ocurriera y el largador estima que no están dadas las condiciones para el lanzamiento, **no apagará la luz roja (o bajar bandera)** continuando toda la grilla por una vuelta más llevando al auto líder como Pace - Car, **siempre en filas de a dos (2) autos a la par, respetando los 7 metros de distancia entre filas y la velocidad mínima de 70 (setenta) Kph. y máxima de 80 (ochenta) Kph..**

El largador puede hacer dar vueltas a la grilla, tantas veces como lo estimé necesario, para realizar una largada correcta.

En la prueba final, se descontarán dichas vueltas del total de la carrera. No así en las series clasificatorias.

ARTICULO 23* (A)

En el caso de que los Comisarios Deportivos consideren que el estado de la pista se tornase peligroso para efectuar la largada mencionada precedentemente, se procederá de la siguiente forma:

La grilla se formará con dos (2) autos a la par por fila (conforme artículo 23*).

Cartel de 5 - Cartel de 3 y Cartel de 1:

Bandera Verde: A partir del momento que sea exhibida, se inicia el giro previo con el Pace Car.

Los automóviles deberán alinearse detrás del auto líder (POLE), en fila india, (en el orden de clasificación para dicha prueba) y podrán superarse recién cuando se muestre la bandera verde, antes de la última curva (según el trazado del circuito que se trate), conforme al Art.24.

Los autos podrán recorrer el circuito hasta tres (3) vueltas en la prueba final detrás del Pace Car, las que **se contarán como vuelta efectiva de carrera.**

Durante el transcurso de las mismas el Pace Car mantendrá las luces amarillas prendidas.

Al cruzar la línea de sentencia frente a la torre de control, a partir del primer paso, se considerará largada la carrera, comenzando la toma de tiempos y la cuenta de vueltas a recorrer.

Cuando esta situación se presente en una serie clasificatoria, la toma de tiempos y la cuenta de vueltas a recorrer se computará a partir del primer paso por la torre de control, con bandera verde.-

El Pace-Car ingresará a la calle de boxes o al sector que determinen las autoridades de la prueba, antes de que le sea exhibida al auto líder, la bandera verde.

Si el largador considera que los autos no vienen ordenados, **no mostrará la bandera verde.**

Los pilotos deberán recorrer otra vuelta y el auto líder oficiará de Pace Car.

Este procedimiento se llevará a cabo durante tantas vueltas como lo considere el largador, **las que se computarán como vueltas efectivas de carrera. (solo en la prueba final)**

Cualquier adelantamiento, falsa largada y/o no respetar velocidad mínima y máxima , será penalizado.

ARTICULO 24***NEUTRALIZACIÓN O SALIDA DEL PACE – CAR**

En caso de que se produzca un hecho que ponga en riesgo la seguridad del evento en general y/o de los participantes en particular, o que por algún motivo el circuito esté parcialmente bloqueado y sea necesario el ingreso de vehículos de seguridad o quede un auto en posición de riesgo y las circunstancias no justifiquen la detención de la carrera, se procederá a neutralizar la misma con el siguiente procedimiento:

1*) La orden de neutralización será dada por el Comisariato Deportivo.

2*) El Comisariato Deportivo informará por radio interna la decisión del ingreso del coche piloto a pista, y automáticamente los banderilleros colocarán en todo el circuito banderas de Pace Car en pista. El Dpto. Deportivo informara al oficial a cargo del coche piloto, la identificación y ubicación del vehículo puntero.

Esta bandera se mantendrá hasta que finalice la intervención.

3*) Todos los participantes están obligados a reducir su velocidad y manteniendo sus posiciones se alinearán en fila de a uno, detrás del auto líder, hasta que el Pace-Car se coloque al frente de la fila.

Desde el momento en que se muestren las banderas de Pace - Car, está prohibido todo adelantamiento.

Cuando el Comisariato Deportivo se lo ordene, el veedor que está en el Pace-Car indicará a cualquier auto que se encuentre entre éste y el puntero, que debe superarlo.

4*) Mientras estén colocadas las banderas de Pace - Car los autos de competición podrán detenerse en sus boxes, pero solo podrán reingresar a la pista cuando se los habilite a la salida de boxes y colocarse detrás del último auto, de la columna, que superó la salida de boxes.

NO SE PUEDE CUMPLIR LA PENALIZACION POR BOXES bajo bandera de pace car.-.

No se permitirá su reingreso a la pista cuando la columna de autos esté próxima a pasar o esté pasando la salida de boxes.

5*) Cuando el Comisariato Deportivo constate que los inconvenientes existentes en la pista estén solucionados, procederá a ordenar a los puestos de banderilleros de la ACTC que comiencen a retirar las banderas.

Dispuesto el relanzamiento de la carrera, el Pace Car recibirá la orden de abandonar la pista antes de la última curva del circuito que se trate, dejando al competidor ubicado en primer lugar para que lo reemplace. Con el objeto de alertarlo, el Pace Car apagará las luces.-

Se exhibirá una bandera verde y a partir de allí la velocidad es libre. A su paso por la línea de sentencia se exhibirán dos banderas de color verde agitadas

Se admitirá él sobrepaso únicamente desde la última curva (según el trazado del circuito que se trate) en adelante.

Se determina como inicio del sector de sobrepaso, la línea recta que une el borde interno y el externo de la pista en el tramo que la misma se transforma en recta hacia la línea de sentencia.

Si el Oficial de Pista ubicado en el última curva considera que los autos no vienen ordenados de a uno, no mostrará la bandera verde. Los vehículos seguirán girando a la velocidad determinada. El auto líder oficiará de Pace Car.

Este procedimiento se llevará a cabo durante tantas vueltas como lo considere el largador, las que **se computarán como vueltas efectivas de carrera.**

6*) El adelantamiento estará estrictamente prohibido hasta que los autos pasen la primer Bandera Verde ubicada en la última curva.

7*) Cada vuelta completada durante el proceso de neutralización será **computada como vuelta de carrera.**

En caso de neutralizar con Pace Car una carrera en desarrollo, al proseguir la misma se considerará como **continuación de la prueba y no nueva largada.**

8*) Si durante la aplicación del sistema de neutralización fuera necesario interrumpir la competencia se lo hará con **Bandera Roja.** (Art.25*)

9*) Los sobrepasos efectuados durante el procedimiento de neutralización, serán penalizados **con hasta la exclusión.**

Prohibido ingresar a boxes superando autos.

ARTICULO 25*

INTERRUPCION DE LA CARRERA

Si fuera necesario detener la carrera porque el circuito está bloqueado por un accidente, o porque las condiciones climáticas, o de otro tipo hacen que sea peligroso continuar, los Comisarios Deportivos ordenarán que se muestre una **Bandera Roja en la línea de llegada. Simultáneamente, se mostrarán Banderas Rojas en todos los puestos de banderilleros de la ACTC.**

La decisión de parar la carrera solo puede ser tomada por los Comisarios Deportivos.

Cuando la señal para detenerse sea dada se observará lo siguiente:

Todos los autos reducirán de inmediato la velocidad y se dirigirán directa y lentamente a la línea de Bandera Roja, sabiendo que:

- La clasificación será establecida al final de la penúltima vuelta anterior a la detención.

Deberá computarse como detención de la prueba, la vuelta que transita el puntero.

Ej. Si el puntero ha cumplido la vuelta 10 y se encuentra transitando la vuelta 11 cuando se pone la bandera roja, se clasificará con la vuelta 9. La única excepción a este ejemplo se contemplará cuando se detenga al momento de transitar el puntero la Dirección de la Prueba, donde se computará la ultima vuelta anterior.

Ej. El puntero cumple la vuelta 11 y se clasifica con la vuelta 10.

- Solo los autos de carrera y servicio pueden estar en la pista.
- El circuito puede estar totalmente bloqueado por un accidente.

Las condiciones climáticas pueden haber hecho que el circuito sea intransitable a velocidad de carrera.

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

a) Menos de dos (2) vueltas cumplidas desde la Luz Verde:

Si la carrera puede volver a largarse se aplicará:

1*) La largada original se considerará nula y carente de validez

Los boxes estarán cerrados (Salida).

2*) La distancia de carrera será reducida en dos (2) vueltas y en el procedimiento de largada se efectuará Vuelta Previa, la que se descontará del total de la prueba a disputarse.

3*) Solamente los autos que tomaron parte en la largada original serán admitidos en la nueva partida, por **considerarse anulada la primer largada**. No se permitirá el cambio por coche de reemplazo (muleto).

4*) Luego de haberse dado la señal para detener la carrera todos los autos que puedan hacerlo por sus propios medios mecánicos, se dirigirán directa, pero lentamente, a la línea de Bandera Roja bajo las directivas de los Oficiales Deportivos, **allí no se permitirá ningún tipo de servicios**.

Los autos que fueron asistidos por vehículos de rescate, deberán ser llevados a boxes para su eventual reparación en ese sector, pudiendo largar desde allí, cuando estén en condiciones y dentro de los plazos previstos en los procedimientos de largada.

Todos los autos pueden ser reacondicionados en los lugares habilitados para ello.

5*) La carrera se volverá a largar en cuanto las condiciones de pista así lo permitan. El inicio del procedimiento de largada no podrá ser antes de los diez (10) minutos de la detención de la prueba.

6*) Cuando el circuito se encuentre en condiciones para reiniciar la prueba, el Comisario Deportivo habilitará el mismo. Los autos que se encuentren reparando en boxes deberán largar desde allí

7*) **La grilla será la original**, quedando vacíos los lugares de quienes no larguen desde su posición.

8*) No se permitirá ninguna recarga o extracción de combustible, **bajo pena de hasta exclusión**.

b) Más de dos (2) vueltas cumplidas desde la luz verde, pero menos de las 2/3 partes de la distancia o duración de la carrera:

1*) Los autos se mantendrán en la línea de Bandera Roja en **régimen de Parque Cerrado**.

2*) **Los boxes estarán cerrados. (Salida)**

La carrera se reiniciará con un nuevo procedimiento de largada como el previsto en el Art. 23*.

3*) **El recorrido restante será el que resulte de restar al total establecido, las vueltas clasificadas más dos vueltas y en el procedimiento de largada se efectuará Vuelta Previa, que también se descontará del total de la prueba.**

4*) **La grilla para reiniciar la competencia será con los autos dispuestos en el orden de clasificación que tenían en la vuelta que corresponda, según establece el segundo párrafo del presente artículo.**

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

Quien llegue a los boxes en las condiciones establecidas podrá ser autorizado a reparar recién a partir del momento de producida la nueva largada, **siempre y cuando no hayan recibido ayuda de terceros**.

Igual tratamiento recibirán los vehículos que se encuentren reparando en boxes al momento de la Bandera Roja, quienes deberán dejar de trabajar, pudiendo reiniciar las tareas a partir de realizada la nueva largada.

6*) Ningún auto de reserva será aceptado.

7*) La nueva largada se producirá en cuanto las condiciones de pista así lo permitan. El inicio del procedimiento de largada no podrá ser antes de diez (10) minutos desde la detención de la prueba.

8*) Ningún trabajo en el auto se podrá efectuar en esta nueva grilla.

9*) No se permitirá ninguna recarga o extracción de combustible.

Para cualquiera de los casos, toda infracción a lo reglamentado, será penalizado **con hasta la exclusión del piloto responsable.**

10*) La clasificación Final será la que resulte al completarse el recorrido previsto, teniéndose en cuenta las vueltas transitadas por cada participante. (Art.22*-Art.25* 2* párrafo e Inc.B-4)

c) Si ha sido completada mas de las 2/3 partes de la distancia total de la carrera o duración desde la LuzVerde.

En el momento de la detención (las vueltas se redondean en más hasta el número entero de vueltas siguiente) la prueba será considerada cumplida, no habrá nueva largada y la Clasificación será establecida al final de la penúltima vuelta precedente a la detención de la competencia final. (Tener en cuenta la vuelta que transita el puntero)

ARTICULO 26*

PARQUE CERRADO

Al finalizar las pruebas oficiales (Clasificación, Series y Finales) los automóviles participantes deberán ingresar al **Parque Cerrado o al lugar que dispongan las Autoridades de la Prueba, quedando a disposición de éstas**, para las verificaciones que se considere necesario efectuar. Los vehículos serán liberados por los Comisarios Deportivos únicamente, cuando se hayan cumplido los controles y tiempos establecidos por el R.D.A.

El no ingreso inmediato, al término de las Pruebas Oficiales, al recinto de Parque Cerrado o el retiro del vehículo o partes del mismo de este sector sin autorización, **implicará la exclusión del mismo.**

Sólo aquellos oficiales que están a cargo de la supervisión podrán ingresar al Parque Cerrado.

No se permitirá allí ninguna intervención salvo que sea autorizada por estos oficiales o los Comisarios Deportivos (Artículo 37* del presente reglamento).

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

Todos los autos que luego de finalizadas las tandas de Clasificación, las Series o la Prueba Final queden detenidos en el circuito, están bajo la reglamentación de **Parque Cerrado.**

El incumplimiento de estas reglamentaciones implicará la aplicación de las sanciones previstas, que los Comisarios Deportivos determinen.

ARTICULO 27*

FALSA LARGADA

En todas las competencias serán colocados Jueces de largada.

Aquel competidor que deba ser sancionado por una falsa largada en las SERIES y/o FINAL, se le aplicará LO DISPUESTO EN EL ARTICULO 23* DEL PRESENTE REGLAMENTO EN LO QUE RESPECTA A LA VELOCIDAD MINIMA Y MAXIMA, COMO ASI TAMBIEN LA DISTANCIA ENTRE FILAS.-

ARTICULO 28*

LLEGADA

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

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

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

En caso que por cualquier motivo se demorase la señal de fin de carrera, la prueba se considerará concluida en el momento que debería haber terminado, conforme al RPP de la prueba.

Después de recibida la señal de finalización de la carrera, todos los autos deben proseguir por el circuito, a una **velocidad no mayor de 60 (Sesenta) Kph.**, directamente hasta el Parque Cerrado sin detenerse y sin asistencia (salvo la de los Comisarios de Pista si fuera necesario).

No respetar esta velocidad máxima, o realizar zigzagueos, frenajes bruscos, trompos, y/u otras exteriorizaciones con los vehículos en marcha, en cualquier sector del Autódromo, traerá aparejada una sanción **de multa de hasta \$6.000.- (Pesos seis mil.-)**.

Todo auto clasificado que no pueda llegar al Parque Cerrado por sus propios medios será puesto bajo el exclusivo control de los Comisarios de Pista o Técnicos, quienes llevarán o acompañarán el auto hasta el Parque Cerrado.

ARTICULO 29*

CLASIFICACIONES

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

Los autos que hubiesen cubierto menos de las 2/3 partes de la cantidad de vueltas cumplidas por el ganador (decimales se desechan), **no serán clasificados.-**

La Clasificación Oficial será la publicada luego de la carrera, sujeta a cualquier enmienda del E.F., que pudiese proceder según el R.D.A. y el presente Reglamento.

ARTICULO 30*

TOLERANCIA PARA LA CLASIFICACION EN LAS SERIES Y FINAL

Una vez arribado el vencedor de la Prueba, la tolerancia máxima para la clasificación del resto de los participantes será igual al tiempo equivalente de computar un minuto por cada mil metros o fracción, de la longitud del circuito, considerándose la fracción de distancia como un número entero de minuto, en más:

(ej. 1,5 km=2 minutos).

ARTICULO 31*
COMBUSTIBLE

El combustible será provisto por la A.C.T.C., a cargo o no del piloto o concurrente. Se deja expresa constancia, que bajo ninguna situación se permitirá ningún tipo de agregados químicos, o adulteración por cualquier sistema del mencionado combustible.

Que los exámenes que a posterior se realicen, luego de cada competencia, **deberán encontrarse en un 100%** de acuerdo a las muestras retiradas del transporte.

Dicho porcentaje se evaluará, fundamentalmente, en la cromatografía y la curva de computación entre el combustible de referencia (del transporte) y la muestra del automóvil a controlar (Art. 41 Reglamento Técnico).

ARTICULO 32*
ASISTENCIA EN LOS BOXES Y REABASTECIMIENTO

Para evitar dudas la calle de boxes estará dividida en dos carriles, el carril más cercano a la pared de boxes se denomina Carril Rápido y el más próximo a los garajes se denomina Carril Interno, y es el único sector donde se pueden llevar a cabo trabajos en los autos.

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

Si un piloto se pasa de su box antes de detenerse, sólo se podrá empujar el auto hacia atrás, por integrantes de su equipo, con el motor apagado, hasta su box.-

Quien no cumpla con lo establecido en éste artículo será pasible de sanciones de **hasta la exclusión**.

ARTICULO 33*
REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTE

Queda terminantemente prohibido el reabastecimiento de combustibles y/o lubricantes en el circuito o en la calle de boxes, durante la disputa de las distintas pruebas.

Queda expresamente prohibida la carga y almacenamiento de combustible con embudos y en recipientes de plástico. Quien no cumpla con esta disposición será sancionado por los Comisarios Deportivos, pudiendo llegar **hasta la exclusión**.

ARTICULO 34*
ENTRADA A LOS BOXES DE REABASTECIMIENTO

- 1) La zona llamada de **desaceleración**, forma parte del área de boxes.
- 2) Durante el transcurso de los Entrenamientos, Clasificaciones, Series y Final, solamente está autorizado el acceso a boxes por la zona de desaceleración. Todo incumplimiento a esta regla ocasionará la sanción de **hasta exclusión** de la carrera.
- 3) Todo conductor que desee abandonar la pista o entrar a su box o al patio de boxes, debe hacer notar su intención previamente y asegurarse que puede hacerlo sin peligro.
- 4) Salvo en caso de fuerza mayor, así considerado solamente 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**.

ARTICULO 35*
CIRCULACION EN LA CALLE DE BOXES

La circulación en la calle de boxes durante las pruebas oficiales será controlada por quienes designen los Comisarios Deportivos. Estos determinarán la velocidad máxima en cada escenario y aplicarán las sanciones correspondientes a quienes no cumplan con esta disposición. (Máxima 60 Km/h - Art. 51* del presente Reglamento)

Durante las pruebas de Entrenamiento y Clasificación se aplicará una multa de \$ 500.- (Pesos quinientos), la que se duplicará por cada reiteración durante la temporada.

En el transcurso de **las Series y / o Final** se aplicará Penalización Boxes o Recargo de tiempo.

La velocidad será controlada entre las líneas demarcatorias determinadas por los Comisarios Deportivos.

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

ARTICULO 36*
ASISTENCIA MECANICA DE LOS VEHICULOS

Los vehículos participantes sólo podrán ser objeto de la atención mecánica autorizada, en los lugares destinados previamente a esos efectos (**calle de boxes o boxes**), tanto en los Entrenamientos, Clasificaciones, Series y Final.

Está prohibido el reabastecimiento en la pista. Toda reparación que deba efectuarse en ella, deberá ser realizada **por el piloto** con las herramientas que lleve en el vehículo, **siempre que se encuentre alejado del tránsito de los restantes participantes y en un lugar que no ponga en riesgo su seguridad física .-**

La infracción a estas disposiciones será penalizada por los Comisarios Deportivos **con la exclusión** del infractor sin perjuicio de cualquier otra sanción que pudiera corresponderle.

Toda ayuda externa para movilizar un vehículo en pista, será penalizado con la **exclusión** de la prueba que esté disputando.

ARTICULO 37*
CONTROL TECNICO FINAL

Al finalizar las pruebas oficiales los automóviles participantes deberán ingresar a un Parque Cerrado o al lugar que dispongan las Autoridades de la Prueba, quedando a disposición de éstas, para las verificaciones que se considere efectuar.

Como mínimo los clasificados Primero, Segundo y Tercero, serán revisados para determinar si se encuentran en condiciones reglamentarias y para constatar si el auto es el mismo que se presentó en la Verificación Técnica Previa y si hay lugar a la aplicación de las penalizaciones previstas en el RDA , R.C. y/o RPP..

Los Comisarios Deportivos podrán ordenar, por sorteo o por resolución, realizar los controles técnicos a todos los autos que consideren conveniente.

La falta del sellado o la violación de las marcas de identificación, colocadas en el vehículo en la Verificación Técnica Previa o en cualquier otro momento, ocasionará la **exclusión del vehículo.**

La rotura de sellos o precintos implicará en forma automática la **exclusión** de la competencia.

Estas resoluciones, en el transcurso de la competencia son inapelables.

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

Asimismo podrán hacer retener una pieza o elemento del vehículo para su posterior control.

A tal efecto, todos los pilotos deberán designar dos (2) representantes (chasisista y motorista), que supervisarán la Revisión Técnica Final, que se realice a cualquiera de los autos elegidos.

La falta de designación o de la presencia en la revisión técnica será sancionada con la aplicación al piloto responsable de una multa de pesos dos mil (\$ 2.000.-)

ARTICULO 38*
NEUMATICOS

Los neumáticos, tipo slick, que utilizará la categoría durante las Pruebas Oficiales, serán monomarca homologados por esta ACTC para la categoría, **y con un máximo de 6 (seis) cubiertas nuevas por piloto, para todo el fin de semana (Entrenamientos, Clasificaciones, Series y Final). SE PODRAN RESELLAR 4 (CUATRO) CUBIERTAS USADAS DE LA COMPETENCIA ANTERIOR PARA SER UTILIZADAS EXCLUSIVAMENTE EN LOS ENTRENAMIENTOS OFICIALES.-**
Se sortearán entre los primeros 20 (Veinte) Pilotos del Campeonato de la especialidad, actualizado.

El Comisariato Deportivo dispondrá el control de su utilización, a la salida del sector de boxes en cada sesión oficial o en el momento o lugar que aquel lo considere necesario.

Todo en concordancia a lo dictado en el Art. No. 64 del Reg.Tec. de la especialidad.

ARTICULO 39*
NEUMATICOS DE LLUVIA

Serán monomarca homologados por la A.C.T.C., para ésta categoría. Deberán ser encargados con 15 días de antelación.

Concordante a lo dictado en el Art. No. 64 del Reg. Tec. de la especialidad.

ARTICULO 40*
SILENCIADOR EN BOXES Y PATIO DE BOXES

Durante todo el día en caso de encender el motor de un auto de carrera, en el sector de Boxes y/o Patio de Boxes, éste deberá obligatoriamente usar silenciador, (Art. 39 Inc 2 Reglamento Técnico) caso contrario será sancionado por los Comisarios Deportivos **con una multa de \$ 500.-.(Pesos quinientos)**, duplicándose la misma por cada reiteración durante la temporada.

Dicho silenciador deberá mantener los decibeles del motor standard.

ARTICULO 41***HANDICAP DE PESO O PESO POR PERFORMANCE**

El piloto que se adjudique una competencia final (antes de la disputa de la COPA DE PLATA) deberá cargar 30 (treinta) kg.- A partir del primer triunfo, toda vez que clasifique 1ro, 2do. o 3ro. deberá cargar 30 kg., 20kg. o 10 kg., respectivamente, todo ello hasta un máximo de 100 (cien) kg., sumados al peso mínimo estipulado por Reglamento Técnico (Art. 65*).-

CAMBIO DE ELEMENTOS MECANICOS

Todo piloto que así lo requiera deberá informar al DEPARTAMENTO TECNICO su decisión de cambiar los elementos autorizados en el presente bajo las siguientes condiciones y penalidades:

A-1 Las penalidades corresponderán cuando los cambios se realicen entre el inicio del 1er. Entrenamiento y los 30 (TREINTA) minutos posteriores a la finalización del tercio respectivo de la última clasificación.

NEUMATICOS: Todo cambio de neumáticos, penalizará con un recargo en el mejor tiempo obtenido en la clasificación general de 6/10 de segundo por cada uno de ellos sustituido

Este recargo se aplicará dentro de la serie que le ha correspondido integrar, de acuerdo a su mejor tiempo obtenido en la Clasificación General de la prueba.-

Quien realice el cambio luego de finalizada la última clasificación y haya obtenido el mejor tiempo general de ésta, perderá los puntos obtenidos para el campeonato.-

MOTOR: Por cada cambio de motor que se realice, penalizará con 6/10 de segundos (de recargo) en el mejor tiempo obtenido en la clasificación general.

TAPA DE CILINDROS: Por cada cambio de tapa de cilindros que se realice se aplicará un recargo de 3/10 de segundos, en el mejor tiempo obtenido en la clasificación general.

El porcentaje del 104 % se aplica sobre el mejor tiempo realizado de ambos días , sin tener en cuenta la presente penalización

El Departamento Técnico de la ACTC determinará si los neumáticos a sustituir están deteriorados por mal uso (bloqueos, despistes, etc.) o por falencias constructivas del mismo.

En caso de efectuarse el cambio por falencias constructivas, quedará sin efecto la aplicación de la penalización.

Quien realice el cambio **de tapa y motor**, luego de finalizada la última clasificación y haya obtenido el mejor tiempo general de ésta, no perderá los puntos obtenidos para el campeonato.

A-2 Quién notifique el cambio (neumáticos, motor, tapa de cilindros), vencido el plazo indicado precedentemente y hasta 1 hora antes del horario previsto para largar la 1er. Serie penalizará largando su serie correspondiente en la última posición.

Vencido el plazo detallado anteriormente, el Comisariato Deportivo está facultado para evaluar las circunstancias que habiliten su participación.

A-3 Los cambios notificados entre la finalización de la serie y 1 hora y 20 minutos antes del horario previsto para el inicio de la prueba final se realizarán bajo las siguientes penalidades

NEUMATICOS : Por el cambio de 1 (uno) neumático el piloto perderá 9 (nueve) puestos en la ubicación obtenida en la grilla de la prueba final ; 12 (doce) si cambia 2 (dos) cubiertas ; 15 (quince) por el cambio de 3 (tres) neumáticos, etc. etc., descendiendo como máximo al último lugar de los autorizados para la prueba final.

MOTOR :Si se cambia el motor, el piloto pierde la ubicación en la grilla entre los habilitados para la prueba final, cayendo al último puesto de la misma.

Se podrán usar como máximo 3 (tres) motores por fin de semana de carrera.

TAPA DE CILINDROS : Si se cambia la Tapa de Cilindros el recargo consistirá en la pérdida de 6 (seis) puestos respecto a la ubicación obtenida entre los finalistas, descendiendo como máximo al último lugar de los habilitados.

Vencido el plazo detallado anteriormente, el Comisariato Deportivo está facultado para evaluar las circunstancias que habiliten su participación.

SIENDO VARIOS LOS PILOTOS UBICADOS EN LAS ULTIMAS POSICIONES DE LOS HABILITADOS PARA LA PRUEBA FINAL COMO CONSECUENCIA DE ESTAS PENALIDADES, LOS MISMOS SERAN ORDENADOS DE ACUERDO AL CAMPEONATO ACTUALIZADO PARA ESA PRUEBA.-.

TODO PILOTO QUE REALICE LOS CAMBIOS MENCIONADOS DEBERA COMUNICARLO, EN TIEMPO Y FORMA AL DEPARTAMENTO TECNICO DE LA ACTC, Y ESTE COMUNICARA POR ESCRITO ESAS NOVEDADES AL DPTO. DEPORTIVO DE LA ACTC A EFECTOS DE MODIFICAR LAS CLASIFICACIONES Y GRILLAS DE LARGADA SEGÚN CORRESPONDA..

PENALIZACION “A” (Aplicado por el Dpto. Técnico ACTC)

En la CLASIFICACION: Perdida de 3 (Tres) puestos.-

En la SERIE: Perdida de 1 (Un) puesto.-

En la PRUEBA FINAL..: Perdida de 3 (Tres) puestos.-

ARTICULO 42*

DESVIOS Y ACORTAMIENTO DEL RECORRIDO OFICIAL

Ningún conductor, bajo cualquier pretexto, podrá acortar distancias, ni tomar por las banquinas, bajo pena de ser sancionado **con pase y siga o exclusión**, según lo determinen los Comisarios Deportivos.

Cuando un piloto con intención manifiesta o no y que a criterio de los Comisarios Deportivos dentro de sus facultades, hayan sacado ventaja al utilizar la calle de ingreso a boxes cerrando un tiempo de clasificación o finalizar el recorrido previsto para una Serie o competencia Final, podrá ser sancionado con la exclusión del evento.-

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

Si un competidor circulara evitando una chicana en forma sistemática, será **penado con exclusión.**

Si el hecho fuera ocasional e implicara una mayor demora para el competidor y no ocasionara perjuicios a los demás, a juicio de los Comisarios Deportivos, **podrá no ser**

penalizado con exclusión, pero sí con recargo de tiempo, pase y siga u otra sanción prevista en el R.D.A.

ARTICULO 43*

APERCIBIMIENTO

Consiste en un llamado de atención que se hará en caso de infracciones “Leves” a juicio de los Comisarios Deportivos, exhibiéndosele al infractor la bandera Negra y Blanca con el número respectivo, una sola vez durante dos vueltas y a todos los participantes. La CAF de la ACTC y el H.T. de Penalidades podrá también aplicar idéntica sanción si así correspondiera en el momento oportuno.

ARTICULO 44*

RECLAMACIONES

El derecho de reclamación, sólo corresponde a los Pilotos y/o Concurrentes . El mismo deberá ser dirigido al Comisariato Deportivo por escrito y acompañado de un arancel que fijará anualmente el Ente Fiscalizador.

ARTICULO 45*

PUNTUACION EN PRUEBAS SUSPENDIDAS

Cuando una prueba integrante del campeonato deba ser suspendida durante su desarrollo con carácter definitivo, por cualquier causa, los puntos se asignarán de la siguiente forma:

- 1- Si ha sido suspendida antes de cumplirse **el 20 %** de su recorrido o duración: **no otorgará puntos.**
- 2- Si lo ha sido entre **el 20 % y el 50 %** , **se otorgará la mitad de la puntuación** prevista originalmente para la prueba completa.
- 3- Si la suspensión se produce luego **del 50 %** de su recorrido o duración total, **se adjudicará la totalidad de los puntos** en disputa.

ARTICULO 46*

PUNTUACION EN LAS CLASIFICACIONES EMPATADAS

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

ARTICULO 47*

CASO DE EMPATE EN PUESTOS DEL CAMPEONATO

En caso de empate en el que hubiera dos o más corredores con la misma cantidad de puntos, el desempate se hará en favor del que hubiera logrado mayor número de primeros puestos en pruebas finales, si aún así no se definieran las posiciones, corresponderá el primer puesto a quién haya obtenido mayor cantidad de segundos puestos, luego de terceros y así sucesivamente. Si continuara existiendo el empate se compararán las posiciones logradas en las series clasificatorias. En caso de nuevo

empate se tomará en cuenta los mejores tiempos logrados en las pruebas de clasificación, conforme al criterio anterior.

Igual procedimiento se aplicará para establecer el orden de colocación en los puestos subsiguientes al primero.

ARTICULO 48*

RECARGO DE TIEMPO / PASE Y SIGA

Es la sanción aplicada por los Comisarios Deportivos de una competencia. Consiste en que al piloto que se le aplicara esta sanción, **sufrirá un recargo de tiempo que será de hasta 60'' (sesenta segundos)**, según el criterio del Comisariato Deportivo, en las Series Clasificatorias y/o Final, por infracciones cometidas en el transcurso de las mismas y que puedan haber significado para el sancionado ventajas sobre otros competidores y no merezcan una sanción mayor, salvo en caso de la FALSA LARGADA, donde se aplicará lo establecido en el Art. 27* del presente.

Esta penalización deberá ser comunicada al piloto en cuestión, al box respectivo y a todos los participantes, mediante un pizarrón con el número del auto, el recargo aplicado y la palabra RECARGO, durante dos vueltas, en el transcurso de la prueba.

Dicha comunicación podrá ser omitida solo si los Comisarios Deportivos toman conocimiento de un incidente en forma fehaciente al termino de las series y/o final. Podrán aplicar una sanción de recargo de tiempo al piloto cuestionado.

En lugar de un recargo de tiempo se podrá aplicar un pase y siga por la calle de boxes a velocidad permitida en dicho sector, siempre antes de que se hayan comenzado a transitar las cinco (5) últimas vueltas de la competencia.

La penalización de Pase y Siga podrá ser aplicada por los Comisarios Deportivos con motivo de cualquier transgresión reglamentaria que se produzca durante una competencia.

A partir del momento en el cual por primera vez se le indica dicha penalización, (se debe marcar durante dos vueltas, al piloto infractor, al box y a todos los participantes), en el curso de los siguientes tres pasos frente a la Dirección de la Prueba deberá producirse el ingreso a la calle de boxes a la velocidad permitida allí. (Tener presente que la marcación de PACE CAR, interrumpe la cuenta de los tres pasos frente a la dirección de la prueba)

Esta sanción NO podrá ser cumplida estando el Pace Car en pista.

En el caso de no darse cumplimiento a la orden de ingreso a la calle de boxes, quedara automáticamente EXCLUIDO de la competencia.

Estas sanciones son inapelables.

ARTICULO 49*

RESPONSABILIDAD POR EL PAGO DE LAS MULTAS

La responsabilidad por el pago de las multas, le corresponde a los pilotos sancionados, solidariamente con los concurrentes respectivos.

No podrá participar a partir del momento de la sanción en ninguna prueba, si no efectiviza el pago correspondiente.

ARTICULO 50*
REUNION OBLIGATORIA

Los Comisarios Deportivos, dispondrán la realización de una o más reunión / es obligatorias de los Pilotos, con las autoridades de la prueba, previo al inicio de las actividades en pista.

La inasistencia a esta reunión será penalizada con una **multa de \$ 500.- (pesos quinientos)**, la cual por cada reiteración, durante el transcurso del Campeonato será duplicada. No será apelable y deberá ser abonada en el momento de su notificación, **no pudiendo participar de ninguna prueba en tanto no sea cumplimentado su pago.**

Se deberá notificar al piloto ausente, de lo que se trató en esa reunión y posterior giro a la CAF de ACTC.

ARTICULO 51*
SEGURIDAD GENERAL

Está terminantemente prohibido a los pilotos conducir sus autos en dirección contraria a la carrera o marcha atrás a menos que esto sea absolutamente necesario para mover el auto desde una posición peligrosa.

Sólo podrá ser empujado un auto para retirarlo de una posición peligrosa respetando las indicaciones de los Oficiales de Pista.

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

La repetición de faltas graves o la evidencia de una falta de capacidad en el manejo del coche, tales como zigzagueos o maniobras que entrañen riesgos hacia terceros, podrán ocasionar la exclusión de los pilotos infractores.

Las maniobras antideportivas calificadas por el Comisariato Deportivo como tales, implicarán de acuerdo a su gravedad, la exclusión de los causantes. (Art. 08-002 – Inc. F – del RDA-ACTC)

Si un auto se detiene durante un entrenamiento, clasificación, series o final, debe ser retirado de la pista tan pronto como sea posible para que su presencia no constituya un peligro u obstáculo a otros participantes.

Si el piloto no puede, por sus propios medios, sacar el auto de una posición peligrosa, los Comisarios de Pista tienen la responsabilidad de asistirlo.

Es responsabilidad del piloto de colaborar para sacar el auto de una posición que implique riesgo para los demás participantes.

Quien no cumpla con esta disposición o realice una maniobra o tenga una actitud que implique serio riesgo para el resto de los participantes, **será sancionado.**

Durante el transcurso de las distintas pruebas los integrantes de los equipos no pueden salir del límite de los boxes para poder prestar ningún tipo de atención o ayuda a su piloto.

Los límites de los boxes están delimitados desde la zona de desaceleración hasta la salida de los mismos.

Aquel piloto, que por cualquier inconveniente en su automóvil, deban abandonarlo en el circuito tendrá que quedarse cerca de su vehículo para, una vez terminada la prueba,

colaborar en el posterior traslado al lugar que determinen las Autoridades de la Prueba, caso contrario se le aplicará una **(multa de \$500.- (pesos quinientos))**, la cual por cada reiteración, durante el transcurso del Campeonato será duplicada.-

Todo piloto involucrado en cualquier incidente no podrá retirarse del autódromo hasta no aclarar el tema con los Comisario Deportivos.

Durante las pruebas oficiales el motor sólo podrá ser arrancado por medio del motor de arranque, excepto en la calle de boxes donde se permitirá el uso de sistemas externos.

Los pilotos que participen en las pruebas oficiales deberán llevar, obligatoriamente, colocado en todo momento los buzos, capuchas, guantes, ropa interior, medias, (de tejido ignifugo) botas , cascos especificados, cinturones, cuello protector (sistema HANS) y las puertas cerradas. (Art. 54 y 55 del Reg. Técnico de la especialidad)

Se aplicará un límite de velocidad para la circulación en la calle de boxes durante el transcurso de todas las pruebas oficiales, éste límite será fijado para cada escenario, **no pudiendo ser nunca mayor de 60 Km/h. (Artículo 35* R.C.)**

Todo piloto que exceda este límite podrá ser penalizado con **multa de \$ 500.- (pesos quinientos)**, la cual será duplicada por cada reiteración durante el presente Campeonato.-

Si un piloto tiene dificultades mecánicas durante las pruebas oficiales, deberá abandonar las mismas lo antes posible y en forma segura sin implicar riesgo al resto de los participantes.

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

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

Toda infracción a esta disposición será penalizada **con sanción de hasta la exclusión.**

Todos los autos deberán tener un gancho para remolque, en la parte delantera como en la trasera (Art. 71* Reglamento Técnico). **El incumplimiento de ello traerá aparejada una sanción de multa de \$600 (pesos seiscientos)** , la cual por cada reiteración durante el presente Campeonato será duplicada.

ARTICULO 52*

SEÑALEROS

Cada participante proveerá dos (2) pecheras identificatorias, que deberán ser utilizados por los señaleros durante la realización de las Pruebas Oficiales.(Reglamento Técnico-Art. 72* - Inc. 1)

Dichos asistentes, serán los únicos autorizados por cada vehículo para cumplir su función en el sector “ Isla de Boxes” .

Serán penalizados por los Comisarios Deportivos, los Pilotos y/o Concurrentes, que no hagan cumplir esta disposición a los integrantes de su equipo, **con multa de \$ 500.- (pesos quinientos)**, la cual por cada reiteración durante el presente Campeonato será duplicada.

ARTICULO 53***PODIO Y CONFERENCIA DE PRENSA**

Es obligación de los tres primeros pilotos clasificados en las pruebas finales, y los que pida el Comisariato Deportivo, en forma anticipada, asistir al podio y a la conferencia de prensa inmediatamente de finalizadas las competencias.

Es obligación de los cinco primeros pilotos de la clasificación general, publicada el día sábado, y al terminar la segunda tanda de clasificación, concurrir al centro y/o sala de prensa para brindar las entrevistas solicitadas por los medios especializados.

Quien no cumpliera con ello, salvo por causa justificada o de fuerza mayor a entender por los Comisarios Deportivos, será penalizado **con multa de \$ 1.000.- (pesos un mil)**.

ARTICULO 54***DISPOSICIONES ESPECIALES**

1*) Es obligación de los participantes de los eventos fiscalizados por la CAF de esta ACTC, cumplir con las normas de convivencia e higiene en los boxes y en los trailers estacionados dentro de los circuitos. Toda infracción a lo dictado **será sancionado por la CAF de la ACTC.-**

2*) Durante la temporada 2010, después de disputarse la primer competencia, se **SUSPENDEN las pruebas libres de aquellos pilotos de TURISMO CARRETERA PISTA que hayan clasificado en los primeros 20 lugares de la clasificación general de esa carrera, hasta la próxima competencia. Los pilotos clasificados en los primeros 20 lugares de la clasificación general de la 2da. Competencia no podrán realizar pruebas libres hasta la 3er. Competencia y así sucesivamente hasta la última prueba del año en curso, en los circuitos habilitados al efecto, por la CAF de la ACTC.-**

Los pilotos que en la clasificación general ocupen del puesto 21* hasta el último clasificado, no tendrán prohibición de práctica.-

Al margen de esta medida, los pilotos de TURISMO CARRETERA están habilitados para realizar una (1) prueba libre (extra) hasta el 30-6-10.-

Es **OBLIGACIÓN** de cada Piloto, citado en el párrafo anterior, que realice una prueba, informar al Dpto. Deportivo de la ACTC por FAX y/o E-Mail, lugar y fecha de la misma. Su incumplimiento será pasible a una sanción impuesta por la CAF de la ACTC.-.-

3*) Ningún piloto de la categoría podrá participar **en las Cinco (5) últimas fechas del campeonato 2010**, si no hubiera competido en fechas anteriores.

4*) Con la finalidad de mejorar la presentación de cada equipo y uniformidad de la estructura de toda la categoría, se ha resuelto que las carpas de boxes serán de una medida y color

**uniforme, en tanto que el diseño interior correrá por cuenta de cada equipo.
Asimismo se
prohíbe la utilización de los boxes de dos pisos.**

5*) Se fija un Derecho de Inscripción para cada prueba, cuyo importe será determinado por el E. F.

6*) El Comisariato Deportivo podrá decidir que determinado vehículo debe ingresar a boxes para efectuar reparaciones, sin perjuicio de la posibilidad de requerir – de estimarse necesario – el asesoramiento pertinente del Dpto. Técnico de la CAF / ACTC.-

7*) Cuando un vehículo derrame cualquier tipo de líquido que pudiere afectar la seguridad de los demás competidores en pista, podrá aplicársele una bandera de reparación, a los fines de su ingreso inmediato a boxes.-

8*) Todo auto de la categoría Turismo Carretera Pista al salir a pista, tanto en los Entrenamientos, Clasificación, Series y/o Carrera Final / es, deberá estar dotado del SENSOR DE TIEMPOS asignado, debidamente conectado a su batería y en perfecto funcionamiento.-

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

Si lo citado precedentemente se produce en las Series y/ o Final / es, se produce por falla de conexión (se emitirán los tiempos y vueltas computadas en forma manual, pero se aplicará una sanción de multa de PESOS QUINIENTOS (\$ 500.-), la cual por cada reiteración , durante el transcurso del Campeonato, será duplicada.-

9*) SE REPRODUCEN LOS SIGUIENTES ARTICULOS DEL R..D...A.

07-015: COMPORTAMIENTO DE LOS PARTICIPANTES:

El firmante de la inscripción (concurrente) será responsable de las conductas y de las omisiones, trasgresiones, actitudes antideportivas y toda otra falta provocada o promovida por los miembros de sus respectivos equipos: director de equipo, piloto, copiloto, acompañante, navegante, mecánicos, preparadores, técnicos de los vehículos, cronometristas, 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, siendo solidariamente responsables con los miembros que la constituyen legalmente. (Art.07-006 del RDA.)

Es obligación de los corredores y demás participantes observar un comportamiento acorde con la tarea a desarrollar, evitando realizar hechos o actos que resulten lesivos o causen algún gravamen al Organizador o al E.F.. Deben atenerse estrictamente a lo indicado en el presente RDA, Reglamento de Campeonato y en el RPP, especialmente en lo que se refiere a la presentación de personas y máquinas, y competir en todas aquellas pruebas en que se hallaren inscriptos, salvo casos de fuerza mayor, lo que sólo será admitido después de una investigación satisfactoria que realizará el E.F.

Los competidores, mecánicos, integrantes de equipos u otras personas que tomen intervención directa o indirectamente en el desarrollo de las competencias, deberán efectuar las reclamaciones que estimen pertinentes, de la forma y por los medios previstos en el RDA. Está absolutamente prohibido efectuar públicamente y por cualquier medio declaraciones que afecten la imagen del Automovilismo Deportivo, de las autoridades del E.F. y de la carrera, absteniéndose asimismo y en todo momento de comentar, hacer citas, respecto de personas o entidades que se hallen en conflicto con la A.C.T.C..

Todas las infracciones al RDA, Reglamento de Campeonato y/o al RPP y sus anexos, serán objeto de la respectiva evaluación por medio del H.T.P..

08-002: ADELANTAMIENTOS -OBSTRUCCION -MANIOBRAS PROHIBIDAS

- a) 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 dar lugar por el otro lado. El o los banderilleros deberán hacerle una advertencia mediante una bandera azul, para avisarle que otro competidor intenta superarlo.
- b) 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 desclasificación** de los infractores.
- c) Las curvas así como sus zonas de entrada y de 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 competidores, tales como el imprevisto cambio de dirección, 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 multa hasta la exclusión de la carrera.**
La repetición de una conducta peligrosa, también puede ocasionar la EXCLUSION.
- d) 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 involucrados.
- e) La conducción reiterada de dos o más automóviles que circulen empujándose entre si, será advertida una sola vez con bandera de **advertencia/apercibimiento** (Negra y Blanca) a todos los vehículos en cuestión, quedando a criterio del Comisario Deportivo la colocación de la bandera negra de EXCLUSION para todos ellos o para uno o varios competidores que reiteren esta maniobra antideportiva.
- f) La repetición de faltas graves o la evidencia de una falta de capacidad en el manejo del coche, tales como zigzagueo o maniobras que entrañen riesgos hacia terceros, podrán ocasionar la EXCLUSION de los pilotos infractores. Las maniobras antideportivas, calificadas por el Comisario Deportivo como tales, implicarán de acuerdo a su gravedad, la colocación de bandera de

advertencia/apercibimiento (Negra y Blanca), y/o de EXCLUSION. La bandera de apercibimiento será colocada una sola vez a un competidor durante una manifestación deportiva, considerándose su reiteración como causal de EXCLUSION.

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

10*) Conforme a lo dictado en el Reglamento Técnico de la especialidad, Art. 72 – Inc. 1, Todos los integrantes de un equipo de competición de TURISMO CARRETERA PISTA, deberán estar uniformadas, es decir sus indumentarias deberán ser del mismo estilo y color.

En la pechera , lado izquierdo, se colocará el número identificador del auto representado, lo mismo se podrá poner en la manga, ubicándolo entre el hombro y el codo.-

No se permitirá la presencia en el box respectivo a personas no identificadas con lo dispuesto anteriormente.-

11*) La ACTC ha instituido para todos los pilotos licenciados por la entidad y que participen en las competencias automovilísticas por ella fiscalizadas, un subsidio de \$ 300.000.- para el caso de fallecimiento en ocasión de carrera, y por todo el año 2010. Los pilotos deberán denunciar en oportunidad de solicitar su licencia anual los beneficiarios, caso contrario tendrán derecho a la indemnización las personas enumeradas en el art. 38 del D/L 18.037/68 (t.o.) mediante la sola acreditación del vínculo, en el orden y prelación allí establecido.

12*) El Comisariato Deportivo cuenta con la información brindada por el S. I. F. (Sistema Integral de Fiscalización) permitiéndole realizar sus tareas con mayor perfección.-

13*) Todo vehículo de la especialidad debe contar obligatoriamente con un dispositivo de captura de imagen, con capacidad suficiente para poder grabar UNA (1) hora de competencia.- Debe ser colocado en forma tal que siempre enfoque hacia delante del auto . El personal adjunto del Comisariato Deportivo podrá retirar un cualquier momento del evento la memoria con la grabación producida para su evaluación pertinente.-

- a) La posición y dirección del dispositivo de captura de imagen, será coordinada con la Comisión Técnica.-
- b) Los datos obtenidos quedarán a disposición exclusivamente de las autoridades de la prueba por un período de siete días.-
- c) Queda terminantemente prohibido, bajo pena de considerarse como falta muy grave, difundir o facilitar las imágenes fuera del ámbito de las autoridades de esta ACTC.-

14*) Se prohíbe terminantemente designar un piloto, poseedor o no de Licencia Deportiva otorgada por esta CAF-ACTC, que cumpla funciones de PILOTO DE PRUEBA durante el corriente campeonato.-

ARTICULO 55*
EXCLUSION – DESCLASIFICACION

Las exclusiones podrán ser : Parcial o Total e Inapelables

La exclusión dispuesta por el Comisariato Deportivo, es la pena por la cual se priva a un licenciado de participar o seguir participando en una competencia o en una serie de competencias que integran una manifestación deportiva.

Cuando la trasgresión solo es conocida y / o confirmada por el Comisariato Deportivo al término de las pruebas durante cuyo transcurso tuvo lugar la infracción, éstos podrán aplicar la exclusión del infractor.

Las desclasificaciones, incluso las tomadas como resultado de las verificaciones técnicas, serán apelables.

No así los elementos de medición utilizados para toda la categoría, por el Departamento Técnico de la A.C.T.C.

ARTICULO 56*
SUSPENSION PROVISORIA

Siempre que el caso así lo requiera, el Ente Fiscalizador podrá aplicar la pena de **Suspensión Provisoria** hasta tanto exista pronunciamiento definitivo sobre la cuestión. Esta sanción es inapelable.

ARTICULO 57*
CONTROL DE SEGURIDAD DE CASCOS PROTECTORES, BUZOS ANTIFLAMA, CAPUCHAS, GUANTES, BOTAS, CUELLO PROTECTOR-SISTEMA HANS Y CINTURONES.

El control de estos items lo realizará la Comisión Técnica, en la Verificación Técnica Previa a la competencia o en cualquier momento de la misma (Art. 54 y 55 Reglamento Técnico).

TODOS ESTOS ARTICULOS Y REGLAMENTACIONES PODRAN SER MODIFICADOS EN CUALQUIER MOMENTO DEL CAMPEONATO, CON LA SOLA OBLIGACION POR PARTE DE LA CAF de la ACTC DE DARLO A CONOCER PUBLICAMENTE POR LOS MEDIOS TRADICIONALES : ANEXO - COMUNICADO DE PRENSA - WEB - ETC..-

BUENOS AIRES, 15 DE FEBRERO DEL AÑO 2010