



FEDERACIÓN REGIONAL DE AUTOMOVILISMO  
DEPORTIVO DE LA PROVINCIA DE CORDOBA  
[www.fradcba.com.ar](http://www.fradcba.com.ar)

# **REGLAMENTO GENERAL DEL CAMPEONATO**

**-2022-**

# **MIDGETS**

**VIGENCIA:** El presente reglamento general de campeonato (R.G.C.) tendrá vigencia a partir del día 01 de enero del 2022 y mantendrá la misma hasta que sea modificado total o parcialmente, debiendo contar para ello con el aval exclusivo de la FRADC, sin el cual cualquier modificación introducida carecerá de validez.

### **SIGLAS UTILIZADAS Y SU SIGNIFICADO.**

<b>FRADC:</b>	Federación Regional de Automovilismo Deportivo de Córdoba
<b>RDA:</b>	Reglamento Deportivo Automovilístico de la República Argentina.
<b>CDSF:</b>	Comisión Deportiva San Francisco
<b>RPP:</b>	Reglamento Particular de la Prueba.
<b>CD:</b>	Comisario Deportivo.
<b>ACA:</b>	Automóvil Club Argentino.
<b>FIA:</b>	Federación Internacional de Automovilismo.
<b>JB:</b>	Jefe de Boxes.
<b>CT:</b>	Comisario Técnico.
<b>RTM:</b>	Reglamento Técnico de Midgets.
<b>RGC:</b>	Reglamento General de Campeonato.

### **CAPÍTULO I: ORGANIZACIÓN DEL CAMPEONATO.**

**Art. 1:** La Federación Regional de Automovilismo Deportivo de la Provincia de Córdoba (en adelante FRADC), organiza el campeonato de la categoría **Midgets** correspondiente al año 2022 Los clubes afiliados a la FRADC y entidades privadas con licencia de “Organizador”, podrán organizar las competencias de los presentes campeonatos.

### **CAPÍTULO II: COMPETENCIAS DEL CAMPEONATO.**

**Art. 2:** El Campeonato 2022 estará compuesto por **diez (10) eventos**, incluidos en el Calendario Deportivo publicado por la F.R.A.D.C. En caso que algunas de las programadas resultaren de imposible realización comprobada por la F.R.A.D.C., ésta cantidad podrá ser reducida hasta un mínimo de **ocho (8) eventos**

1. Los **eventos** de formato **Regular**, tendrán como mínimo: Entrenamiento, Clasificación, Series, Semifinales, Repechaje o Pre-final y Prueba final. Los eventos **Especiales** tendrán como actividad deportiva lo que se establezca en cada R.P.P. (Reglamento particular de la prueba).
2. Se podrá realizar en un mismo fin de semana, un **doble evento Regular**, (dos competencias puntuables o “fecha doble”).
3. Se podrá realizar **un (1) evento Especial**, (con pilotos invitados), no pudiendo disputarse en las tres últimas competencias del Campeonato. El total de los puntos obtenidos por el piloto invitado le serán adjudicados al titular. La reglamentación de dicha competencia especial, se deberá estipular en el R.P.P. (Reglamento particular de la prueba).

#### **Evento de descarte:**

- a) Las posiciones finales del certamen 2022, serán establecidas realizando la sumatoria de los puntos obtenidos en **todos** los **eventos** del campeonato, **menos uno**, (evento de descarte).
- b) El evento de descarte de llevará a cabo después de la final de la última fecha.
- c) Se podrá descartar aquel evento en que el participante no haya intervenido.
- a) No se podrá descartar el que se llevará a cabo después de la final de la última fecha.
- b) No se podrán descartar aquellos eventos en los que un participante haya sido excluido en forma parcial o del evento, por infracciones a los Reglamentos técnicos o deportivos.

**Art. 3:** La FRADC queda facultada para suspender temporaria, parcial o definitivamente, una o más competencias donde no se garantice el espectáculo por factores climáticos adversos, mal estado irremediable del circuito o cualquier otra circunstancia que así lo justifique. En el primero de los supuestos, siendo el parque menor a 12 (doce) coches inscriptos a la hora de la iniciación, el Comisario Deportivo podrá declarar desierta la reunión. En los casos de suspensión temporaria o parcial, la FRADC deliberará y designará el nuevo día a fin de disputar la fecha suspendida.

### **CAPÍTULO III: AUTORIDADES**

**Art. 4:** Las Autoridades de cada prueba serán designadas por la FRADC.



**Art. 5:** El **Director general de la prueba** será la autoridad designada por la F.R.A.D.C. Deberá controlar el eficaz cumplimiento de los respectivos reglamentos y el normal desenvolvimiento de la jornada según lo preestablecido en los respectivos R.P.P. Se deberá poner a disposición del C.D. a los efectos que este requiera.

**Art. 6:** El **Comisario Deportivo** tiene a su cargo el control deportivo de cada prueba, sus decisiones serán irrevocables y a la terminación de cada competencia elaborará un informe, que deberá elevar a la FRADC dentro de las cuarenta y ocho horas de culminada la prueba, adjunto a la correspondiente planilla de clasificaciones.

Mediante la comprobación personal, podrá penalizar en el acto, a los competidores infractores, con sanciones que podrán alcanzar hasta la exclusión de la prueba y desclasificación, pudiendo aplicar todas las penalidades automáticas que prevé el R.D.A. y éste R.G.C.

Cualquier pedido de aclaración podrá ser formulado al Comisario Deportivo única y exclusivamente por concurrentes o pilotos, una vez finalizada la jornada. Ello sin perjuicio de apelar ante el Tribunal de Apelaciones por escrito, las situaciones apelables según el art. 182 del R.D.A.

Queda expresamente prohibido ingresar al circuito, hacer reclamaciones de viva voz o de otra manera inconveniente. Quien no observara esta norma de conducta, se hará pasible de penalidades que irán desde un apercibimiento, hasta la exclusión de la competencia y su posterior pase a Penalidades, a criterio del Comisario Deportivo. Si la infracción fuera cometida por mecánicos o concurrentes, se aplicará la sanción que corresponda al piloto que asistan.

El Comisario Deportivo juzgará los hechos y actitudes de los pilotos, mecánicos y colaboradores y los acontecimientos sucedidos en la pista exclusivamente por lo observado por él y por los veedores que lo asisten, y filmaciones, grabaciones, fotografías y cualquier otro medio electrónico, mecánico u óptico de registro de imágenes para juzgar los citados hechos.

**Art. 7:** Los **Veedores** asistirán al Comisario Deportivo para el correcto juzgamiento de los hechos acaecidos en cada prueba.

**Art. 8:** Los **Cronometristas** serán los encargados de la toma de tiempos (sensores), sorteo de las series clasificatorias y el ordenamiento de las series, repechajes, semifinales,

prefinal y final, conforme a los puestos y tiempos registrados. Serán los encargados de la publicación de posiciones y tiempos.-

**Art. 9:** El **Comisario de Boxes** es el encargado de dirigir la actividad dentro de boxes, disponiendo el acceso a este recinto de, corredores, mecánicos, concurrentes y máquinas, controlando sus movimientos y preparando la salida a pista en la prueba que les corresponda, informándoles sus ubicaciones. Colaborará estrechamente con el Comisario Deportivo, informando a éste de cualquier novedad en aquél sector.

**Art. 10:** Los **Oficiales de Boxes** asistirán al Comisario de Boxes en todo lo referente a la correcta actividad de boxes, deberán controlar que los participantes tengan y utilicen correctamente los medios de seguridad establecidos. A éstos corresponden la confección de los pizarrones de boxes e informar al Comisario Deportivo la no participación de un piloto en la prueba correspondiente.

**Art. 11:** El **Comisario Técnico** deberá ser un entendido en mecánica automotor y habrá un suplente para reemplazar en casos de ausencia o renuncia con similares características al titular. Cuando exista denuncia formal y procedente de un competidor sobre la máquina de otro el Comisario técnico deberá actuar a instancias del Comisario Deportivo. La denuncia para su aceptación, deberá ser por escrito y acompañada por el importe que la F.R.A.D.C establezca por cada ítem denunciado, debiendo ser entregado el importe en efectivo al Comisario Deportivo, único depositario del mismo. Ante la solicitud del Comisario Deportivo, el Comisario Técnico tendrá amplias facultades para efectuar la verificación de la máquina denunciada, una vez concluida la final de la fecha del cuestionamiento. Si el piloto afectado se opusiera o si se comprobara infracción al Reglamento Técnico de la categoría, el Comisario Deportivo sancionará al piloto de inmediato, con la pérdida de puntos que le hubiesen correspondido en la fecha, sin perjuicio de las actuaciones que el Tribunal de Penas de la FRADC estime que correspondan. El Jefe Técnico, en lo posible, deberá expedirse el mismo día de la competencia. El arancel oblado por el denunciante le será devuelto si su denuncia tuviera resultado positivo, caso contrario, perderá el mismo y deberá abonar además, un importe que determinará la CDSF al piloto denunciado como compensación del costo que resulte del desarme por el reclamo efectuado. Los Comisarios Técnicos no se detendrán en la revisión ante la primera irregularidad técnica encontrada, incluso si ésta, por sí misma, es suficiente para la exclusión.

**Art. 12:** El **Director de la Prueba**, además de lo establecido en el **Art. 5**, será el encargado de dirigir la actividad dentro del circuito, supervisar el correcto orden de largada de los competidores, señalará la última vuelta de cada serie y bajará la bandera a cuadros una vez finalizada la misma, además señalará a los participantes de las contingencias acaecidas (bandera amarilla, azul, etc.), en caso de tener que recurrir al sistema de largada con bandera Argentina este será el responsable de la misma. Por mandato del Comisario Deportivo detendrá una prueba con bandera roja.

**Art. 13:** Los **Banderilleros** se deberán ubicar en cada una de las curvas del circuito e informarán a los pilotos con la agitación de la **bandera amarilla** de algún peligro en la pista y la **bandera azul** en circunstancias que estipula el RDA. El criterio de aplicación de la bandera será determinado de antemano por el Director de la Prueba, con la anuencia del Comisario Deportivo.

**Art. 14:** Los **Oficiales de Pista** tendrán a su cargo acomodar la correspondiente grilla y pregrilla de cada una de las series y de asistir al Comisario de Pista en todo lo referente a la actividad dentro del circuito.

**Art. 15:** Los **Oficiales de los art. 12, 13 y 14** del presente R.G.C., serán designados asimismo como veedores si así lo dispone el Comisario Deportivo. Éstos deberán dar su informe única y exclusivamente al Comisario Deportivo.

#### **CAPÍTULO IV: INSCRIPCIÓN, CONCURRENCIA Y OBLIGACIONES DE LOS PARTICIPANTES.**

**Art. 16:** Las inscripciones para cada carrera se efectuarán en la pista el día de la competencia, los horarios se establecen en el R.P.P. Las mismas se aceptarán o declinarán por parte de FRADC, debiendo ésta, en caso de rechazo, fundamentar los motivos del mismo, siendo su decisión inapelable para quien intentara la inscripción rechazada.

**Art. 17:** Al suscribir la boleta de inscripción el corredor declara conocer el R.G.C., R.T., R.P.P., el R.D.A., el C.D.I. y los Anexos que a ellos se les realicen, prestando automáticamente su conformidad a todos ellos.

**Art. 18:** Los pilotos y concurrentes deberán obtener y presentar actualizadas las licencias deportivas y médicas correspondientes, extendidas por la FRADC. La mencionada presentación de licencias, se efectuará al inicio de cada competencia ante las autoridades de la prueba. Los pilotos deberán ser mayores de edad, y los comprendidos entre los 16 y 18 años, deberán presentar ante la FRADC, al solicitar la Licencia Deportiva, la autorización expresa de padres o tutores, por escrito, firmada y legalizada ante Escribano Público, siempre y cuando sus antecedentes ameriten el otorgamiento de sus respectivas licencias

**Art. 19:** Cobertura Médico-Asistencial Obligatoria: Todos los participantes en el momento de las Verificaciones Previas deberán obligatoriamente abonar el costo de dicha cobertura, de no hacerlo se le negará terminantemente la largada o participación de la Prueba.

**Art. 20:** Queda perfecta y suficientemente entendido que los corredores inscriptos, compiten por su exclusiva cuenta y riesgo, haciéndose responsable directo de cualquier daño que pudiera sufrir su persona, la de sus mecánicos o concurrente, en máquinas y/o elementos de cualquier naturaleza, antes, durante o después de la competencia y en todo el ámbito de la propiedad, quedando por lo tanto la FRADC y el Organizador, como las entidades que offician de fiscalizador y organizador respectivamente (y/o propietario del inmueble donde se efectúen las competencias), liberados de toda responsabilidad.

**Art. 21:** Todo piloto es directamente responsable por la conducta de sus mecánicos, concurrente, colaboradores u otras personas ligada a su equipo que se encuentren en los lugares de zonas restringidas o sin su correspondiente identificación provista por el Organizador o la FRADC, siendo pasible de sanciones cuando éstos incurrieran en falta. En el caso que algún piloto concurrente realizara en forma pública acciones, manifestaciones o gestos obscenos, agraviantes o antideportivos hacia las autoridades deportivas, organizadoras o fiscalizadoras, compañeros de actividad o público en general, el C.D. debe elaborar un informe pormenorizado de los hechos acontecidos, a fin de elevarlo al Tribunal de Penas de la FRADC.

**Art. 22:** Queda terminantemente prohibido, ingerir bebidas alcohólicas u otro estimulante, antes o durante el desarrollo del programa previsto, tanto a pilotos como a concurrentes, mecánicos y colaboradores. El C.D. podrá disponer la intervención del médico cuantas veces sea necesario, para efectuar la verificación pertinente a cualquier corredor, mecánico o concurrente, debiendo éstos obedecer la orden en forma inmediata. La constatación de la infracción o el no acatamiento de la orden impartida, determinará la exclusión del imputado, sin perjuicio de la posterior actuación del Tribunal de Penas de la FRADC. Los participantes serán pasibles de sanciones cuando violen lo establecido en éste R.G.C. o por el R.D.A., debiendo aceptar en principio las determinaciones del Comisario Deportivo, Comisario

Técnico, Comisario de Boxes y Comisario de pista efectuando las reclamaciones, si correspondieren, en forma procedente. En caso de producirse situaciones de extrema violencia, desbordes verbales o hechos incalificables, se dará intervención inmediata a la autoridad policial, sin perjuicio de la posterior actuación del Tribunal de Penas de la FRADC.

**Art. 23:** Los pilotos, mecánicos, concurrentes y/o colaboradores sancionados por el Tribunal de Penas de la FRADC con suspensión, tendrán prohibida la entrada a todo sitio que tenga contacto con los demás participantes de las competencias (patio de boxes o pista), mientras dure el efecto de la sanción, aún abonando la correspondiente entrada de acceso a los mencionados sectores como transeúnte.

**Art. 24:** Tanto concurrente como mecánicos deberán colocarse en lugar bien visible, la tarjeta de identificación (credencial), que les proveerá el Organizador o la FRADC. Estas credenciales son de carácter intransferible y facilitarlas a otras personas, hará al titular de las mismas (el piloto), pasible de sanción.

**Art. 25:** Los mecánicos y colaboradores exhibirán chalecos de color naranja provistos por el corredor o titular de la máquina con el n° del auto que atienden en el frente y en la parte posterior de dicho chaleco. Cantidad 2 (dos) por máquina, usado desde el ingreso a boxes hasta la finalización de la Competencia.

**Art. 26:** Todo piloto deberá poseer casco de tipo integral, cuello protector, calzado reglamentario, muñequeras, medias de algodón y buzo enterizo sin partes sueltas, elementos sin los cuales no podrá intervenir en ningún tipo de pruebas siendo pasible de severa sanción por la inobservancia de la presente norma. Es obligatorio el uso del sistema de protección cervical. En ningún caso los pilotos se podrán quitar el casco protector y cinturones de seguridad estando en pista, hasta que llegue a boxes.

**Art. 27:** Ante del debut de cada piloto en el campeonato, deberá ser sometido a prueba de suficiencia por el Comisario Deportivo. La misma consiste en una práctica en pista donde el piloto deberá demostrar que es apto y tenga dominio total del automóvil, siendo la decisión del Comisario Deportivo ante el resultado de la misma, inapelable. La mencionada prueba se realizará en pista, fecha y hora a determinar por la autoridad competente, efectuándose la comunicación pertinente al interesado. Un piloto **podrá** debutar en el Campeonato en la última competencia del presente calendario, pero no sumará puntaje alguno. A los efectos del puntaje, su clasificación no será tenida en cuenta, asignándose los puntos correspondientes al piloto que le siguiera en la clasificación final.

**Art. 28:** Todo piloto o concurrente está obligado a poner a disposición del Comisario Técnico su máquina para su control final, conforme a las especificaciones del Reglamento Técnico de Midgets. Si se negara su verificación, pierde automáticamente los puntos obtenidos en la fecha que corresponda, en el presente campeonato. Así mismo será pasible de una sanción accesoria, que aplicará el Tribunal de Penas de la FRADC de acuerdo a la gravedad del hecho.

## **CAPÍTULO V: SISTEMAS DE SEÑALES.**

**Art. 29:** El desconocimiento o desobediencia a las órdenes impartidas y/o señales, harán pasible al piloto de sanciones, que podrán llegar hasta la exclusión y desclasificación. A continuación se detallan las señales utilizadas en la categoría y su significado:

LARGADA: Con semáforo, bandera argentina o cuerda elástica.

LLEGADA: Con bandera a cuadros blancos y negros.

ATENCIÓN, PELIGRO, PRECAUCIÓN, PROHIBIDO ADELANTARSE DESDE EL SEMÁFORO EN CUESTIÓN HASTA SUPERAR LA ZONA OBSTACULIZADA: Con bandera amarilla agitada o luces amarillas intermitentes.

DEBE CEDER PASO: Con bandera celeste agitada.

DETENCIÓN TOTAL Y ABSOLUTA DE LA COMPETENCIA: Con bandera roja o semáforo de luz roja. (Esta bandera se encuentra en manos del Comisario Deportivo únicamente o de quien éste delegue para su tenencia. Esta bandera podrá estar acompañada por luz roja en semáforos instalados en torno al circuito. El disparador de esta luz también se encontrará en poder del Comisario Deportivo o de su delegad

FINALIZO EL PELIGRO, RETOMAR EL RITMO DE CARRERA: Fin de luces y banderas amarillas. (se puede acentuar con bandera verde).-

BANDERA NEGRA ACOMPAÑADA DE PIZARRA CON NUMERO: Significa exclusión del piloto con ese número, y debe detenerse en Boxes en la próxima vuelta. No se exhibirá durante más de cuatro vueltas.- La decisión de exhibir la Bandera Negra es competencia exclusiva de los Comisarios Deportivos.

BANDERA NEGRA CON CIRCULO NARANJA: Exhibida junto con cartel con número. Informa al piloto cuyo número se exhibe que su vehículo tiene problemas mecánicos que lo ponen a él o a otros pilotos en situación de riesgo y significa que debe detenerse en boxes en la próxima vuelta.- Cuando los problemas hayan sido resueltos a satisfacción de los Comisarios Técnicos, el auto podrá volver a salir a pista.- El no cumplimiento de lo establecido para esta bandera significará la exclusión del piloto con Bandera Negra.-

BANDERA BLANCA Y NEGRA: Dividida en dos partes diagonalmente, mitad blanca, mitad negra. Se levanta quieta con un número blanco sobre un cartel de señalización negro. Es una advertencia (sólo una vez) al piloto del coche cuyo número se exhibe, por su comportamiento. (Apercibimiento). Luego, final de la serie, semifinal, prefinal o final se le aplicará o no sanción que se le informará.-

**Nota:** Estas tres últimas banderas se exhibirán quietas. Se podrán autorizar la exhibición de las mismas en otros lugares que no sea la línea de largada en caso que la visibilidad, longitud del circuito o la velocidad de los coches, lo torne conveniente.-

La utilización de Banderas será conforme al **Anexo "H" C.D.I. – R.D.A.** (ver **CAPITULO XII: CODIGO DE BANDERAS** – Art. 62)

## **CAPÍTULO VI: ACTIVIDAD DEPORTIVA.**

**Art. 30:** Previo a cada competencia el Comisario Deportivo llamará a reunión de pilotos siendo su concurrencia obligatoria para todos los pilotos que hayan registrado su inscripción. Solo podrán participar de la misma los pilotos, autoridades de la prueba y terceros interesados con la aprobación del Comisario Deportivo. Ante la no concurrencia injustificada de los pilotos a la citada reunión el Comisario Deportivo aplicará al infractor una multa de **\$ 3.500.-** y ante la reiteración de tales actos se elevará un informe al Tribunal de Penas de la FRADC para la aplicación de medidas disciplinarias que correspondan.

**Art. 31:** La información a los pilotos sobre el orden para las series clasificatorias, repechaje, semifinal, prefinal y final se harán por medio de un pizarrón ubicado en el recinto de boxes, o la red de altoparlantes instalados en el circuito. Es responsabilidad de cada piloto mantenerse informado sobre el transcurso de la jornada para no producir demoras injustificadas en el cronograma, de generar esta conducta el Comisario Deportivo podrá aplicar las sanciones que crea conveniente.

**Art. 32:** Las largadas se efectuarán con máquina detenida y motor en marcha dentro de su cajón o grilla de partida.

Por razones de seguridad, se mantendrá el sistema de Pre-Grilla utilizado hasta el presente. Es decir, se alinearán los coches en la mitad de la curva anterior a la recta principal (recta de

largada), desde donde se dirigirán en ese orden a la grilla de largada a medida que el Oficial de Pista del lugar los habilita.

El piloto que no mantenga el lugar de largada predeterminado será sancionado conforme a lo establecido en el presente Reglamento General del Campeonato.

El piloto que así no lo hiciera o bien ocupe una grilla o cajón correspondiente a otra máquina, deberá largar detrás de la última línea de competidores en 9 (nueve) metros.

La señal de partida se realizará –principalmente- con semáforo con luces rojas prendidas, las que una vez apagadas señalan la largada, bandera Argentina o cuerda elástica a criterio del Comisario Deportivo según las circunstancias que se presenten.

Todo piloto que se adelante a la orden de largada correspondiente, será retrogradado detrás de la última línea de competidores en nueve (9) metros.

En el caso que un piloto ya sancionado cometiera nuevamente otra infracción en la misma serie, será excluido de la grilla de partida.

Siguiendo con las largadas, si uno o más autos se desplazan hacia algunos de sus lados molestando a uno o más competidores y éstos no pueden continuar en la competencia por roturas y/o alguna otra anomalía producida por este caso, el o los piloto/s infractores quedará/n automáticamente excluido/s. Si por lo contrario el o los pilotos damnificados y el o los pilotos infractores puedan seguir en dicha prueba, se le recargará desde 5 segundos hasta el tiempo de vuelta al final de la misma a el o los pilotos causantes de la infracción. El mismo criterio se aplicará cuando se esté desarrollando la prueba; si el o los pilotos damnificados no pueden continuar participando por el resto de las jornadas, los infractores tampoco podrán hacerlo.

El Comisario Deportivo podrá anular una largada cuando lo estime necesario y lo hará con bandera roja y/o semáforo con luz roja. Impartida la orden de detención, los competidores deberán retornar en el sentido de la carrera y a marcha reducida al lugar designado, estando prohibido ingresar al interior de pista. Sólo lo podrá hacer con la debida autorización del C.P. caso contrario el piloto será sancionado con la exclusión de la prueba en la que participa.

En caso de tener que largar nuevamente una competencia, los pilotos participantes no podrán abandonar el automóvil ni desabrocharse los cinturones de seguridad, salvo con expresa autorización del C.T. y/o C.D., en caso de desobedecer esta norma no podrán tomar parte en la competencia respectiva.

**Art. 33:** El Comisario Técnico, tendrá facultad para no permitir el ingreso a pista de todo vehículo que experimente evidente falla mecánica o daños en su estructura que pudiesen afectar tanto la seguridad del piloto, de los demás pilotos, del público o de los Oficiales Deportivos. Asimismo verificará que los pilotos estén con su buzo integral, casco, guantes, cuello protector, calzado reglamentario, muñequeras y cinturones de seguridad de tipo arnés colocados y abrochados, aquellos pilotos que no cumplan con estas condiciones, no se les permitirá la salida a la pista. Es obligatorio el uso del sistema de protección cervical.

**Art. 34:** En el caso de que un piloto experimente deficiencias en su máquina al momento del llamado del Jefe de Boxes, en la final, el Comisario Deportivo por indicación del Comisario Técnico, podrá otorgar 5 (cinco) minutos de tolerancia contados a partir del llamado del Jefe de Boxes para participar en la prueba, para subsanar las mismas, siempre dentro de boxes; cumplido éste lapso, no podrá ingresar a la pista, haciéndolo si corresponde, el piloto suplente.

Los vehículos se detendrán en la pre grilla, orden que se dará con bandera amarilla, y una vez dada la señal, con bandera verde, de avanzar desde la pre grilla hacia la grilla de partida, se considera comenzado el proceso de largada. Todo piloto que presente fallas en su unidad dentro de la pista NO se le otorgará un tiempo extra de reparación, quedando automáticamente fuera de la competencia.

No se producirá el reordenamiento de la grilla, por lo que quedará libre el espacio que ocupaba el piloto.

**Art. 35:** Al concluir cada prueba, a excepción de la final, los participantes retornarán a boxes deteniendo el midget y su motor en la puerta de acceso al mismo. El ingreso a éste sector se deberá hacer con motor apagado con el auxilio de sus colaboradores. En la final las máquinas deberán ser estacionadas en la parte interior del circuito y podrán ser retiradas previa autorización del Comisario Deportivo.

**Art. 36:** Una vez realizados los sorteos para las series clasificatorias, los pilotos no podrán cambiar su chasis por el resto de la competencia. Sí podrán hacerlo de una fecha a otra. Los pilotos que hubieran ingresado a boxes con su máquina y tuvieran dificultades insalvables con su impulsor antes de largar la serie clasificatoria, el repechaje, la semifinal, la prefinal o la final, podrán cambiar el mismo, trabajo éste que podrá efectuar dentro del tiempo que transcurre hasta la disputa de la serie que cuenta con su actuación.

**Art. 37:** Se declarará vencedor de una prueba, al piloto que cumpla en primer término el número de vueltas establecido. Los puestos subsiguientes corresponderán según el orden de pasaje frente al control y al mayor número de vueltas recorridas.

Se considerará finalizada la prueba en el momento de bajarse la bandera a cuadros al primer competidor, terminando el resto con el primer cruce de la línea de llegada, luego de impartida ésta orden.

En caso de que por error se accionara la bandera a cuadros **antes** de cumplida las vueltas estipuladas por este R.G.C. la competencia se dará por terminada en la vuelta que se bajó dicha bandera.

Para el caso de que por error se bajara la bandera en la/s vueltas **posterior/res** a la que estaba programada la prueba, se tomará la clasificación en la vuelta que estaba estipulada originalmente. Art. 17 RDA (Prescripciones Generales de Pista).

**Art. 38:** El movimiento de pilotos, mecánicos, colaboradores y máquinas, tanto en pista como en boxes, estará supeditado a las órdenes del Director de la Prueba y del Comisario de Boxes.

**Art. 39:** Los pilotos deberán mantener en todo momento sus máquinas dentro de la demarcación de la pista, formada por un cordón de entre 20 y 30 centímetros, no pudiendo salir de ella para superar otra máquina, salvo en casos de fuerza mayor (evitar accidentes, maniobras defensivas o involuntarias). La constatación de la inobservancia de esta regla, hará pasible al piloto de sanción a determinar. Queda totalmente prohibido circular en sentido contrario al de la carrera, en ningún momento y bajo ningún concepto.

**Art. 40:** En casos extraordinarios (accidentes graves o peligros inminentes) el Comisario Deportivo y/o el Director de la Prueba serán las únicas autoridades con capacidad para detener la prueba en cualquier momento.

Cuando durante el transcurso de la primera vuelta ocurrieran accidentes que no revistan gravedad y no obstruyan totalmente la pista, la prueba continuará, aun produciéndose deserciones de máquinas. En igual forma procederá el Comisario Deportivo, en cualquier momento de la prueba que lo estime necesario y procedente.

El Comisario Deportivo podrá detener la prueba, si lo considera conveniente cuando un piloto obstruya la pista de mala fe, en forma antideportiva o intencionada, penando al piloto infractor con exclusión parcial (no pierde los puntos ganados en la jornada hasta el momento de la exclusión parcial), o exclusión total de la prueba.

Cuando la suspensión de la prueba se deba a una maniobra accidental de un piloto en perjuicio de otro, y este no actuara tal lo mencionado en el párrafo anterior; o cuando un piloto entorpezca la continuidad de la prueba, ocasionando la suspensión de la misma, el competidor causante del inconveniente será sancionado partiendo desde nueve (9) metros detrás de la última fila de la grilla original de largada al producirse el nuevo lanzamiento.

La reiteración por parte del piloto de actitudes antes descritas y ya penalizadas en su primera oportunidad, equivaldrá a prohibir su participación en la prueba en cuestión o su exclusión definitiva.

**Art. 40 bis: NEUTRALIZACION DE LA COMPETENCIA:** Si durante el desarrollo de las pruebas (Series, Semifinales y/o Finales), algún incidente provocara que la competencia se detuviera con **bandera roja**, la reanudación de la misma se realizará bajo la modalidad de largada en movimiento y en "fila india", haciendo de Auto de Seguridad (AS), el vehículo que hasta ese momento lideraba la competencia.

- a) Los autos deberán mantener la fila, sin poder salir de su lugar, ni ponerse al costado del que lo precede hasta el momento de la señalización de largada, caso contrario se lo sancionará con recargo de tiempo
- b) Para el presente caso, la competencia NO se reducirá en ninguna vuelta. La prueba se mantendrá con el total de vueltas previstas.
- c) Está prohibido durante la vuelta de formación pasar a otro piloto bajo penalización a cargo de los Comisarios Deportivos.
- d) Si un piloto **se detiene** por cualquier razón en la vuelta de formación, no podrá volver a circular hasta que todo el pelotón lo haya superado, entonces podrá ubicarse detrás de la fila.

**Art. 41:** Cuando un piloto salga de pista en carrera, deberá retornar sin entorpecer al resto de los participantes. La inobservancia de ésta regla, con obtención de ventaja deportiva, será pasible de sanción por el Comisario Deportivo.

En el caso de vuelcos, el piloto y su máquina quedarán automáticamente excluidos de la competencia donde se produjo el accidente, como del resto de la jornada en disputa.

Si en la prueba **FINAL** uno o más autos vuelcan y la misma se detuviera con bandera roja, se procederá de la siguiente manera:

- a) Si ésta supera las 10 (diez) vueltas de las 12 (doce) establecidas para el recorrido de la competencia final, la misma se dará por concluida, clasificándose a los pilotos según el paso de la vuelta anterior en la que fue exhibida la bandera roja, incluyendo (si correspondiera) a los que volcaron u abandonaron en la vuelta descartada como consecuencia de los incidentes
- b) Si ésta no superó el límite establecido por el ítem anterior, los que volcaron u abandonaron serán excluidos y se volverá a largar hasta cumplir con las vueltas programadas.

## **CAPÍTULO VII: ORDEN Y PROCESO DEL PROGRAMA DE COMPETENCIA.**

**Art. 42:** Cada competencia del campeonato se realizará en circuitos ovalados de tierra, contando con aproximadamente 400 metros de recorrido, en sentido antihorario y constará de las siguientes pruebas, en éste orden:

### **VUELTA DE PRESENTACIÓN:**

En la vuelta de presentación o desfile de la categoría, el auto será conducido únicamente por el piloto, a velocidad moderada y sin hacer aceleradas bruscas. Se estacionarán en fila de a cuatro (4) autos frente al Palco de Control.

### **SERIES CLASIFICATORIAS:**

1. Se disputarán las que requiera el número de coches presentes, con un máximo de siete (7) autos por serie. Largando 4 en la primera fila y 3 en la segunda fila, a 5 (cinco) vueltas cada una.
2. El ordenamiento de las distintas grillas de partida de las series clasificatorias, se determinará por sorteo.
3. Si se detiene la serie antes de cumplirse la segunda vuelta, se respetara la grilla original, quedando libre el espacio de él, o los pilotos que hubieran sido sancionados.

4. Si se detiene pasada la segunda vuelta y antes de cumplirse la sexta (6ª) vuelta se largará ordenándose de acuerdo al último paso en el control, la vuelta anterior a la detención y se largara en fila india.
5. Si se detiene en la vuelta sexta (6ª) se da por finalizada.

#### **SEMIFINALES:**

1. Se disputarán las que requiera el número de coches presentes, desarrollándose a 8 (ocho) vueltas cada una, con un máximo de diez (10) autos por serie, ubicándose 4 (cuatro) en primera fila, 4 (cuatro) en segunda y 2 (dos) en la tercer fila
2. Estas Semifinales estarán integradas con los mejores 24 (veinticuatro) puestos y tiempos de las Series clasificatorias.
3. Se podrán completar con autos tomados de las Series clasificatorias y que estuvieran en condiciones de participar, de acuerdo al orden dado por el puesto y tiempo logrado durante su Serie clasificatoria.
4. Estas Semifinales se integrarán con los puestos y tiempos obtenidos por los participantes en su Serie clasificatoria.
5. Aquellos pilotos que no hayan intervenido en las Series clasificatorias, podrán tomar parte de esta prueba largando nueve (9) metros detrás de la última fila de pilotos clasificados.
6. Finalizadas las Semifinales los pilotos deberán ingresar al interior del circuito dejando las máquinas debidamente estacionadas, retirándolas al finalizar la última semifinal previa autorización del C.T. ó C. D.-
7. En la eventualidad de sancionados, excluidos y /o deserciones de competidores, para la nueva largada no se procederá a reordenar la grilla de partida.
8. En semifinales no ingresarán pilotos suplentes. Si se detiene la prueba antes de cumplirse el segundo giro, no ingresarán pilotos suplentes, se reordenará la grilla, quedando el espacio libre si hubiera pilotos sancionados los que largarán nueve (9) metros detrás de la última línea de pilotos clasificados. Si se detiene la prueba pasada la segunda vuelta y antes de cumplirse la octava (8ª) vuelta, se largará nuevamente la prueba.
9. Si se detiene cumplida la octava (8ª) vuelta, se da por finalizada.

#### **REPECHAJE O PREFINAL:**

1. La correrán todos los autos que no accedan directamente a la final, se ubicaran en la grilla dependiendo puesto y tiempo respectivamente.
2. En el caso de que la cantidad de autos clasificados a los Repechajes sea superior a 12 (doce), deberán correrse 2 (dos) de los mismos.
3. 1ero y 2do del Repechaje avanzan a al final, ubicándose los mismos en los últimos 2 (dos) cajones de la grilla de la final. En el caso que haya 2(dos) Repechajes accederán a la final los ganadores de cada carrera.
4. El Repechaje o Prefinal, otorgará puntos siempre que se cumpla con el mínimo de vueltas establecidas, excepto aquellos que clasifiquen a la final, ya que los mismos sumaran los puntos correspondientes al puesto que obtengan en la misma.
5. Del 3er puesto hacia atrás quedaran como suplentes para la Final, siempre y cuando haya 1(un) Repechaje, en el caso que haya 2 (dos) los suplentes se definirán por puesto y tiempo respectivamente.
6. El primer y segundo suplente tendrán que esperar en la puerta de salida a pista en condiciones para entrar a la competencia, de no suceder así, dichos suplentes perderán su puesto, llamando así al 3er suplente y sucesivamente.
7. Dichas carreras serán a 8 (ocho) vueltas.

#### **FINAL:**

1. Entran 12 (doce) coches en total, 10 (diez) directamente de las Semifinales y 2 (dos) de los Repechajes. La prueba se desarrollará a 12 (doce) vueltas.
2. Si la carrera se para con bandera roja en la primera vuelta, el relanzamiento se hace desde 0 (cero), de quedar algún auto fuera en la detención, ya sea por accidente, rotura o exclusión se procederá al ingreso de los suplentes, cabe destacar que el ingreso se hará solamente hasta la 5ta vuelta inclusive. De suceder alguna detención con bandera roja de la 6ta vuelta en adelante el ingreso de suplentes no será posible.

3. Todo aquel piloto suplente que ingrese a la final, de manera automática se le eliminaran los puntos obtenidos en el Repechaje, ya que obtendrá los puntos correspondientes al puesto obtenido en la final.
4. Los 12 (doce) pilotos de la grilla inicial de la final, van a sumar los puntos con solo presentar el auto en grilla de largada, destacar que tiene que presentarlo en marcha y en condiciones óptimas de largar, lo cual será verificado por el comisario técnico de la carrera.
5. Todos los pilotos que deban abandonar la carrera final antes de la 7ma, lo cual provoca la entrada de suplentes, se le ira restando un punto después del último, ejemplo: los puntos obtenidos por el último puesto de la final son 9 (nueve), al ingresar un suplente automáticamente el auto que abandono o fue excluido pasara a sumar 1(un) punto menos que el último, decantando así en base a la cantidad de suplentes que entren, con la entrada de un suplente el que quede fuera de la competencia sumara 8 puntos, si entran 2 suplentes el primer damnificado de la carrera sumara 7 (siete) y 2do sumara 8 (ocho) así sucesivamente dependiendo la cantidad de suplentes que ingresen.

**Art. 43:** La clasificación final de las pruebas, parada y vuelta a largar, no se efectuará por suma de tiempos, sino de acuerdo a las posiciones que cada participante ostente al bajarse la bandera a cuadros y dar por finalizada la competencia, es decir que se tomarán como oficiales los puestos (ubicación) obtenidos por cada participante hasta ese momento y no los tiempos establecidos por los mismos, quedando como últimos clasificados los pilotos participantes de las series declaradas atípicas. En el caso de haber más de una serie atípica, se tomarán como oficiales los puestos y tiempos obtenidos por cada participante hasta ese momento en las series no declaradas atípicas y remitirá a las pruebas anteriores para ordenar las clasificaciones, hasta llegar de ser necesario, al sorteo oficial (inicio), para las series declaradas atípicas.

**Art. 44:** Referente a la puntuación a otorgar en cada prueba, para tener acceso a la misma, **-a excepción de la Final-**, se deberá cumplir con un mínimo de vueltas, computadas frente a la línea de sentencia, que para cada caso en particular será según se detalla a continuación:

- **Series clasificatorias:** **Cinco (5) vueltas**
- **Semifinales:** **Seis (6) vueltas**
- **Repechaje-** **Seis (6) vueltas**

#### **Puntajes:**

Todo piloto regularmente inscripto y tome parte como mínimo en las pruebas libres, **recibirá 1 (un) punto de presentación.**

En la **penúltima** competencia se otorgará **QUINCE (15) puntos de presentación.**

En la **última** fecha se otorgarán **TREINTA (30) puntos de presentación.**

**Aquel piloto que obtenga la vuelta con el mejor tiempo, más rápida. Teniendo en cuenta series, semifinales, repechajes y finales obtendrá (5) CINCO puntos.**

El puntaje por presentación se adicionara al puntaje de la competencia.

Si un piloto es excluido del evento por anomalías Técnicas o Deportivas perderá todos los puntos logrados hasta ese momento en esa competencia (puntos de presentación, series, semifinales y finales)

#### **Series:**

Puesto:	1	2	3	4	5
Puntos:	3	2,5	2	1,5	1

#### **Semifinales:**

Puesto:	1	2	3	4	5	6	7	8
Puntos:	8	7	6	5	4	3	2	1

#### **Repechaje o Prefinal:**

Puesto:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Puntos:	0	0	5	4	3	2	1	1	1	1	1	1

**Final:**

Puesto:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Puntos:	27	24	22	20	18	16	14	13	12	11	10	9

En el presente calendario hay descarte (ver Art. 2)

**Nota:**

1. En las competencias que se realicen en circuitos que estén ubicados a más de doscientos kilómetros (200 km.) de distancia -por ruta de asfalto, la más corta-, de la localidad de Altos de Chipión, se otorgará puntaje doble en Series, Semifinales, Final B y Final A.
2. Estas competencias no se podrán realizar faltando dos (2) carreras para finalizar el certamen.

**Art. 45:** Para consagrarse Campeón del torneo, además de conseguir la mayor cantidad de puntos, deberá haber participado en por lo menos el cincuenta por ciento (50 %) de las competencias del presente Campeonato, de no ser así, será considerado Campeón aquel participante que habiendo cumplido con los requisitos establecidos en el presente artículo, siga al participante con más puntos, en forma inmediata en el Campeonato (segundo colocado).

**Art. 46:** En la final de no completarse un parque del cincuenta por ciento (50%) de los autos fijados para ésta (seis -6- máquinas), pese al ingreso de suplentes, se declarará desierta la competencia.

**Art. 47:** Los competidores tienen la obligación de comunicar con suficiente antelación, en caso de imposibilidad de llegar a horario, a efectos de proceder a realizar el sorteo de ubicación en las series clasificatorias. El incumplimiento de éste artículo lo dejará fuera de competencia, ya que no podrá incorporarse a las series clasificatorias, una vez determinadas las correspondientes grillas de partida.

**Art. 48:** Los pilotos que deben participar en la prueba siguiente a la que se está disputando, deberán encontrarse preparados y con las máquinas dispuestas para efectuar la salida en conjunto, cuando el Comisario de Boxes lo ordene, efectuando una vuelta al circuito para ubicarse en la línea de pregrilla.

El piloto que tuviera algún inconveniente para poder participar, ya sea por problemas mecánicos y/o personales, deberá avisar rápidamente su deserción al Comisario de Boxes a fin de poder re-acomodar el orden de las competencias.

**CAPÍTULO VIII: SISTEMA DE CRONOMETRAJE Y PLANILLAS.**

**Art. 49:** Los puestos y tiempos oficiales de cada prueba serán registrados por los oficiales deportivos y cronometristas de la FRADC con la visa del Comisario Deportivo.

Todos los aparatos de medición y control (cronómetros, transponders, computadoras, calibres, balanzas, tester's de combustible o cualquier otro elemento necesario para las tareas mencionadas) utilizados por la CDSF de la Federación Regional del Automovilismo Deportivo de la Provincia de Córdoba para la fiscalización y control de las competencias, **son inapelables e inobjetables.**

**CRONOMETRAJE:** En las competencias que los vehículos utilicen sensores de cronometraje automático (transponders) para la toma de tiempos, no se tomará en cuenta la posición visual respecto la línea de llegada o paso del vehículo. La posición en que se ubique el vehículo lo otorgará el tiempo que establezca o genere el sensor del mismo y no su visualización. El mismo deberá estar ubicado con un mínimo de 30 cm detrás del eje delantero y un máximo de 40 cm del nivel del piso.

El piloto que utilice el sensor de cronometraje automático, propiedad de ésta Federación, deberá entregar a la fiscalizadora, el respectivo “transponder”, teniendo como plazo máximo, sesenta (60) minutos después de concluido el evento.

- La no devolución en término, será sancionada con una multa del equivalente en pesos, a cien (100) litros de nafta Infinia YPF.
- La destrucción o pérdida del sensor (transponder) será sancionada con una multa equivalente al valor de reposición del mismo, más gastos.

“Todo retraso en el pago de las multas dará lugar a una **Suspensión**, al menos hasta el pago de estas” (Art. 12.7.2 C.D.I.).

## **CAPÍTULO IX: SANCIONES:**

**Art. 50:** El Comisario Deportivo será el único facultado para aplicar sanciones a los competidores, las mismas consistirán en Apercibimiento, recargos de tiempos, multas y exclusiones de la prueba en función a la falta cometida a exclusivo criterio del mismo.

### **Art. 51: RECLAMACIONES:**

- a. El derecho de reclamaciones sólo corresponde a los Concurrentes, estando prohibido -bajo pena de sanciones posteriores- a los participantes y sus equipos, expresarse en voz alta o con expresiones inapropiadas. TODA reclamación deberá ser presentada por escrito y acompañada de una caución cuyo importe será de pesos cuarenta mil quinientos (\$ 41.500.-) por ítem reclamado, y que sólo será reembolsable si se reconoce el fundamento de la reclamación o por decisión de la Comisión Deportiva de la F.R.A.D.C.
- b. Las reclamaciones relacionadas con una competición deben dirigirse al Director de la Prueba, o al Comisario Deportivo. Las reclamaciones contra un error o una irregularidad cometida en el curso de una competición, contra la no conformidad de los vehículos con los reglamentos que lo rigen, contra la clasificación establecida al final de la competición, deben presentarse, salvo imposibilidad material admitida por los Comisarios Deportivos de la competencia lo más tarde, **treinta (30') minutos** después de la publicación de la clasificación.
- c. Todo piloto que no haya sido citado por parte de los Comisarios Deportivos y que desee una entrevista con ellos para tratar un determinado caso en el que estaría involucrado, deberá abonar un monto de pesos **tres mil quinientos (\$ 3.500.-)**, que le serán devueltos si dichas autoridades lo consideran justificado o fundamentado. La audiencia debe ser solicitada al menos dentro de los **veinte (20') minutos** después de la publicación de los resultados de la prueba en que el piloto entiende sucedió el hecho, luego de ese período no se admitirá audiencia alguna.
- d. Si se tratara de una reclamación técnica, deberá abonarse una caución, por cada ítem cuestionado, además se constituirá un aval para responder por los perjuicios ocasionados en caso de resultar sin fundamentos la reclamación efectuada, la que procederá a un reintegro o a su cobro según la cifra que ella misma estime, según corresponda.
- e. Únicamente se recibirá el reclamo técnico, -en tiempo y forma-, si el reclamante tiene su vehículo en régimen de Parque Cerrado, de lo contrario, no se le recibirá su reclamo.
- f. Al vehículo del reclamante, se le revisará el mismo ítem al cuál reclama.

### **Art. 52: APELACIONES:**

- a. Todo concursante tiene el derecho de apelar contra las penalizaciones pronunciadas y/o las decisiones –apelables- tomadas por los Comisarios Deportivos de una competencia. Debe notificar, bajo pena de pérdida de su derecho, a los Comisarios Deportivos del evento, por escrito y en los **sesenta (60') minutos** siguientes a la notificación de la sanción firmada, su intención de apelar esta decisión.
- b. La apelación debe acompañarse de una caución de dinero cuyo importe es de pesos **cuarenta mil quinientos (\$ 41.500.-)**. Esta caución es exigible en el instante en que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, y no será restituida si el interesado no continúa con esta intención o si la resolución le es

adversa. Sólo será devuelto cuando la resolución definitiva sea favorable al recurrente.

**Art. 53: DECLARACIONES PUBLICAS:** Si algún piloto, concurrente o allegado al mismo, realizara declaraciones de carácter público (a través de cualquier medio –gráfico, radial y televisivo-, o redes sociales –facebook, twitter, etc.-) referidas a la categoría, competencia, campeonato, autoridades deportivas, dirigentes, instituciones organizadoras, etc., que resultaren agraviantes y/o exponiendo situaciones que no hubieran sido tratadas o aclaradas convenientemente, (Art. 50 RDA), el Comisario Deportivo y el Fiscalizador, se reservan el derecho de solicitar al Comité Ejecutivo de la FR.A.D.C. que considere el caso y aplique sanciones disciplinarias o económicas según crea conveniente en cuanto a forma y duración.

**Art. 54: COMPONENTES, SISTEMAS Y/O ELEMENTOS TECNICOS ORIGINALES:** Como parte de la metodología de revisiones técnicas previas o finales de las competencias, se establece que los componentes, sistemas y/o elementos técnicos externos o a la vista del vehículo de competición dispuestos reglamentaria y taxativamente como “**ORIGINALES**”, se encuentran sin restricción de ningún tipo para su observación visual (únicamente), por parte de pilotos, concurrentes y preparadores del evento deportivo automovilístico. Aquellos que -a criterio de las Autoridades Deportivas-, los oculten deliberadamente o impidan por cualquier forma su observación, serán pasibles de una **multa de pesos veinte mil (\$ 20.000.-)**.

#### **CAPÍTULO X: PISTA Y PARQUE CERRADO (BOXES).**

**Art. 55:** Únicamente tendrán accesos a boxes el piloto y cuatro colaboradores, incluyendo entre estos últimos al concurrente, exhibiendo sus credenciales correspondientes, tal lo expresado en el artículo número 25 del presente R.G.C

**Art. 56:** Se permite la entrada al sector de boxes de transeúntes abonado su correspondiente entrada. En esta circunstancia la entidad organizadora podrá implementar y exigir la exhibición de la pertinente entrada o credencial.

**Art. 57:** Solamente se permitirá el ingreso a boxes de un solo auto de competición por piloto. En consecuencia no está permitido el acceso de autos de reserva, suplentes o muleros. De igual forma solamente podrá ingresar a boxes un piloto por auto. Por lo tanto, el ingreso de la máquina a boxes se realizará con el número del competidor que vaya a participar con la misma, no pudiendo cambiarlo posteriormente. Se podrá cambiar de auto antes de las series clasificatorias únicamente.

**Art. 58:** Se prohíbe asimismo el ingreso a parque cerrado de todo vehículo que no fuere exclusivamente de competición y perteneciente a un corredor regularmente inscripto.

**Art. 59:** Está terminantemente prohibida la presencia dentro de la pista, de pilotos y/o colaboradores sin previa autorización del Comisario Deportivo. Deberán permanecer dentro del sector de boxes y solo podrán ingresar a pista cuando sean autorizados por el Comisario de Boxes o el Comisario Deportivo. Cuando en virtud de lo anteriormente dicho, se autorice el ingreso de los colaboradores al circuito, los trabajos a realizar se efectuarán en el interior de la pista y/o si el C.T. así lo autoriza, en el sector de boxes. El incumplimiento a esta norma del presente artículo traerá aparejado la sanción de ubicación de largada 9 metros detrás del último piloto clasificado a el o los pilotos infractores.

**Art. 60:** La línea interna de la pista (cuerda), estará señalizada en todo su recorrido de forma tal que sea perfectamente visible tanto para el piloto como para las autoridades deportivas.

## CAPITULO XI: MODIFICACIONES.

**Art. 61:** Cualquier artículo del presente R.G.C. Podrá ser sometido a análisis para su modificación solamente con el 75% de la aprobación de los pilotos (mediante firma). La facultad de modificar o no el artículo en cuestión queda exclusivamente a cargo de la FRADC.

## CAPITULO XII: CODIGO DE BANDERAS

**Art. 62:** Banderas utilizadas por el Director de la Prueba o sus adjuntos en la línea de la Dirección de la Prueba:

### **A) Bandera Nacional**



(Debe ser agitada) Señal de largada de los ensayos cronometrados, pero no utilizable para la largada de una competencia salvo que momentáneamente no funcionaran los semáforos.

### **B) Bandera roja**



(Debe ser agitada) Para uso exclusivo del Director de la Prueba en la línea de largada, el mismo indicará a todos los puestos de banderilleros quienes mostrarán la misma y significa la detención absoluta e inmediata de la competencia. También puede ser usada por el Director de la Prueba o sus adjuntos para cerrar la pista antes de una competencia.

### **C) Bandera a cuadros blancos y negros**



(Debe ser agitada) Indica el fin de una práctica, clasificación o carrera.

### **D) Bandera negra**



Informa al piloto que debe dirigirse inmediatamente y entrar y detenerse en el Parque Cerrado. Si el piloto por alguna razón no cumpliera con la orden impartida se deberá mostrar (la bandera negra) como mínimo cuatro vueltas (4) consecutivas. La decisión de mostrar esta bandera debe ser tomada con acuerdo de los Comisarios Deportivos. El equipo del piloto deberá ser inmediatamente avisado.

### **E) Bandera negra con circulo naranja**



Esta bandera se exhibe junto al número del kart e informa al piloto que su kart tiene un desperfecto mecánico que lo hace peligroso para él y para los demás participantes. **Deberá detenerse en la próxima vuelta en el área de reparaciones.** Podrá volver a la pista una vez solucionado el desperfecto.

### **F) Bandera negra y blanca dividida diagonalmente**



Advierte a un piloto que está apercibido por haber realizado alguna maniobra que merece ser apercibida de seguir con esta maniobra será excluido de la competencia. Estas últimas tres banderas ("D", "E" y "F") deberán ser mostradas junto con una pizarra negra con el número del piloto concerniente blanco. Estas banderas podrán ser mostradas en un lugar diferente a la línea de largada, de acuerdo al criterio del Director de la Prueba.

Normalmente la decisión de mostrar las banderas "C" y "E" es del Director de la Prueba, sin embargo, los Comisarios Deportivos pueden pedir al Director de la Prueba que la muestre en algún caso específico.

### **Banderas para ser usadas en los puestos de Oficiales de Pista (Banderilleros).**

#### **G) Bandera amarilla**



Es una señal de peligro y deberá ser mostrada a los pilotos en dos formas con los siguientes significados:

Desplegada sin agitar: Reduzca la velocidad, no se adelante a otro piloto; delante suyo hay un problema en la pista que genera peligro.

Agitada: Reduzca la velocidad no se adelante a otro piloto; prepárese para no seguir la trayectoria habitual, hay un problema en la pista que genera mucho peligro.

Doble Agitada: Disminuya la velocidad. No se adelante. Este listo para detenerse. La pista esta total o parcialmente bloqueada.

La bandera amarilla deberá ser mostrada en el puesto de oficiales de pista inmediatamente anterior al problema. El sobrepaso estará prohibido entre la bandera amarilla y la verde que se mostrará en el puesto inmediatamente posterior al incidente o sobrepasado el lugar del incidente.

#### **H) Bandera amarilla con bandas rojas**



Deterioro de la adherencia, debido a la existencia de agua, aceite o cualquier otro elemento que modifique las condiciones de adherencia de la pista.

La bandera será mostrada durante 4 vueltas no obstante la pista recobre su estado original. No es necesario mostrar bandera verde en el puesto siguiente al problema de adherencia.

#### **I) Bandera azul**



Es presentada normalmente agitada a los pilotos que van a ser sobrepasados.

#### **J) Bandera blanca**



Se la usa generalmente agitada e indica la presencia de un vehículo muy lento en el sector de la pista donde se la muestra.

#### **K) Bandera verde**



Finalización de condiciones anormales de competencia.

Se utiliza además para indicar la largada de las vueltas de calentamiento o el inicio de una sesión de ensayos o vuelta de formación, bajo las órdenes del Director de la Prueba.