

PRESCRIPCIONES GENERALES PARA PRUEBAS DE CIRCUITO 2018

INDICE

| | | |
|-----|---|----|
| 1. | Definiciones | 3 |
| 2. | Condiciones Generales | 3 |
| 3. | Reglamento Particular de la Prueba | 4 |
| 4. | Oficiales | 6 |
| 5. | Inscripciones | 7 |
| 6. | Participantes | 9 |
| 7. | Seguro | 9 |
| 8. | Números de Competencia | 10 |
| 9. | Publicidad en los Vehículos | 10 |
| 10. | Verificación Administrativa y Técnica | 11 |
| 11. | Reunión de Pilotos | 13 |
| 12. | Pits | 14 |
| 13. | Entrenamientos Libres | 15 |
| 14. | Pruebas de Clasificación | 16 |
| 15. | Partida | 16 |
| 16. | Detención de la prueba y nueva Partida | 17 |
| 17. | Auto de Seguridad | 18 |
| 18. | Conducta del piloto en carrera | 18 |
| 19. | Parada de un vehículo durante la carrera | 19 |
| 20. | Llegada | 20 |
| 21. | Parque Cerrado | 20 |
| 22. | Clasificación Final de Posiciones | 21 |
| 23. | Incidente | 21 |
| 24. | Reclamaciones | 21 |
| 25. | Apelaciones | 22 |
| 26. | Premiación | 22 |
| 27. | Aplicación e interpretación de las disposiciones | 23 |
| 28. | Manual de Carreras, Supervisión en Pista y Servicios de Emergencia | 23 |
| 29. | Significado de las Banderas | 32 |

Prescripciones Generales para Pruebas de Circuito 2018

- PGPC -

Disposiciones Generales *Las prescripciones generales para pruebas de circuito (PGPC)* establecen las normas aplicables a la organización de competencias de circuito que se disputen en el territorio nacional. Las PGPC entran en vigencia a partir del 01 de enero del año 2018 y dejan sin efecto todas las disposiciones referentes a competencias en circuito que se hayan emitido con anterioridad. Las PGPC están en concordancia con el: Código Deportivo Internacional (**CDI**) de la FIA y sus anexos. - Reglamento Nacional del Deporte Automotor (**RNDA.**) y sus anexos.

1. DEFINICIONES

1.1 Prueba de Circuito

Son competencias de velocidad pura que se desarrollarán en autódromos, aeropuertos y otros escenarios aprobados por la FEPAD, con medidas de seguridad apropiadas tanto para los pilotos participantes y Oficiales de las pruebas, como para el público asistente en general. Se regirán de acuerdo al presente Reglamento y al Manual de Carreras, Supervisión de Pista y Servicios de Emergencia, que forman parte integrante de este reglamento.

1.2 Parque Cerrado (PC)

Zona en la cual no puede haber reparaciones ni intervención externa alguna.

1.3 Separatas o Anexos

Comunicación escrita que es parte integrante del RPP de la prueba y está destinado a modificar, clarificar o completar a este último. Las separatas o los anexos deben estar numerados y fechados. Los Competidores o pilotos deben confirmar que los han recibido mediante firma. Las separatas o anexos son establecidas por:

- Los organizadores, en concordancia del Art. 3 del CDI.
- Los CD durante todo el desarrollo de la competencia.

2. CONDICIONES GENERALES

2.1 Comienzo y Final de una Prueba de Circuito

Una Prueba de Circuito comienza con la apertura de inscripciones y finaliza cuando concluya lo siguiente:

- Límite de tiempo para reclamos, apelaciones o al final de alguna audiencia.
- Luego de publicarse los resultados oficiales.

2.2 Vehículos admitidos

Serán admitidos los automóviles técnicamente comprendidos en los Grupos y/o Clases indicadas en los anexos del presente reglamento.

2.3 Modificaciones Permitidas

Las modificaciones obligatorias y las permitidas, así como los equipos autorizados, son las que dicta el Anexo "J" del CDI de la FIA y/o el Reglamento Técnico de Circuito de la FEPAD, según corresponda.

3. REGLAMENTO PARTICULAR DE LA PRUEBA (RPP)

3.1 Condiciones Generales del RPP

3.1.1 El RPP que los organizadores deseen imponer debe mencionar explícitamente todas las reglas particulares, complementarias y condiciones las cuales deben estar en conformidad con los textos reguladores: PGPC, RNDA, y CDI.

3.1.2 Dos copias del borrador del RPP acompañados de un medio magnético o vía correo electrónico en formato MS-Word, deben enviarse a la FEPAD por lo menos 15 días antes del comienzo de la prueba para obtener su aprobación.

3.1.3 Junto con el RPP el organizador deberá desarrollar un Manual de Seguridad de acuerdo a las normas dispuestas por la FEPAD, donde deberá detallar las medidas tomadas para garantizar la seguridad de los participantes y espectadores:

- Plano del escenario indicando:
 - Sentido de giro
 - Ubicación de la grilla de partida
 - Ubicación de los pits y boxes.
 - Ubicación de los elementos de seguridad (barreras, mallas, bloques, pacas, llantas, sacos de arena, etc.)
 - Ubicación de las ambulancias, grúas, equipos de rescate y bomberos.
 - Ubicación de los puestos de banderas.
 - Ubicación del centro de control.
 - Ubicación del panel de información.
 - Rutas de escape.
- Plan de evacuación (rutas y centros de atención de emergencias) Organigrama de seguridad.

Funciones de los responsables.

3.1.4 Inspección Previa

Una vez recibido el proyecto de RPP, la FEPAD podrá disponer de la realización de una inspección previa. El inspector designado por la FEPAD revisará el trazado elegido, acompañado por un miembro del comité organizador del evento.

Asimismo, revisará los horarios, cronograma, etc., pudiendo requerir modificaciones al organizador. Además, supervisará con las autoridades del club organizador todo lo relacionado con el sistema de comunicaciones, plan de seguridad, señalizaciones, guardarrieles, chicanas, control de tiempos, lugares y recintos para verificaciones administrativas y técnicas previas, parque cerrado y verificación técnica final, salas de prensa, lugar para las reuniones previas con los participantes, funcionamiento y obligaciones del Auto de Seguridad, y en general, el cumplimiento de las normas sobre organización de pruebas de circuito, que estén aprobadas por la FEPAD.

En cualquiera de los casos, el club organizador se hará cargo de los gastos del inspector y del transporte. Las funciones del Inspector concluyen al aprobarse el RPP por la FEPAD. Durante los 5 días posteriores a la recepción del proyecto de RPP y realizada la inspección previa, la FEPAD emitirá un informe al club organizador mediante el cual se le acepta o no dicho RPP. En caso requiera hacerse cambios, el organizador dispondrá de 3 (tres) días para adecuarlo a las recomendaciones de la FEPAD. La FEPAD se tomará 3 (tres) días para revisar los cambios y procederá a autorizar la competencia, dando de esta forma su visto bueno permitiendo su publicación.

3.1.5 El nombre del evento, la fecha, el logotipo de la FEPAD y el lugar donde se realizará la competencia, deben aparecer en la tapa del RPP, así como en los anexos y en la primera página de las clasificaciones no oficiales y oficiales.

3.1.6 El RPP debe especificar dónde y cuándo se exhibirán los resultados oficiales.

3.1.7 No se podrá introducir ninguna modificación a los RPP después de la apertura de las inscripciones, salvo que se obtenga el acuerdo unánime de todos los Competidores inscritos o por decisión de los CD justificadas por razones de fuerza mayor o de seguridad. (Art. 3.6 y 11.9.2.b del CDI).

3.2 Enmiendas al RPP – Separatas o Anexos

3.2.1 Deberán estar en concordancia con los Art. 1.3 y 3.1.7 del presente. Reglamento. Serán parte integrante del RPP.

3.2.2 Se exhibirán en la Secretaría de la sede de la prueba y en el (los) tablero (s) oficiales de noticias. También se les comunicarán directamente a los participantes, quienes deben dar acuse de recibo por medio de su firma, a menos que sea materialmente imposible durante la prueba.

3.2.3 Cualquier separata emitida por los organizadores antes o después de la verificación administrativa y técnica, debe haber recibido la aprobación escrita de los CD de la prueba.

3.3 Aplicación e interpretación del Reglamento

3.3.1 El DP tiene a su cargo la aplicación de las disposiciones reglamentarias incluidas en estas PGPC, en el RPP, RNDA y del CDI durante el desarrollo de la prueba. Sin embargo, esta obligado ha presentar sin retraso a los CD toda propuesta de cambio de programa, así como, las faltas e infracciones y requerirles las soluciones o aprobación respectiva

3.3.2 Cualquier reclamo contra estas decisiones se remitirá a los CD para que deliberen y decidan al respecto (Art. 13 y siguientes del CDI).

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

3.3.4 El piloto asume la responsabilidad del Competidor.

3.3.5 Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o desleal realizada por el piloto será sometida a los CD y será penalizado con la exclusión únicamente al piloto y no al Competidor o al vehículo.

3.3.6 Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o desleal realizada por el Competidor o miembros del equipo será juzgado por los CD y penalizada con la exclusión de todos los pilotos del auto.

4. OFICIALES

4.1 Comisarios Deportivos de la prueba (CD)

4.1.1 En las pruebas de carácter internacional deberá haber tres Comisarios Deportivos, uno designado por la FEPAD, uno por el TACP (PRESIDENTE) y uno por el club organizador.

4.1.2 En las pruebas de campeonato interno deberá haber dos Comisarios Deportivos, designados uno por la FEPAD (PRESIDENTE) y el otro por el club organizador, pudiendo el TACP nombrar a un tercero.

Sin embargo, de acuerdo a las circunstancias, si es que hubiere lugar, y primordialmente con el afán de lograr el mejoramiento de la práctica deportiva y técnica, el club organizador podrá solicitarle a la FEPAD, para cualquiera de las competencias de su campeonato, el nombramiento de un Comisario Deportivo complementario, que al nombrársele, contribuya con su experiencia a obtener del Colegio de Comisarios los resultados más constructivos y formativos posibles.

4.1.3 Los CD deberán tener comunicación radial entre ellos y con el

DP, proporcionada por el organizador.

4.1.4 Al menos uno de los CD debe permanecer en las cercanías del Centro de Control de la prueba.

4.2 Observador (OBS)

4.2.1 En todas las pruebas que la FEPAD estime conveniente, podrá designar uno o más OBS cuyas funciones entre otras, será la de evaluar en forma general el evento desde el punto de vista organizativo, analizar futuras inclusiones en los campeonatos FEPAD y/o estudiar los eventos que están siendo propuestos a futuro como parte de los campeonatos FEPAD.

4.2.2 Ningún observador puede ser al mismo tiempo CD de la prueba.

4.3 Delegado de Seguridad (DS)

4.3.1 La FEPAD puede designar un DS que será responsable de colaborar y supervisar con el club organizador de la elaboración y control de un plan de seguridad general para la prueba.

4.4 Control de la prueba por los oficiales

4.4.1 Como parte de sus deberes, queda a discreción del OBS, DS y de los CD controlar todas las medidas técnicas y/o de seguridad instaladas.

4.5 Relación de las autoridades de una prueba

4.5.1 La relación de las autoridades que a nombre del organizador tendrán bajo su responsabilidad la prueba deberá figurar en el proyecto del RPP que se presenta a la FEPAD.

4.5.2 En casos debidamente justificados, la FEPAD se reserva el derecho de aprobar o desaprobar a una o más autoridades propuestas por el organizador.

4.5.3 En el caso de rechazo, la FEPAD lo comunicará inmediatamente al organizador con la finalidad que éste proponga nuevas autoridades.

5. INSCRIPCIONES

5.1 Todo Competidor que desee participar en una prueba, debe presentar en la secretaría del club organizador una solicitud de inscripción debidamente llenada, entre las fechas y horas del inicio y cierre del registro de inscripciones. Para poder participar en las pruebas ya sea en calidad de Competidor o conductor, los interesados deberán contar con las respectivas Licencias FEPAD de acuerdo con el RNDA.

5.1.1 Antes de inscribirse, todos los participantes declararán conocer las regulaciones del CDI, del RNDA y de estas prescripciones, así como

también reconocer todas las banderas de señalización a que se refiere en particular el Anexo H del CDI.

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

5.1.2.1 Nombre de la competencia.

5.1.2.2 Nombres del Competidor y de los pilotos.

5.1.2.3 Marca, modelo del vehículo y Grupo al que pertenece.

5.1.3 La inscripción efectuada por correo electrónico, telegrama o fax, se oficializará mediante la firma de los formularios oficiales en la oportunidad de la verificación administrativa previa a la competencia.

5.1.4 No se admitirán inscripciones colectivas, es decir de más de un vehículo por formulario de inscripción, o por correo electrónico o por telegrama o por fax.

5.1.5 Los conductores de los automóviles deberán presentar las licencias vigentes en oportunidad de inscribirse y toda vez que le sean solicitadas.

5.1.6 No podrán participar de la prueba el Competidor y/o piloto que hallándose regularmente inscrito, mantenga deudas pendientes con el club de base organizador y/o con la FEPAD.

5.1.7 Los Competidores y/o pilotos con licencias de otros países, deben presentar una autorización de su A.D.N.

5.1.8 Salvo en los casos previstos en las presentes disposiciones, no pueden hacerse enmiendas en la solicitud de inscripción. Sin embargo, el Competidor podrá reemplazar libremente el auto declarado en la solicitud de inscripción por otro del mismo Grupo hasta el momento de la verificación técnica.

5.1.9 Está prohibido hacer cualquier cambio de Competidor después de que se han cerrado las inscripciones. Sin embargo, un piloto puede ser reemplazado previa aceptación de:

5.1.9.1 Los organizadores antes del comienzo de los controles administrativos.

5.1.9.2 Los CD después del comienzo de estos controles y antes de la publicación de la lista de pilotos admitidos para largar cada prueba.

5.2 En caso de que se demuestre en el momento de la verificación técnica que un auto no corresponde en su presentación al Grupo en el cual fue admitido, puede, a propuesta de los encargados de la verificación técnica, ser transferido al Grupo adecuado previa autorización de los CD.

5.3 Por el sólo hecho de firmar la solicitud de inscripción, el Competidor y todos los

pilotos se remiten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el CDI y sus anexos, el RNDA y sus anexos, a estas disposiciones y al RPP

5.4 Derechos de inscripción

5.4.1 Los derechos de inscripción serán por cuenta del Competidor y deberán ser establecidos por el club organizador y mencionados en los respectivos RPP.

5.4.2 Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados en los siguientes casos: A los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada, y en el caso de que la prueba no se celebrara por razones imputables a la responsabilidad del organizador. Los organizadores podrán eventualmente rembolsar parte de los derechos de inscripción a los participantes que por causa de fuerza mayor, debidamente justificada, no pudieran presentarse a la largada.

6. PARTICIPANTES

6.1 Se permite el cambio de piloto por otro no inscrito en la prueba, hasta antes de iniciada la reunión de pilotos. La solicitud deberá ser presentada por escrito por el Competidor y ante los CD; el piloto deberá cumplir con los requisitos establecidos en las inscripciones.

6.2 El nombre de los pilotos y sus respectivas banderas de nacionalidad deben aparecer en ambas lunas posteriores laterales debajo del número. Esta disposición deberá ser considerada incluso si se produce un cambio de piloto. Cualquier Competidor que no cumpla con esta regla estará sujeto a una penalización en dinero efectivo.

7. SEGURO

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

7.2 El organizador no podrá ser acusado en ningún caso por los accidentes corporales o materiales que pudieran ocurrir a pilotos o Competidores.

7.3 Los vehículos de servicio (auxilio) no pueden en ningún caso ser considerados como participantes oficiales de la prueba; por consiguiente, quedan bajo la exclusiva responsabilidad de su propietario.

7.4 El club organizador, el Comité de Organización y la FEPAD, no se hacen responsables ante cualquier caso de accidente que pudiera ocurrir o pudiera ser causado por cualquier competidor y/o automóvil de competición participante, ni por sus vehículos de asistencia durante el desarrollo de una prueba.

8. NUMEROS DE COMPETENCIA

8.1 Numeración. Cada Grupo aprobado por la FEPAD deberá utilizar la numeración indicada en sus propios reglamentos deportivos.

8.2 La altura mínima de los números será de 25 cm y un ancho de 4 cm los cuales deberán ser colocados en ambas lunas laterales traseras.

8.3 Los tres (3) primeros números de cada Grupo (# prioritarios) estarán reservados para los pilotos que obtuvieron los tres primeros lugares del Campeonato Nacional del año anterior. En el caso de que cualquiera de ellos no optara por el número que le corresponde según el grupo, podrá solicitar otro número designado para su Grupo, siempre y cuando no sea uno de esos # prioritarios. En este caso, el # prioritario dejado de usar, no podrá ser elegido por otro piloto.

8.4 A partir del 15 de diciembre y hasta el 15 de enero del siguiente año, la FEPAD abrirá el registro de números de competición para pilotos que deseen tener uno de su preferencia que no sea prioritario y que esté en concordancia con los asignados a su Grupo y Clase.

8.5 El número asignado a cada Grupo-Competidor-Conductor no podrá ser cambiado hasta la finalización del año.

8.6 Adicionalmente, se colocará en el parabrisas delantero su nombre (corto o largo) y el número en color blanco, ajustados a la izquierda (delante de la posición del acompañante) y por debajo de la publicidad; se debe utilizar letra Arial de 8 y 10 cm de alto respectivamente. Igualmente, se colocará solo el número en el parabrisas posterior en la parte superior del lado del piloto.

9. PUBLICIDAD EN LOS VEHICULOS

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

9.1.1 Esté autorizada por las leyes peruanas y no contravenga los reglamentos de la FEPAD.

9.1.2 No sea contraria a los buenos usos y costumbres.

9.1.3 No sea de contenido político o religioso.

9.1.4 No invada los lugares reservados para los números de competición.

9.1.5 No impida la visión del piloto a través de los cristales (parabrisas, luna trasera).

9.2 La publicidad obligatoria de la competencia se indicará en el RPP o en un Anexo al mismo.

9.3 A condición de que la visibilidad quede intacta, el parabrisas podrá tener una franja con una altura máxima de 20 cm en la parte superior, y en la luna posterior una franja con una altura máxima de 10 cm.

10. VERIFICACION ADMINISTRATIVA y TÉCNICA

10.1 Verificación Administrativa y Técnica antes de la prueba

10.1.1 El organizador deberá señalar en el RPP de la prueba el lugar donde se llevará a cabo la Verificación Administrativa y Técnica antes, durante y al final del evento, así como los horarios a dónde habrán de llevar o transportar organizadamente los vehículos para su verificación, en caso sea necesario al final de la prueba; para ello, deben poner a disposición de los revisores los implementos requeridos tales como la balanza y otros.

10.1.2 Todos los pilotos y/o Competidores que toman parte en la prueba deben concurrir o enviar un representante debidamente autorizado a la verificación técnica y/o los controles administrativos de acuerdo al programa entregado.

10.1.3 La autorización deberá otorgarse mediante una carta simple firmada, por el piloto y/o Competidor, indicando el nombre y DNI del representante.

10.1.4 A cualquier vehículo que se presente a la zona de verificación técnica (y/o controles administrativos) fuera de los límites horarios prescritos en el RPP de la prueba, se le aplicará una penalización económica, siempre y cuando los Jueces de Verificación Técnica se encuentren en el lugar preestablecido para el efecto, salvo caso de fuerza mayor debidamente reconocido como tal por los CD.

10.1.5 El vehículo que no cumpla con los reglamentos de seguridad no podrá participar, reservándose los CD el derecho de descalificar a cualquier vehículo cuya construcción parezca presentar peligro.

10.1.6 Después de la verificación técnica, si se considera que un auto no cumple con regulaciones técnicas y/o de seguridad, los CD pueden establecer un nuevo plazo para que el vehículo sea puesto en condiciones reglamentarias.

10.1.7 Los participantes que no aprobaran la verificación técnica no podrán participar en las prácticas, pero tendrán oportunidad de subsanar las observaciones en una verificación técnica extraordinaria que se efectuará el día de la prueba en los Pits si lo estipula el cronograma del RPP.

10.1.8 A cualquier auto que no cumpla con lo requerido en la verificación técnica se le negará su participación.

10.1.9 Se procederá en la Verificación Técnica inicial a:

10.1.9.1 La Identificación de los pilotos, licencias, autorizaciones, etc.

10.1.9.2 La Identificación del auto, el chasis, el bloque del motor, dimensiones, accesorios, precintado de los lastres y los componentes limitados en caso existan y sea necesario, ninguno de los cuales pueden cambiarse luego de cumplida la verificación técnica, así como cualquier parte o conjunto que los Comisarios Técnicos dispongan, pudiendo ellos colocar marcas en cualquier momento.

10.1.9.3 Durante la verificación Administrativa se le entregarán a los pilotos participantes las credenciales que el club organizador haya dispuesto para la competencia.

10.1.10 En caso que se coloquen marcas de identificación (Art. 10.1.9.2), es responsabilidad exclusiva de los pilotos cuidar de que se preserven intactas hasta el final de la prueba. En caso de que falten, el auto será excluido inmediatamente de la prueba. También es responsabilidad de los pilotos ocuparse de que cualquier parte del auto que haya sido manipulada durante el control, vuelva a instalarse de manera correcta.

10.1.11 Cualquier fraude que se descubra y en especial el hecho de presentar como identificaciones intactas marcas que han sido retocadas, tendrá como resultado la exclusión de los pilotos, así como la de cualquier Competidor o piloto que haya ayudado a la comisión de la infracción o se haya visto envuelta en ella. Ello sin perjuicio de solicitar la imposición de sanciones más severas por parte de la FEPAD.

10.2 Verificación Técnica durante la prueba

10.2.1 Luego de finalizar cada prueba, los pilotos deben conducir obligatoriamente su vehículo al PC donde se podrá realizar un breve control a los pilotos así como al vehículo (llantas autorizadas, pesaje, etc) obligatorio para los 3 primeros puestos que clasifiquen con puntaje en cada Grupo y/o según lo indicado en el RPP. El resultado deberá ser publicado. Será responsabilidad de los pilotos entregar los automóviles en el PC aún cuando éste no lo pudiera hacer por sus propios medios y tengan que recurrir a las autoridades de la prueba para su traslado. La tripulación que no lo hiciera será penalizada con la exclusión.

10.2.2 En ningún momento de la prueba un vehículo podrá tener un peso inferior al peso mínimo que le corresponda, bajo pena de exclusión.

10.3 Verificación Técnica al final la prueba

10.3.1 Se procederá en la Verificación Técnica final a:

10.3.1.1 La conformidad del vehículo de acuerdo a lo presentado en la

10.3.1.1 Las partes, conjuntos o condiciones técnicas que los

Comisarios Técnicos determinen, así como los pesos reglamentarios.

10.3.1.3 El número mínimo de vehículos que deben someterse a la verificación técnica serán tres, los dos primeros autos clasificados de cada clase, más cualquier otro vehículo escogido al azar o que las autoridades de la prueba consideren conveniente verificar, hayan finalizado o no la prueba.

10.3.1.4 A criterio de los CD, actuando de oficio o como consecuencia de un pedido de parte, siguiendo las reglas de reclamación, o por decisión del DP, podrá realizarse una verificación técnica completa y/o parcial que implique el desmontaje de los principales órganos mecánicos del vehículo para verificar la exactitud de las declaraciones suscritas por el Competidor y el cumplimiento de las exigencias técnicas de su Grupo.

10.3.1.5 A pedido de parte, siguiendo las reglas de reclamación, se podrá proceder al desmontaje de los principales órganos mecánicos de un vehículo.

10.3.1.6 En caso de que el desmontaje arriba mencionado sea resultado de un reclamo, se exigirá al reclamante un depósito según lo determinado en el Capítulo 24 de estas disposiciones. Este importe se pagará por anticipado. Si el reclamo es válido, el depósito se le reembolsará al reclamante y se le cobrará al Competidor infractor.

11. REUNION DE PILOTOS

11.1 Se llevarán a cabo el día de las competencias, y/o justamente antes de las Pruebas de Clasificación de acuerdo al cronograma del RPP, siendo la concurrencia obligatoria para todos los pilotos participantes sin excepción. Solo se permite la presencia de las autoridades, pilotos participantes y jefes de equipo. La asistencia del jefe de equipo no justifica la inasistencia del piloto.

11.2 Un margen de tolerancia de 2 minutos se aplicará sobre la hora fijada para el inicio de la reunión. Una vez iniciada la reunión, se pasará lista a los pilotos participantes; se dará una tolerancia adicional de 2 minutos para permitir el ingreso de los pilotos retrasados, en cuyo caso se aplicará una penalización económica de S/. 200.00 soles, que deberán cancelar de inmediato.

Los que lleguen tarde dentro de la tolerancia, esperarán a que se termine de pasar lista para informar de su presencia a las autoridades, quienes le harán saber su condición de penalizado. El piloto que no se presente a la reunión dentro de los tiempos establecidos, quedará impedido de participar en las pruebas a las que corresponda dicha reunión, salvo autorización expresa de los CD, por motivos de fuerza mayor comprobados.

11.3 Es imprescindible que estén presentes el DP y por lo menos uno de los CD, quienes tendrán la potestad de requerir a cualquier piloto someterse a

examen físico ante el Médico designado, que permita determinar allí, si es que dicho piloto está en condiciones de participar o no en la competencia.

11.4 En la Reunión de Pilotos se darán las últimas indicaciones respecto de las competencias, teniendo estas indicaciones fuerza de reglamento; los pilotos quedan obligados a su estricto cumplimiento.

12. PITS

12.1 El área de Pits consiste de una zona de ingreso o desaceleración, de una zona de boxes dividida en calle de tránsito y calle de reparaciones y de una zona de salida, que estarán claramente definidas mediante carteles: a) Zona de Ingreso; b) Zona de boxes, y c) Zona de Salida, que abarca el área desde donde terminan los boxes hasta la línea de salida de los Pits.

12.2 Durante los entrenamientos libres (EL), en las pruebas de clasificación (CLA) y en la carrera (CAR), para ingresar a los Pits los pilotos deberán aminorar la marcha y pegarse a la cuerda de ingreso a Pits. Los RPP de las pruebas establecerán el límite de velocidad por la que podrán transitar los vehículos en esta zona durante la competencia.

12.3 Durante los EL/CLA/CAR habrá bandera amarilla y bandera verde en la línea de salida de los Pits. Los pilotos sólo podrán salir cuando se les muestre bandera verde.

12.4 Durante los EL/CLA/CAR., el piloto que ya se encuentre apto para reanudar la marcha desde su box (calle de reparaciones), hará su maniobra de ingreso a la calle de tránsito de boxes bajo su propia responsabilidad y la de su jefe de equipo y/o mecánicos.

12.5 En ningún momento podrá rodar un vehículo en marcha atrás por la calle de boxes, propulsado por sus propios medios, bajo pena de sanción; deberá ser empujado.

12.6 La reparación de los vehículos y el abastecimiento de combustible solo podrá ser realizada en la zona de boxes en el lugar que se les haya asignado, con las excepciones previstas en el capítulo 16 de este reglamento.

12.7 En la calle de reparaciones solo se permite la presencia de los miembros del equipo cuando se encuentre el vehículo al que asisten en esta zona, de lo contrario deberá permanecer libre durante todo el resto del tiempo, estando o no en competencia.

12.8 En el reabastecimiento de combustible, antes, durante o después de una prueba no se permitirá realizar otra operación en el vehículo (será una operación exclusiva); se autoriza el uso de mamaderas de plástico o latón y galoneras con pico que ingresen directamente en la toma que va al tanque, con o sin sistema de llenado rápido. Las galoneras o mamaderas deberán ser llenadas o rellenadas fuera de la calle de reparaciones de manera segura y suficientemente protegida contra incendio.

12.9 Todo el personal de los equipos que trabajen reabasteciendo el combustible en un vehículo, deberá estar protegido como mínimo por un mameluco ignífugo manga larga, guantes, balaclava antifiama y/o casco integral con visera cerrada.

12.10 Cada participante, en el box asignado a su vehículo, deberá tener obligatoriamente

12.11 La penalización de "Pase y Siga" (Drive Through) que se le imponga a un piloto, consistirá en que ingrese su vehículo a la zona de Pits y que avance

sin detenerse por la calle de tránsito a la velocidad que se establezca en el RPP. Los pilotos no pueden hacer reparaciones, cambiar neumáticos o reabastecer combustible y/o lubricantes durante la penalización.

12.12 Queda prohibido a los participantes la utilización de señales para información a los pilotos, análogas a las utilizadas por las autoridades de la prueba.

12.13 Está terminantemente prohibido el ingreso y permanencia de personas menores de **14 años de edad para la zona de Pits. Asimismo, las personas que no lleven** credenciales que puedan ser identificadas, serán inmediatamente invitadas a retirarse.

12.14 Está prohibido en Pits:

12.11.1 Consumir alcohol y/o encontrarse en estado de ebriedad.

12.11.2 Fumar

12.11.3 El uso de equipos de soldadura. Se determinará una zona específica.

12.11.4 Encender parrillas o cocinas.

12.15 El Competidor de un vehículo, si está presente, o el que haga sus veces, será responsable de la conducta y de las omisiones de sus pilotos, mecánicos y asistentes, y a su vez, cada uno es igualmente responsable de toda infracción al CDI, al RNDA, a las presentes disposiciones, y a todas las directivas de seguridad y orden que puedan recibir de las autoridades.

12.16 Los coches de auxilio ingresarán a los Pits en el mismo horario que los vehículos de carrera y serán retirados cuando lo ordene el Juez de Pits.

12.17 El nombre del Jefe de Equipo deberá ser registrado al momento de la inscripción; el no hacerlo conlleva la no aceptación de la inscripción hasta que se subsane la omisión antes del cierre de las inscripciones. La comunicación entre la Dirección de la prueba hacia los pilotos y viceversa se realizará obligatoriamente a través del Jefe de Equipo; al Jefe de Equipo se le indicará cualquier sanción que su vehículo deba cumplir; si no se encontrará en el box, la indicación se realizará a cualquier miembro del equipo, sin perjuicio de una sanción posterior por incumplimiento. Asimismo, el Jefe de Equipo será uno de los encargados de formular cualquier reclamo ante la autoridad, si está debidamente autorizado, por escrito, por el Competidor.

12.18 Cualquier incumplimiento de lo estipulado en el presente capítulo que no especifique una determinada sanción, será penalizado con un "Pase y Siga".

12.19 Toda sanción de "Pase y Siga" que no logre mostrarse o hacerse efectiva durante la prueba, por no quedar vueltas suficientes y/o las reglamentadas para cumplirla, se penalizará con 30" segundos de tiempo adicional en la clasificación final de la prueba.

13. ENTRENAMIENTOS LIBRES

Para los entrenamientos libres, los pilotos deberán estar debidamente amarrados y tener colocados sus cascos y mamelucos, y, respetar las indicaciones de los Oficiales. El club organizador por su parte, deberá presentar el escenario con todas las medidas de seguridad, bandereros, ambulancias, bomberos, etc., de acuerdo al Manual de Carrera.

14. PRUEBAS DE CLASIFICACION

Entre el último coche en rendir su prueba de clasificación y la hora oficial de partida, deberá mediar por lo menos **30** minutos. Aquellos vehículos que no hayan participado en las pruebas de clasificación, partirán al final de la grilla, en el orden que les asigne el DP.

14.1 En el RPP se indicará la modalidad de la prueba de clasificación, pudiendo esta ser de forma individual con un mínimo de dos (2) vueltas lanzadas por vehículo, o de forma grupal por un lapso de tiempo.

14.2 En caso de empate en el tiempo de la prueba de clasificación, obtendrá la prioridad en la grilla de partida el piloto cuyo segundo mejor tiempo sea el mejor. En caso de seguir el empate se revisará el tercer mejor tiempo.

15. PARTIDA

15.1 El orden de partida se publicará treinta (30) minutos antes de la partida en el Panel de Información Oficial, a partir de ese momento se abrirá la salida de Pits por un lapso de 20 minutos, debiendo los vehículos estar en ese orden en la grilla de partida, con por lo menos **10** minutos de anticipación a la hora oficial señalada para la partida. Se respetará el puesto de todo vehículo que no se presente o se encuentre en incapacidad de partir.

15.2 Entre cada prueba habrá un mínimo de **30** minutos de descanso entre el fin de la prueba y/o el pesaje de los autos y el cierre de pits para ir a la grilla de la siguiente prueba.

15.3 Antes de las partidas el Auto de Seguridad guiará a los competidores en la vuelta de calentamiento (desde la grilla), en la que estará prohibido hacer prácticas simulando la verdadera partida, así como también adelantar a otros vehículos (el vehículo que se detiene pierde su posición y parte final de la grilla). Se dirigirán a la línea de partida, en formación estrecha.

15.4 Cualquier piloto que no haya podido poner en marcha su vehículo para la vuelta de calentamiento, perderá su posición. Una vez que todos los demás vehículos hayan iniciado la vuelta de calentamiento, el vehículo detenido será empujado hasta la zona de salida de los pits, donde sus mecánicos lo atenderán.

15.5 Al llegar a la línea de partida, los coches formarán en fila de acuerdo a lo que establezcan los RPP de las pruebas.

15.6 Si a cualquier vehículo se le apagase el motor terminada la vuelta de calentamiento, antes de la partida, el DP podrá ordenar una vuelta más guiada por el Auto de Seguridad, debiendo el piloto detenido actuar conforme al artículo 15.4.

15.7 Los vehículos que por cualquier razón continuaran en los Pits y no hayan podido integrar la grilla al momento de ordenarse la partida, podrán partir desde la salida de la zona de Pits, una vez que hayan pasado todos los participantes, bajo órdenes del banderero de Pits, siempre y cuando no se haya completado la primera vuelta de la competencia.

15.8 Las partidas serán detenidas o lanzadas y con los motores encendidos o apagados, según lo determinen los RPP, estando los pilotos bajo órdenes del DP (o quien haga sus veces).

15.9 Se considera partida falsa cuando un piloto bajo las órdenes del DP y antes de la señal convenida, abandona su ubicación en la grilla. En este caso, el piloto será penalizado con un “Pase y Siga”.

16. DETENCIÓN DE LA PRUEBA Y NUEVA PARTIDA

16.1 El DP puede detener la carrera mediante bandera roja en la línea de partida, como resultado de un accidente, de condiciones meteorológicas adversas u otra razón que haga peligroso continuar la competencia.

16.2 Los competidores reducirán la velocidad, en el entendido que la clasificación será aquella establecida en las dos **(2) vueltas** anteriores a la vuelta en que se haya dado la señal de bandera roja. Los coches esperarán las indicaciones de los Oficiales.

16.3 Pueden darse los siguientes casos para determinar el procedimiento a seguir por las autoridades de la prueba cuando se detuvo la carrera:

16.3.1 Menos de **2** vueltas: si es posible reanudarla, se da una nueva partida por el total de la distancia programada, anulando la primera partida.

16.3.2 Más de **2** vueltas pero menos del **75%** de la distancia programada: se divide la carrera en dos partes; una, la primera, que finalizó de acuerdo al Art. 17.2 y la segunda, si es posible reanudarla, dándose al efecto una nueva partida en el orden de llegada de la primera, sobre un recorrido al que se le restarán las vueltas que ya han cumplido en la primera parte. Será declarado ganador el mejor resultado de la suma de ambas partes (vueltas, tiempos).

16.3.3 **75%** o más de la distancia programada: se dará por terminada la carrera de acuerdo al Art. 17.2, debiendo dirigirse los coches al PC.

16.4 Para todos los casos en que se reanude una carrera, se deberá seguir lo previsto para las partidas.

17. AUTO DE SEGURIDAD

17.1 El auto de seguridad se pondrá en servicio para neutralizar la carrera por decisión exclusiva del DP cuando los pilotos están sujetos a tal peligro que la bandera amarilla no es suficiente protección.

17.2 El auto de seguridad entrará de inmediato en la pista con sus luces ámbar intermitentes encendidas y la circulina prendida, cualquiera que sea el lugar en el que se encuentre el vehículo del puntero.

17.3 Todos los puestos de bandereros mostrarán bandera amarilla sin agitar, excepto aquel donde se haya producido el incidente, que sí la mostrará agitándola.

17.4 Todos los vehículos de la competencia al aproximarse al auto de seguridad deberán mantener sus posiciones y formar una fila de a uno, manteniendo la velocidad que éste imponga o acatando la detención inmediata sin romper esta posición.

17.5 Está terminantemente prohibido adelantar al auto de seguridad o a los demás competidores, a menos que la tripulación del auto de seguridad les indique con la mano a los vehículos que se encuentran detrás de él que vayan adelantándolo hasta que la fila llegue donde el puntero. Los vehículos que lo hayan adelantado continuarán rodando a velocidad reducida y sin adelantarse entre ellos, hasta que alcancen a la fila de coches que se encuentran detrás del auto de seguridad.

17.6 Al ingresar el auto de seguridad a la pista de competencias, los vehículos podrán entrar a Pits y volver a la pista cuando se lo señale el banderero de Pits mediante bandera verde, salvo cuando el convoy encabezado por el auto de seguridad haya pasado por la línea de control de carrera; en ese caso deberá esperar que pase el último auto en la fila e incorporarse en la última posición; está prohibido en esta situación salir por delante del auto de seguridad. Todo vehículo que reingrese a la pista de competencias se desplazará a velocidad reducida hasta que alcancen la fila de coches detrás del auto de seguridad.

17.7 Cuando el DP decida el fin de la intervención del auto de seguridad, éste apagará sus luces ámbar intermitentes y la circulina. Cuando el auto de seguridad ingresa a los boxes por la entrada de Pits, la grilla queda a órdenes del largador. Deberán aproximarse a la línea de largada en fila india perfecta, uno detrás del otro a velocidad constante, no pudiendo acelerar hasta que el largador dé la señal con bandera verde y no podrán sobrepasar hasta no haber traspasado la línea de control; la carrera comienza en ese punto y no antes. Cualquier maniobra en contrario será penalizada como adelantamiento a la señal de partida.

17.8 Todas las vueltas cubiertas por el auto de seguridad serán contabilizadas como de carrera.

18. CONDUCTA DEL PILOTO EN CARRERA

Salvo excepciones explícitamente indicadas, las normas deportivas y de seguridad en la pista y en los Pits, serán las mismas para los Entrenamientos Libres, para las Pruebas de Clasificación y para la Carrera, de acuerdo a lo prescrito en estas disposiciones y en el Manual de Carreras.

18.1 Los pilotos usarán únicamente la pista durante la carrera. Un vehículo sólo sobre la pista, puede utilizar todo el ancho de la misma; sin embargo, en el momento que éste es alcanzado en una recta por otro vehículo, cuya velocidad es, bien momentáneamente o bien constantemente, superior a la suya, el piloto debe ceder el paso al otro vehículo.

18.2 Las curvas, así como sus zonas de entrada y salida, pueden ser negociadas por los pilotos como deseen dentro de los límites de la pista. El adelantamiento teniendo en cuenta las circunstancias, puede efectuarse por la derecha o por la izquierda.

18.3 Están estrictamente prohibidas las maniobras susceptibles de molestar a otros pilotos, tales como el cambio de dirección imprevisto o anormal, obstrucción de una parte de la pista y/o zigzagado sobre la pista para impedir el adelantamiento de otros vehículos.

18.4 Uno o más pilotos pueden verse envueltos en incidentes de carrera, que se definen como una ocurrencia o serie de ocurrencias o cualquier accionar de un piloto, que es reportado a los CD por el DP, que:

18.5.1 Requiera detener la carrera según el Art. 17.1.

18.5.2 Constituya rompimiento de las reglas deportivas.

18.5.3 Sea causa de falsa partida de uno o varios vehículos.

18.5.4 Sea causa de una colisión inevitable.

18.5.5 Fuerce a un piloto fuera de la pista.

18.5.6 Ilegítimamente no permita el adelantamiento legítimo de otro piloto.

18.5.7 Ilegítimamente estorbe a otro piloto durante un adelantamiento.

18.5.8 Ilegítimamente realice una maniobra para un adelantamiento.

18.5 Todos los participantes están obligados a obedecer las indicaciones de los Oficiales de la prueba.

18.6 Toda maniobra desleal y/o antideportiva traerá consigo un “Pase y Siga”, pudiendo el piloto ser sancionado posteriormente.

19. PARADA DE UN VEHÍCULO DURANTE LA CARRERA

Cuando un vehículo en competencia se detiene por cualquier causa mecánica, deberá ser sacado de la pista inmediatamente a una zona segura, para lo cual los Oficiales le prestarán ayuda. Si el motor del vehículo se pone en marcha sin ayuda exterior, podrá volver a la carrera, pero si se valiese de ayuda para encender el

motor, será retirado de la carrera o de las Pruebas de Clasificación.

19.1 Está terminantemente prohibido a los pilotos reabastecer combustible al costado de la pista y/o efectuar reparaciones, salvo que las características de las diferentes pruebas lo permitan y esté así especificado en los RPP.

19.2 El piloto que no pueda continuar en carrera, por cualquier causa (salvo fuego) y su vehículo quede detenido en un lugar que entrañe peligro, no deberá por ningún motivo desamarrarse de su butaca, ni tratar de salir del vehículo, hasta tanto su situación se torne segura con la neutralización impuesta por el auto de seguridad.

19.3 A excepción del conductor y en caso excepcional los Oficiales competentes, ninguna persona está autorizada a tocar un vehículo parado, bajo pena de descalificación del vehículo en cuestión.

19.4 Está prohibido empujar un vehículo a lo largo de la pista para entrar a Pits o para hacerle cruzar así la línea de llegada, bajo pena de descalificación inmediata de todos los involucrados.

19.5 Está terminantemente prohibido conducir los vehículos en sentido contrario al de la prueba, excepto que sea absolutamente indispensable mover el vehículo de un lugar peligroso.

20. LLEGADA

20.1 La competencia finaliza con la bajada de la bandera a cuadros negra y blanca

20.2 Si por cualquier razón se da la llegada antes de que el puntero haya cubierto la distancia (o el tiempo), se dará por terminada la carrera cuando el puntero cruzó la línea de meta por última vez antes de haberse bajado la Bandera a Cuadros.

20.3 Si por el contrario, hubiera algún retraso en dar la llegada, se considerará terminada la carrera cuando la carrera debió terminar.

20.4 Los vehículos a los que se les haya dado la llegada, se dirigirán de inmediato al PC sin asistencia de nadie (con excepción de los Oficiales si el vehículo no puede trasladarse por sus propios medios) cuidando de no detenerse y de no recibir o entregar objeto alguno.

21. PARQUE CERRADO (PC)

21.1 El PC se llevará a cabo de acuerdo a lo dispuesto en el CDI y a lo dispuesto en las presentes disposiciones, artículo 10.3

21.2 Las reglas aplicables al PC se hacen extensivas a la zona ubicada entre la línea de meta y la entrada al PC.

21.3 El Director de la Prueba, con la anuencia de los Comisarios Deportivos, podrá disponer la liberación del Parque Cerrado.

22. CLASIFICACION FINAL DE POSICIONES

22.1 Será declarado ganador el piloto que haya obtenido el mayor número de vueltas, la distancia programada o el número determinado de vueltas en el menor tiempo y así sucesivamente el segundo y los demás, hasta llegar al último clasificado. Para obtener derecho a puntaje deberá completar por lo menos el 50% + 1 vuelta de las vueltas del ganador de su Grupo y/o Clase. No es necesario pasar bandera a cuadros para obtener clasificación.

23. INCIDENTE

23.1 Un "Incidente" es un hecho o una serie de hechos que haya implicado a uno o más pilotos, que sea constatado por los CD o llevado a estos por intermedio del DP, de un Juez de Hecho, por un Oficial o mediante una reclamación y que según la opinión de los CD haya violado el RPP, sus Separatas, las PGPC, RNDA o CDI.

23.2 Según estimen los CD, por la gravedad del hecho, están facultados a solicitar la Medida Provisoria prevista.

23.3 Si un piloto está implicado en un incidente, no debe dejar la zona de influencia de la competencia sin la autorización de los CD. En caso de incurrir en el incumplimiento de esta obligación, podrá ser sancionado por los CD aún antes de poder realizar los descargos correspondientes sobre el incidente en que estuviera involucrado.

23.4 La suma de tres (3) amonestaciones o advertencias en un mismo campeonato, podrá conllevar a la suspensión por una fecha; la suspensión es inapelable, no pudiendo descartar la fecha; además, queda imposibilitado de correr en otro grupo-clase o campeonato hasta tanto la misma sea efectivamente cumplida en el grupo-clase y campeonato por la cual fue impuesta.

23.5 Medida Provisoria

Las infracciones que por su gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos, puedan dar lugar a la ulterior aplicación de una sanción de suspensión, facultan a los CD a solicitar a la FEPAD, dentro de los siete días de disputada la competencia, se le prohíba al presunto infractor participar en competencia alguna durante los treinta (30) días siguientes a la prueba en que su actuación fue cuestionada. Igual medida podrá disponer de oficio la Comisión de Circuito de la FEPAD, sujeta a iguales plazos. Esta medida quedará automáticamente sin efecto cuando al cumplirse los treinta días no se hubiese dictado la correspondiente resolución definitiva; las actuaciones deben continuar en el estado en que se encuentren.

24. RECLAMACIONES

24.1 Todos los reclamos se presentarán de acuerdo con lo estipulado en el artículo 13 del CDI cuyo procedimiento simplificado se transcribe a continuación:

24.1.1 Las reclamaciones se pueden presentar contra un error o una irregularidad cometida en el curso de una carrera, contra la no conformidad

de los vehículos con los reglamentos, contra una decisión tomada en el pesaje de un vehículo o contra la clasificación establecida al final de una carrera.

24.1.2 La reclamación será hecha por escrito y estará firmada por el Competidor, o en su defecto, por el piloto o por el Jefe de Equipo, si es que estos dos últimos están, indistintamente, autorizados, por escrito, por el Competidor, e irá acompañada de la caución que señala el RNDA, que asciende a S/.1,000.00 soles, hasta 30 minutos después de la publicación de la clasificación extraoficial parcial o final, ante el DP o, si estuviese ausente, ante por lo menos uno de los CD.

24.1.3 Todas las reclamaciones a que se refiere el art. 24.1.1 serán juzgadas de urgencia por los CD en presencia del DP. Si la reclamación no se hubiese resuelto antes de la premiación, los resultados de la carrera tendrán carácter provisional en la parte que a esa reclamación atañe, reservándose para después la entrega de los trofeos que a esa reclamación corresponda.

24.1.4 Si la reclamación incluye el desmontaje de piezas o partes del vehículo bien determinadas, tales como motor, caja, etc., se deberá agregar a la caución un depósito adicional de **S/.1,500.00** y si es sobre el conjunto del vehículo, el reclamante deberá depositar otros **S/.2,000.00** adicionales.

24.1.5 Si el reclamo es fundado, se devolverán al reclamante el o los montos retenidos, o, una parte de ellos si el reclamo es declarado fundado en parte. Si se probase que el reclamante ha obrado de mala fe, no habrá lugar a devolución alguna y las autoridades deportivas podrán imponerle una de las penalizaciones previstas en el CDI.

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

25. APELACIONES

25.1 Los Competidores deberán comunicar su decisión de apelar al DP, quien se la comunicará a los CD; el plazo para comunicar la decisión de apelar finalizará 24 horas después de publicada la decisión que se quiera apelar.

25.2 El plazo para presentar dicha apelación, por escrito, vence 48 horas después de comunicada la decisión de apelar.

26. PREMIACION

26.1 La entrega de premios se realizará inmediatamente después de que se publiquen los resultados extraoficiales. Los resultados oficiales sujetos a verificación técnica se publicarán a los treinta (30) minutos de publicados los resultados extraoficiales, atendiendo al plazo para reclamar estipulado en el capítulo 24.

26.2 Para ello, el organizador deberá preparar el escenario donde entregará los

trofeos de acuerdo al Art. 26.3 de estas PGPC.

26.3 El Organizador deberá indicar en su RPP las condiciones de entrega de trofeos a los primeros puestos de cada Grupo - Clase

27. APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LAS DISPOSICIONES

En caso de plantearse cualquier disputa respecto de la interpretación de estas disposiciones, la FEPAD será la única autoridad facultada para tomar una decisión.

28. MANUAL DE CARRERAS, SUPERVISION DE PISTA Y SERVICIOS DE EMERGENCIA

| | |
|--|---------------------------|
| | Chaleco o Casaca de Color |
| Director de la Prueba (DIR)..... | Del Club |
| Medico:..... | Blanco c/cruz roja |
| Juez de Seguridad y Señalización..... | Naranja |
| Oficial de Bandereros..... | Naranja |
| Oficial de Comunicaciones..... | Azul |
| Oficial de Servicios contra Incendios, Liberación y otros..... | Negro |

CENTRO DE CONTROL DEL DIR

Identificación: banderola de 2.00 m x 60 cm de fondo amarillo con letras negras (28 cm x 5 cm) que diga CONTROL, colocada al menos a 2.10 m de altura sobre el suelo.

Permanencia: El D.P. permanecerá inamovible en el Centro de Control durante los Entrenamientos Libres (EL), Pruebas de Clasificación (CLA) y en la Carrera (CAR).

Equipamiento y documentación:

- 1) Radio portátil receptor-transmisor enlazado con: Cada puesto de bandereros (incluido Pits), Auto de Seguridad, Oficial Médico, Juez de Seguridad, Oficial de Comunicaciones, Juez de Pits, Ambulancia(s), Bomberos, Grúa(s), Juez de Tiempos y Vueltas y Adjuntos.
- 2) Teléfono celular operativo con la red pública.
- 3) Megáfono.
- 4) Micrófono conectado a los altos parlantes ubicados en Pits y en la línea de Partida - Llegada.
- 5) Juego completo de banderas y pizarra de señalización
- 6) Croquis del circuito a escala 1:2,500 con la ubicación de todos los puestos de bandereros y de los servicios esenciales, adherido a una base sólida (triplay o similar) de por lo menos 50 cm x 35 cm.
- 7) Reloj portátil de baterías, de por lo menos 25 cms. de diámetro, con la hora oficial de la competencia.
- 8) Formatos oficiales de lo siguiente: Lista de inscritos aptos para clasificar y su hora

de salida; Orden de clasificación por tiempos; Grilla de Partida; Resultados por Grupos; Informe de Juez de Partida y del Juez de Llegada; Informes de Puestos de Bandereros; Informe de Juez de Pits; Informe de Pesaje; Informe de PC; Formato de Reclamo; Formato de Apelación.

9) Talonario de Recibos para efectos de admitir reclamos y cancelar pago de multas.

CIERRE DE PISTA

Antes de empezar cualquier parte de la prueba, EL – CLA – CAR, se debe cerrar la pista con el Auto de Seguridad, bajo las indicaciones del DP, portando bandera roja, para asegurarse que:

- La pista esté libre de todo obstáculo;
- Todos los jueces, bandereros y servicios de emergencia estén en sus posiciones;
- Los accesos de entrada y de salida de la pista estén cerrados, y no haya vehículos delante o detrás de él.

PUESTOS DE BANDEREROS

Desde estos puestos se mantiene una vigilancia completa de la pista, una comunicación directa con el DP y un control de cualquier acontecimiento. Su buen funcionamiento depende de la capacidad y conocimientos de su personal.

Ubicación.-

Será de acuerdo a las características del circuito, teniendo en cuenta lo siguiente:

- Ninguna sección de la pista en su emplazamiento podrá escapar a su observación
- Cada puesto deberá comunicarse visualmente con el precedente y con el siguiente;
- La distancia entre dos puestos consecutivos no podrá sobrepasar de 500 m;
- Cada puesto deberá comunicarse con el DP por radio receptor – transmisor.

Protección.-

- Deben situarse de manera que su personal esté bien protegido; - Deberán estar al mismo nivel de la pista o más altos;
- Deberán tener una barrera formada por bolsas de arena, de por lo menos 1.20 m de alto, detrás de un guardavías de 3.80 m de largo, que esté colocado en un ángulo tal, respecto de la dirección en que van los vehículos, que el probable impacto haga que el vehículo vuelva a la pista en la misma dirección.
- De no haber guardavías, se pondrán 2 filas de costales de arena colocadas en el mismo ángulo antes descrito y con las mismas dimensiones.

Equipamiento.-

1. Un radio receptor - transmisor para comunicarse con el Centro de Control;
2. Un juego de banderas (6): 2 amarillas, 1 verde, 1 azul, 1 blanca y 1 amarilla con franjas rojas;
3. Un extintor de polvo químico seco, portátil, de por lo menos 4 kg;
4. Una cubeta con cemento en polvo;
5. Una escoba;
6. Un Formato de Reporte, y
7. Un programa del evento.
8. Guantes de amianto

Personal.-

Un puesto de bandereros debe estar cubierto por no menos de 3 personas, que tienen que conocer ampliamente las siguientes normas básicas de seguridad: No permitir personas ajenas al puesto; conocer el significado de las banderas; nunca contradecir el significado de las banderas; mostrar las banderas de forma visible y con fuerza hacia la vista de los pilotos; mostrar las banderas aunque no circule ningún auto; siempre que exista(n) bandera(s) amarilla(s) agitada(s) en un puesto habrá(n) bandera(s) amarilla(s) estática(s) en el puesto anterior; proteger con bandera(s) amarilla(s) al personal auxiliar que se encuentre en la pista; conocer la trayectoria ideal en cada curva de la zona; reconocer los lugares seguros y peligrosos de cada zona; la seguridad personal es primero que todo; concentración en el trabajo y en la carrera; prever cualquier situación por insignificante que parezca; guardar la calma, pensar y actuar con decisión; hacer respetar su autoridad y criterio en la pista; nunca abandonar el puesto; no dudar cuando se haya comenzado una acción; observar la localización del vehículo con respecto al puesto; no ingresar a la pista hasta que el (los) vehículo(s) estén totalmente estáticos; ingresar a la pista sólo cuando se esté protegido con bandera(s) amarilla(s); al entrar a la pista se debe correr en contra del flujo de los automóviles que continúan en competencia (nunca darles la espalda); por ningún motivo se debe cruzar la pista; mover el vehículo hacia el lugar más cercano y seguro de la pista; nunca empujar un vehículo para tratar de arrancarlo; en caso de un vehículo accidentado, desconectar el sistema eléctrico maestro; revisar al piloto y asistirlo de ser necesario, y evitar el sacarlo del auto a menos que sea absolutamente necesario (incendio).

Funciones.-

Cada puesto de bandereros tendrá un Jefe (Bandera Amarilla) responsable, reconocido por su preparación y familiaridad con el uso de banderas y señales, que estará acompañado por un auxiliar (Bandera Azul) que haya recibido entrenamiento básico para combatir incendios y por otro auxiliar (de Intervención) calificado en primeros auxilios. Todos deberán estar al corriente del uso del radio receptor-transmisor que se les asigna, a fin de establecer comunicación fluida y constante con el Centro de control. Las funciones que deben cubrir son:

- Advertir a los pilotos por medio de la señalización de cualquier peligro o dificultad que ellos no puedan prever;
- Informar al Centro de Control de cualquier incidente que se produzca en los límites de cobertura del puesto y proponer la puesta en marcha de los servicios de emergencia, si se considera necesario;
- Asegurarse que la carrera se desarrolle de manera apropiada desde el punto de vista deportivo, reportando cualquier conducta antideportiva o peligrosa al Centro de Control;
- Mantener su sector de la pista limpio y libre de obstáculos, intentando eliminar el aceite que algún vehículo hubiera derramado, con la ayuda de cemento en polvo, escobas y otros.
- Al final de cualquiera de las distintas etapas del evento, EL – CLA – CAR. continuar teniendo bajo control su sector de la pista, hasta que sean informados por el Centro

de Control que todos los vehículos están fuera de la pista.

Oficial de Bandera Amarilla:

- Deberá mantener una estrecha vigilancia del sector de la pista que le corresponda, viendo en el mismo sentido en el que circulan los autos(DÁNDOLES LA ESPALDA); manejará además de la amarilla, las banderas blanca, verde y amarilla con franjas rojas según sea el caso
- Coordina las acciones de todos y cada uno de los oficiales de su puesto;
- Coordina las acciones con los observadores de los puestos anterior y posterior al suyo;
- Se encarga de recibir y entregar el equipo completo y adecuado, así como solicitar los faltantes y necesidades;
- Está en estrecha comunicación con el Centro de Control de la carrera, así como con sus Oficiales durante una intervención en pista;
- Realiza los reportes necesarios de cada EL-CLA-CAR y hace respetar su autoridad y criterio en la pista;
- Portará en el brazo un brazalete color amarillo.

Oficial de Bandera Azul:

- Deberá mantener vigilado el sector que le corresponda (entre su puesto y el anterior) viendo en sentido contrario al que circulan los autos; manejará además de la azul, la segunda bandera amarilla para enfatizar peligro u obstáculo.
- El Oficial de bandera azul cumplirá también funciones de intervención y/o apoyo, encargándose del extintor, con guantes de amianto.
- El inicio de una intervención deberá ser una vez que se haya detenido totalmente el vehículo. Por ningún motivo, el Oficial de Bandera Azul deberá cruzar la pista ni intervenir antes de que haya banderas amarillas que le protejan en su acción.
- En cualquier intervención deberá estar preparado para implementar una comunicación visual entre su puesto y el anterior, a fin de dar a conocer la situación.
- Portará en el brazo un brazalete color azul.

Oficial de Intervención:

- Deberá mantener libre de cualquier obstáculo (autos accidentados o descompuestos, piezas sueltas, aceite y/o agua, etc...) el sector de la pista que corresponda a su puesto o zona, así como auxiliar al o los pilotos que sufrieran algún accidente en dicha zona.
- En cualquier intervención deberá estar preparado para implementar una comunicación visual entre su puesto y el anterior, a fin de dar a conocer la situación.
- Portará en el brazo un brazalete color blanco con cruz roja.

Vestimenta.-

- Los bandereros deben vestir el chaleco (o casaca) asignado COLOR NARANJA, pues es la única forma en que pueden ser identificados como Oficiales del evento.
- Todo el personal de intervención vestirá ropas de manga larga, pantalón largo y accesorios que les protejan, en la medida de lo posible, todas las partes del cuerpo, incluyendo cabeza, cara y ojos, contra el fuego.
- Prohibido el uso de pantalones cortos.

Comunicación.-

La comunicación es primordial en la organización de un puesto. Tipos de Comunicación. Existen 4 (Cuatro) tipos básicos de comunicación en pista:

- Código de Colores (Banderas)
- Código Visual (Señas)
- Radio-Comunicación
- Reporte escrito

Código de Colores (Banderas):

Código Visual:

Se ha implementado un código de 8 (ocho) señales para comunicación básica entre los Puestos de Bandereros:

- 1) Piloto en mal estado: (Auxilio Médico);
- 2) El problema ha sido controlado;
- 3) Auto en mal estado: Grúa;
- 4) Solicito instrucciones;
- 5) Extintor descargado: reponer extintor;
- 6) Auxilio adicional: persona extra;
- 7) Terminar la intervención: regresar a sus puestos, y
- 8) Fuego en el auto: señal al piloto.

Radio - Comunicación:

El sistema de Radio-comunicación es el enlace directo entre los puestos en pista y el Centro de Control de la carrera, siendo además la forma más eficaz y rápida para una intervención de emergencia.

Reporte Escrito: Después de cada evento, el Oficial de bandera amarilla deberá emitir en reporte escrito en el formato proporcionado por los organizadores, haya habido o no alguna ocurrencia en su sector durante los EL – CLA - CAR. Indicará la ubicación del puesto en la pista, según el croquis del circuito que obra en poder del D.P. El club organizador que no disponga de personal adiestrado para cubrir las funciones descritas, propio o asignado por los administradores del circuito, no contará con la aprobación de la FEPAD para organizar competencias de circuito.

SERVICIOS DE EMERGENCIA

Primera Intervención.- Corresponde a los bandereros efectuar la primera intervención en caso de detención de un vehículo o en caso de accidente, siempre bajo el control del Oficial de Bandera Amarilla, quien debe tomar todas las precauciones para afianzar la seguridad física de sus hombres, avisándoles mediante señas previamente convenidas o mediante bandera amarilla, para que salgan de la pista cada vez que un vehículo de carrera se aproxime.

Si un vehículo se detiene: los bandereros deben empujarlo a un lugar seguro, pero el piloto no debe valerse de ello para arrancar el motor de su vehículo si éste se le ha

apagado. Toda infracción en este sentido será comunicada al Centro de Control. Es muy claro que está prohibido recibir ayuda exterior para reingresar a la pista.

En caso de accidente:

Producido el accidente, el puesto debe comunicarlo al Centro de Control. El Oficial de Bandera Azul debe acercarse al vehículo siniestrado con un extintor para procurar extinguir el fuego y aislar al piloto de él en el menor tiempo, y el Oficial de Intervención a tratar de liberarlo en caso de peligro inminente, o bien, a efectuar los primeros auxilios al piloto, en caso de necesidad. A juicio de ellos, y dadas las circunstancias, comunicarán al Oficial de Bandera Amarilla la necesidad de contar con servicios de bomberos o de ambulancia adicionales o suplementarios y/o de servicios mecánicos.

Segunda Intervención.-

Servicio de lucha contra incendios:

Al menos seis (6) días antes del evento, el club organizador habrá notificado por escrito, con cargo de recepción, al Cuerpo de Bomberos especializado o a los administradores del circuito, acerca de la realización de la prueba, dando a conocer el día y las horas en que se han de prestar eventualmente los servicios de lucha contra incendios.

Al efecto, el Club organizador requiere contar con por lo menos 48 horas de anticipación a la competencia, con la respuesta por escrito de dicho Cuerpo de Bomberos o de los administradores del circuito, acusando recibo de la notificación y de su disposición para cubrir tales servicios.

El o los vehículos de bomberos estarán apostados en sus ubicaciones de acuerdo a un plan previo por lo menos 30 minutos antes de los EL y deben contar con un mínimo de dos (2) hombres con el fin de asegurar el desarrollo de la segunda intervención.

Estos hombres deberán disponer del equipo necesario (ABC) para controlar completamente un incendio de 40 galones de gasolina. Esto implica un caudal continuo que no solamente deberá extinguir el fuego, sino también proteger la operación contra un reavivamiento.

Entrarán a la pista solo bajo órdenes del DP siguiendo instrucciones previamente acordadas.

Se debe recordar que, en cualquier operación de lucha contra incendios, el factor decisivo reside en el personal y debe insistirse sobre la importancia de la formación de los operadores encargados, tanto de la primera como de la segunda intervención.

Servicios de Rescate:

Al menos seis (6) días antes del evento, el Club organizador habrá notificado por escrito, con cargo de recepción, al Cuerpo de Bomberos especializado o a los administradores del circuito, acerca de la realización de la prueba, dando a conocer el día y las horas en que se han de prestar eventualmente los servicios de rescate.

Al efecto, el Club organizador requiere contar con por lo menos 48 horas de anticipación a la competencia, con la respuesta por escrito de dicho Cuerpo de Bomberos o de los administradores del circuito, acusando recibo de la notificación y de su disposición para cubrir tales servicios.

El vehículo de bomberos que cuente con el equipo de extracción o extricación (puede ser el mismo que se haya destinado a cubrir los servicios de lucha contra incendios), estará apostado en su lugar de acuerdo a un plan previo por lo menos 30 minutos antes de los EL y debe contar con un mínimo de dos (2) hombres con el fin de asegurar su cometido (distintos de los asignados para la lucha contra incendios).

Estos hombres deberán disponer del equipo y del material necesario para extraer a toda persona que se encuentre atrapada como consecuencia de un accidente ocurrido en la pista. Entrarán a la pista solo bajo órdenes del DP siguiendo instrucciones previamente acordadas.

Cualquier piloto que encuentre dificultades para salir de su vehículo sin asistencia externa, y hasta tanto le sea posible, hará una señal (como levantar el brazo) para indicarlo así.

No debe tratar de salir, sino esperar el arribo de los bomberos encargados de su liberación.

Los Oficiales de Intervención no deben tratar de liberar a un piloto envuelto en un accidente (excepto que el peligro sea inminente), sino ofrecerle ayuda mientras llegan los bomberos encargados de su liberación.

La información contenida en los dos párrafos anteriores debe ser conocida y difundida entre los pilotos y bandereros, sobre todo durante la Reunión de Pilotos.

El vehículo de rescate deberá tener a bordo al menos el equipo siguiente:

Equipo hidráulico: Un equipo hidráulico multipropósito, que comprenda: - Cortadora para estructuras tubulares;
- Cortadora para fines múltiples;
- Expansor, y
- Ram (expansor cilíndrico).

Herramientas:

- Navaja corta-cinturones para cada miembro del equipo;
- Dos sierras para metal con hojas irrompibles;
- Una hacha pequeña;
- Dos pares de cizallas, una curvada y otra recta;
- Un par de alicates;
- Una barra para hacer palanca
- Unas tijeras manuales de 1 ¼";
- Brazo de palanca cilíndrico;
- Una cuerda de nylon de 5 m, de una resistencia de 3 ton;
- Tacos escalonados de madera;
- Una llave inglesa;
- Un juego de llaves de dado (en pulgadas);

- Un juego de llaves de dado (milimétricas);
- Un juego de llaves de boca y de corona (en pulgadas y milimétricas);
- Un juego de llaves Allen (en pulgadas y milimétricas);
- Dos martillos;

- Una comba de 4 kg;
- Unos juegos de destornilladores planos y de estrella, y
- Una linterna.

Servicios Médicos:

Habrá siempre un Oficial Médico nombrado por el club organizador y aprobado por la FEPAD, bajo órdenes del DP, responsable del almacenamiento y disposición de todos los elementos materiales y humanos que componen el servicio médico, de la puesta en marcha del auxilio, de la elección de las rutas de evacuación y de la atención médica hospitalaria.

El Oficial Médico debe ser especialista en reanimación (resucitación), capaz de operar una unidad de reanimación de emergencia para resolver los problemas más frecuentes de un accidente automovilístico, como pueden ser, hemorragias, fracturas, mantenimiento de vías respiratorias y quemaduras.

Vestirá con un chaleco (o casaca) de color blanco con una cruz roja (de 20 cm de largo por lado y 5 cm de ancho) en el pecho y en la espalda y llevará inscrito en la parte superior el nombre DOCTOR en ambos frentes, en color negro y letras de 5 cm de alto. Su presencia en la Reunión de Pilotos es imprescindible, a efectos de impartir a los participantes las instrucciones del caso.

El club organizador está obligado a proporcionarle todos los medios materiales y administrativos para el desarrollo de su trabajo. Al menos seis (6) días antes del evento, el Oficial Médico habrá notificado por escrito, con cargo de recepción, al hospital, clínica, asistencia pública de emergencia o posta médica elegida (o), acerca de la realización de la prueba, dando a conocer el día y las horas en que tal centro de salud deba forzosamente contar con servicios de atención de emergencias traumatológicas, abdominales, cardiovasculares y/o de quemaduras.

Al efecto, el club organizador requiere contar con por lo menos 48 horas de anticipación a la competencia, con la respuesta escrita del centro de salud elegido, acusando recibo de la notificación y de su disposición para cubrir tales emergencias.

El Oficial Médico estará siempre apostado en una ambulancia, en contacto radial permanente con el DP y tendrá bajo su dirección a todo el personal profesional, de paramédicos y auxiliar previsto de acuerdo a las circunstancias, incluyendo a los del cuerpo de rescate si lo hubiere, y a los Oficiales de Intervención de los puestos de bandereros, quienes actuarán de acuerdo a sus instrucciones.

Ambulancias:

Al menos seis (6) días del evento, el club organizador habrá notificado por escrito, con cargo de recepción, al centro de emergencias que proveerá las ambulancias o a los administradores del circuito, acerca de la realización de la prueba, dando a conocer el día y las horas en que se han de prestar los servicios de emergencia correspondientes.

Al efecto, el Club organizador requiere contar con por lo menos 48 horas de anticipación a la competencia, con la respuesta por escrito de dicho centro de emergencia o de los administradores del circuito, acusando recibo de la notificación y de su disposición para cubrir tales servicios. Como mínimo, será necesario contar con dos (2) ambulancias, pues así quedará siempre una de reserva en caso de que la otra haya tenido que evacuar del escenario con algún accidentado, bajo los cuidados intensivos de alguna persona calificada en reanimación.

Estarán apostadas en sus ubicaciones de acuerdo a un plan previo por lo menos 30 minutos antes de los EL y deben contar con una dotación de dos (s) hombres cada una (uno de ellos debe ser un paramédico) a fin de asegurar el desarrollo eficiente de la segunda intervención.

Entrarán a la pista solo bajo órdenes del DP, siguiendo instrucciones previamente acordadas y evacuarán por los lugares asignados. En circunstancias excepcionales, tratándose por ejemplo de alguna emergencia en la zona del público, si el DP no ha considerado necesario detener la carrera mostrando bandera roja, ni tampoco considerase justificado el ingreso del Auto de Seguridad por las mismas razones, la ambulancia podrá ingresar al circuito, siempre bajo las órdenes del DP, advirtiendo de ello a los competidores mediante bandera blanca (vehículo lento o de emergencia en la pista).

Las ambulancias deberán contar obligatoriamente con lo siguiente:

Equipamiento.-

Sistema de radio comunicación de largo alcance doble sistema de amortiguación; puerta posterior y lateral con cierre a presión; luz blanca central empotrada en techo; camilla rodable multipropósito; tabla rígida de transporte corta y larga; varilla adherida al techo para colocación de venoclisis; mueble empotrado a la parte lateral derecha (asientos); mueble empotrado a la parte lateral izquierda para colocación de equipos.

Equipos médicos:

Balón de oxígeno grande y pequeño, con sistema de nebulización; ventilador portátil; monitor desfibrilador portátil; electrocardiógrafo portátil; collarín cervical; inmovilizadores neumáticos (para traumatología); aspirador de secreciones manual; laringoscopio con hoja plana y curva de 3 tamaños; pantoscopio; ventilador manual tipo AMBU; bombas de infusión de doble canal; maletín de emergencias; maletín de medicamentos; maletín de emergencia, con: soluciones (agua oxigenada, alcohol, yodo, bencina); sondas nasogástricas; sondas Foley; algodón, gasas estériles, jeringas, guantes, agujas, hilos de sutura; equipos de cirugía menor de 4 piezas; pinza para extracción de cuerpo extraño; riñonera; tambor chico y mediano; catéteres venosos periféricos; catéteres venosos centrales; maletín de medicamentos: Dipirone ampollas; Diclofenaco ampollas; Hioscina ampolla; Atropina ampolla; Dimenhidrinato ampollas; Diazepam ampollas; Fenobarbital ampollas; Akineton ampollas; Epinefrina ampollas; Dextrosa 33% ampollas; bicarbonato de sodio ampollas; agua destilada ampollas; Hipersodio ampollas; Kalium ampollas; ClNa 9/1000 1000cc frasco; Dextrosa 5% AD frasco; Lactato ringer frasco; Dexametasona ampollas; Hidrocortisona ampollas;

Verapamilo ampollas; Amiodarona ampollas; Furosemida ampollas; Clorferinamina ampollas; Salbutamol o fenoterol gotas; Morfina ampolla; Isorbide sublingual; Nifedipino comprimidos sublingual; Captopril comprimidos sublingual.

Quemaduras: Tijeras apropiadas para cortar y retirar ropas quemadas; agua corriente limpia de bidón (con ducha o regadera) en cantidad suficiente para bajar la temperatura del cuerpo en el transcurso de una (1) hora); 2 bidones; toallas limpias para usar como apósitos fríos: 4; guantes descartables: 4 pares; jeringas para drenar ampollas (asegurar su protección); chart de figura humana para cálculo de la extensión de las quemaduras; suero fisiológico: 2 frascos de 1 litro; catéteres venosos para suero; sondas de vejiga.

Nota: Es posible que los guantes, jeringas, suero, catéteres y sondas hayan sido mencionados como parte de los maletines de emergencia o de medicamentos.

Otros Servicios.-

Se requiere también de los siguientes servicios: Auxilios mecánicos para remolcar los vehículos a su box; equipos o cuadrillas para reparar guardavías dañados u otros, en las pruebas o en los entrenamientos; grúas de plataforma que permitan poner a los vehículos inmovilizados (de hasta 1,600 kg) fuera de peligro.

El club organizador requiere contar con por lo menos 48 horas de anticipación a la competencia, con la respuesta afirmativa de la participación de tales equipos.

El o los vehículos de auxilio estarán apostados en sus ubicaciones de acuerdo a un plan previo por lo menos 30 minutos antes de los EL y deben contar con un mínimo de dos (2) hombres con el fin de asegurar su cometido.

Entrarán a la pista solo bajo órdenes del DP siguiendo instrucciones previamente acordadas.

Todos los vehículos de competencia deberán tener un enganche en la parte delantera y otro en la parte trasera para poder ser remolcados.

Este enganche no se utilizará en el caso de que el vehículo pueda rodar libremente. Será claramente visible y se pintará de amarillo, rojo o naranja.

29. SIGNIFICADO DE LAS BANDERAS

A) DIRECTOR DE LA PRUEBA

1.- SEMAFORO:

Para dar la Partida. Se verá las luces encendidas cuando la grilla esté lista y se dará partida cuando éstas se apaguen. El tiempo no será menor de 3 ni mayor de 10 segundos.

2.- BANDERA VERDE:

Pista Libre. Inicio de los Entrenamientos Libres, de la vuelta de clasificación correspondiente y de la vuelta de calentamiento previa a la carrera. Partida lanzada después de un incidente que requirió bandera amarilla.

3.- BANDERA ROJA:

Auto de Seguridad: Cierre de Pista. Detenerse detrás del Auto de Seguridad.
Director de la Prueba: Detención de Entrenamientos Libres, Pruebas de Clasificación y/o de la Carrera. Reducir velocidad y seguir indicaciones. Pista Cerrada.

4.- CARTEL DE 5 Min. y 3 Min.

Señal de que falta 5 minutos y 3 minutos para iniciar la competencia, pueden ser reemplazadas por un semáforo de 5 hileras de luces, que 5 minutos antes enciende la primera hilera y se van encendiendo fila por fila conforme van avanzando los minutos para la largada, una hilera por cada minuto, quedando prendidos a órdenes del largador

5.- BANDERA A CUADROS:

Agitada.- Final de los Entrenamientos Libres, de las Pruebas de Clasificación y de la Carrera.

6.- BANDERA NEGRA:

Inmóvil.- Exclusión. Entrar a Pits, detener el vehículo en su box y reportarse a los Oficiales.

7.- BANDERA NEGRA CON DISCO NARANJA:

Inmóvil.- El vehículo tiene problemas, entrar a Pits en la siguiente vuelta. Puede volver superados los problemas. Si durante 3 vueltas consecutivas hace caso omiso a la indicación, se le sacara Bandera Negra.

8.- BANDERA NEGRA Y BLANCA DIVIDIDA DIAGONALMENTE

Inmóvil.- Amonestación (Stop and Go) por conducta antideportiva. En las tres últimas banderas, el piloto verá su número de competencia en un pizarrón negro con los números marcados en blanco.

B) BANDEREROS

1.- BANDERA VERDE: Pista libre.

2., BANDERA AMARILLA:

Estática.- No adelantar.

Agitada.- Reducir velocidad, no adelantar. Peligro inminente, zona peligrosa. Bandereros en el puesto inmediatamente anterior al peligro:

Una (1) Agitada.- Reducir velocidad, no adelantar, estar preparado para cambiar de dirección, hay peligro al costado de la pista o parcialmente en ella.

Dos (2) Agitadas.- Reducir velocidad, no adelantar, estar preparado para cambiar de dirección o parar.

Hay peligro con bloqueo total o parcial de la pista. Los demás bandereros: La mostrarán sin agitar. No adelantar hasta no haber superado un puesto con bandera verde que marque el final del peligro.

3.- BANDERA BLANCA:

Presencia en la pista de un vehículo lento, de emergencia o de servicio (ambulancia, bomberos, etc).

4.- BANDERA ROJA (uso exclusivo del DP):

Por indicación del Director de la Prueba - detención de los Entrenamientos Libres, de las Pruebas de Clasificación y/o de la Carrera. Reducir velocidad y seguir instrucciones.

5.- BANDERA AMARILLA CON FRANJAS ROJAS:

Inmóvil.- Pérdida de adherencia, pavimento resbaloso por aceite, agua, ripio u objetos pequeños sobre la pista.

6.- BANDERA AZUL: Estática.- Próximo a ser adelantado. Agitada.- Próximo a ser adelantado. Ceder el paso tan pronto como pueda.

REGLAMENTO TECNICO DE CIRCUITO

MUY IMPORTANTE

Si la interpretación de algún término o párrafo del presente Reglamento pudiese dar origen a dudas, la FEPAD, solicita al Constructor, Preparador o Competidor de un automóvil abstenerse de interpretarlos según su propio criterio.

En tal caso, se sugiere que, mediante una nota, se dirija a la FEPAD solicitando en ella la correspondiente aclaración, a fin de que ésta, a través de su Comisión Técnica, expida una aclaración al respecto mediante un informe; la FEPAD conservará una copia.

Dicho informe será la única constancia válida para el Constructor, Preparador o Competidor, en el caso de que existan objeciones acerca del punto consultado. Los Comisarios Técnicos encargados de la inspección previa de los automóviles en una competencia, darán validez solo a las objeciones que estén respaldadas por recomendaciones técnicas emitidas exclusivamente por escrito.

Los Reglamentos Técnicos de Circuito son reglamentos de AUTORIZACIONES; lo que no está expresamente autorizado, NO SE PUEDE HACER.