

**Prescripciones Generales  
para pruebas de  
Regularidad Sport de  
Circuito (RSC)  
2018**

## **Prescripciones Generales para pruebas de Regularidad Sport de Circuito (RSC) 2018**

### **INDICE GENERAL**

- Artículo 1.- Regularidad Sport de Circuito (RSC)**
- Artículo 2.- Clases, vehículos admitidos**
- Artículo 3.- Objetivo de la Regularidad Sport de Circuito (RSC).**
- Artículo 4.- Calendario y cronograma**
- Artículo 5.- Autoridades de la prueba (ver anexo 2)**
- Artículo 6.- Costo de participación**
- Artículo 7.- Tripulación y categorías de pilotos**
- Artículo 8.- Verificación administrativa**
- Artículo 9.- Inspección técnica**
- Artículo 10.- Cinturones de seguridad, indumentaria y casco protector**
- Artículo 11.- Reunión de pilotos**
- Artículo 12.- Tiempo declarado y sesión de práctica**
- Artículo 13.- Tiempo Máximo y Tiempo Mínimo**
- Artículo 14.- Modificación del Tiempo declarado**
  - 14.1 Tiempo mínimo y tiempo máximo**
  - 14.2 Más de un tiempo de vuelta por tripulación**
- Artículo 15.- La partida**
- Artículo 16.- Cronometraje**
- Artículo 17.- Auto de Seguridad y Banderas**
- Artículo 18 - Conducta de los participantes**
- Artículo 19.- Cambio de piloto y repostaje**
- Artículo 20.- Zona rígida**
- Artículo 21.- Sobrepaso**
- Artículo 22.- Reparaciones**
- Artículo 23.- Penalizaciones y determinación del ganador**
- Artículo 24.- Penalización por tiempo declarado (PT)**
- Artículo 25.- Penalización por Regularidad (PR)**
- Artículo 26.- Penalización Extraordinaria (PX)**
- Artículo 27.- Requisitos para clasificar y obtener puntaje**
- Artículo 28.- Fin de la competencia**
- Artículo 29.- Puntos otorgados**
- Artículo 30.- Empate**
- Artículo 31.- Premios**
- Artículo 32.- Aclaraciones**
- Artículo 33.- Casos no previstos**
- Artículo 34.- Reclamaciones y Apelaciones**
- Artículo 35.- Exoneración de responsabilidad (ver anexo 3)**

**Anexo 1: BANDERAS DE SEÑALES**

**Anexo 2: AUTORIDADES Y FUNCIONES**

**Anexo 3: DECLARACION DE EXONERACION DE RESPONSABILIDAD**

## Prescripciones Generales para pruebas de Regularidad Sport de Circuito (RSC) 2018

### Artículo 1.- Regularidad Sport de Circuito (RSC)

La RSC son pruebas automovilísticas de carácter deportivo y social. Se trata de una forma económica y divertida de rodar por un circuito con automóviles antiguos y clásicos deportivos, así como con automóviles deportivos modernos de interés especial, sin peligro para la integridad física de los participantes ni para la mecánica de los vehículos.

Cada prueba de RSC requiere de la emisión de su Reglamento Particular de la Prueba (en adelante RPP) el cual incorpora los detalles específicos de cada prueba. El RPP se elabora cumpliendo lo establecido en el ROAR y estas Prescripciones Generales para pruebas de Regularidad Sport de Circuito (RSC).

### Artículo 2.- Clases, vehículos admitidos

La prueba está dirigida principalmente a autos deportivos con 30 o más años de antigüedad; sin embargo, autos más modernos, considerados de interés especial, pueden postular a participar en una prueba, en cuyo caso, la organización calificará y comunicará su aceptación a los postulantes; su decisión es inapelable.

Los clubes organizadores acogen la participación de automóviles históricos y actuales que hayan sido cuidados y/o mejorados con cariño y conocimiento por parte de sus propietarios.

Son admitidos a participar, los vehículos pertenecientes a las siguientes clases:

° **Coches antiguos o clásicos:** para efectos del presente reglamento, un vehículo es antiguo o clásico, si cuenta con una antigüedad mínima de 30 años, es decir, que su fecha de fabricación sea hasta el 31 de diciembre de 30 años antes del año en que se realice la competencia, sean estos sedanes, cupés, descapotables o prototipos.

° **Coches de Interés Especial:** son vehículos deportivos más modernos, siempre que sean calificados y admitidos por la organización como automóviles de interés especial.

Cada Clase debe tener mínimo tres vehículos en partida. Si alguna de las Clases no completa el mínimo de tres participantes, se integrará a otra Clase, constituyendo así una sola; la decisión la anunciará el Director de la Prueba y la comunicará en la reunión de pilotos.

### Artículo 3.- Objetivo de la Regularidad Sport de Circuito (RSC).

El objetivo del RSC es girar en una pista registrando un tiempo de vuelta constante, el cual es elegido y declarado por cada tripulación, dentro de un rango de "tiempo máximo" y de "tiempo mínimo" establecido en el RPP. Cualquier diferencia con el tiempo de vuelta declarado, sea por exceso o por defecto, será penalizada.

Las pruebas de RSC pueden tener varios formatos:

- A) Una sola carrera, con un mínimo de dos mangas o etapas continuas; cada manga o etapa será de igual duración, sin otra interrupción que no sea la necesaria para el repostaje y cambio de piloto.
- B) Una sola carrera, con un mínimo de dos mangas o etapas, con descanso entre cada una de ellas, y con una duración igual para las dos mangas o etapas.
- C) Como dos o más carreras independientes, de igual duración cada una y con descanso entre cada una de ellas.

A efectos de estas prescripciones una “manga” se mide en vueltas, entre 12 a 25 vueltas por manga, lo cual corresponde más a carreras tipo sprint de corta duración; en cambio, una etapa se mide en tiempo, de 45 a 60 minutos efectivos por etapa, lo cual corresponde a carreras tipo Endurance o de larga duración.

El RPP indicará la modalidad y duración de cada manga, etapa o carrera, en cada caso.

#### **Artículo 4.- Calendario y Cronograma**

El RPP debe indicar la fecha y el lugar donde se llevará a cabo la prueba, la fecha y hora a partir de la cual se abrirán las inscripciones y el último día y hora en que se cerrarán, la dirección física y electrónica de la organización, tanto para inscribirse como para recibir información del evento.

El RPP incluirá el horario del día en que se llevará a cabo la RSC según el siguiente ejemplo:

° Verificación administrativa y técnica	de 07:30 a.m. a 08:30 a.m.
° Reunión de pilotos	de 08:45 a.m. a 09:00 a.m.
° Sesión de entrenamientos libres	de 09:15 a.m. a 10:15 a.m.
° Prueba RSC	de 11:00 a.m. a 02:00 p.m.
° Tipo de prueba	03 horas continuas
° Premiación	02:15 p.m.

#### **Artículo 5.- Autoridades de la prueba (ver anexo 2)**

Deberán estar mencionadas en el RPP y serán los siguientes:

- Director de la Prueba
- Comisario Deportivo
- Juez de Tiempos y Cronometraje
- Comisario Técnico
- Comisario de reabastecimiento y relevo (si lo contempla el RPP)
- Comisario de Pits
- Coordinador General

El Director de la Prueba, el Comisario Deportivo y el Juez de Tiempos y Cronometraje constituyen colegiadamente la primera instancia para la resolución de incidentes, penalizaciones y/o reclamaciones que se presenten durante una prueba RSC.

Una sola persona podrá cubrir más de un cargo de los indicados anteriormente (Ver Anexo 2).

#### **Artículo 6.- Costo de participación**

El RPP debe indicar el costo de participación para tripulaciones de un solo piloto o de más pilotos, indicando si hay o no un costo subvencionado y las condiciones para acceder a la subvención.

El RPP debe indicar también las restricciones para la instalación de publicidad particular en el vehículo, en la zona de Pits o en el lugar que se instale el equipo de apoyo a los pilotos.

En todos los casos será obligatoria la instalación de los números oficiales del vehículo participante; si dichos números tuvieran alguna referencia publicitaria, todos los participantes están obligados a aceptarla.

Todas las pruebas de Regularidad Sport se controlarán electrónicamente con Transponders individuales colocados en cada vehículo. Con este fin, la organización entregará un Transponder para el control de tiempos, debiendo el participante entregar su D.N.I. como prenda en garantía de su devolución; los Transponders serán instalados en el vehículo por personal especializado de la organización. Sin embargo, los pilotos de cada vehículo deben verificar que esté bien sujeto, bajo su responsabilidad y la de su equipo; su pérdida supondrá el reembolso del costo del Transponder.

En caso de anulación de una o varias mangas, o incluso de todo el evento en el mismo día de su realización (por razones climatológicas o por cualquier otra causa justificada), los derechos de inscripción no están sujetos a devolución.

### **Artículo 7.- Tripulación y categorías de pilotos**

La tripulación de cada auto está conformada por uno, dos o más pilotos; ellos pueden conducir solos o acompañados por un copiloto; piloto y copiloto pueden alternarse en la conducción; el cambio de piloto solo puede ser hecho al final de cada manga, etapa o carrera según las indicaciones específicas incluidas en el RPP.

Los pilotos conducen durante el entrenamiento o en cada manga, etapa o carrera, acompañados de un copiloto; este último puede usar uno o más cronómetros, mecánicos o electrónicos, sin restricciones, y dar indicaciones al piloto. En ningún caso la marcha puede aminorarse o acelerarse en la zona rígida de cronometraje, la cual empieza 50 metros antes de la línea de partida y termina 50 metros después de la misma. Es admisible asimismo, que el piloto conduzca solo, con o sin ayuda de cronómetros dentro del auto, según lo indique el RPP.

En el caso de carreras de tipo Endurance, el tiempo máximo de conducción sin descanso por un mismo piloto es de una hora, al final de la cual el piloto debe ser obligatoriamente reemplazado; un mismo piloto puede conducir hasta un máximo de dos (02) horas en un evento, siempre y cuando éstas se alternen con, por lo menos, una hora de descanso.

En el caso de carreras tipo sprint, el piloto puede conducir hasta un máximo de 60 vueltas, sean estas continuas o interrumpidas, en 2 o en 3 mangas.

Piloto y copiloto debidamente calificados e inscritos, pueden intercambiar de funciones al final de una manga, etapa o carrera.

Para estas pruebas, es posible establecer categorías de pilotos si así lo indica el RPP, las cuales únicamente pueden ser las siguientes:

° **Categoría Expertos:** Para pilotos experimentados, siendo considerados como tales los que hayan participado en tres o más pruebas puntuables en un año anterior, o que sin haberlo hecho tengan experiencia demostrada en la especialidad o en otra de automovilismo deportivo.

Si uno de los tripulantes de un vehículo participante pertenece a la Categoría Expertos, el vehículo y todos los tripulantes del mismo, serán clasificados en la misma categoría.

° **Categoría Noveles:** Para pilotos que no se encuentren comprendidos en la categoría anterior.

## Artículo 8.- Verificación Administrativa

Los conductores de los coches deberán estar en posesión de una **Licencia de Conducir** Clase A, Categoría Uno u otra expedida en país distinto pero con valor en nuestro país; los vehículos deberán disponer de la **Tarjeta de Identificación Vehicular, constancia de la Inspección Técnica Vehicular y constancia del Seguro Obligatorio de Accidentes SOAT**, a las cuales obliga el Reglamento Nacional de Tránsito (RNT); todos estos documentos deben estar **vigentes al día de la competencia** según las normas del MTC que le resulten aplicables. En caso de vehículos prototipos, sin la posibilidad de contar con un SOAT ni la Inspección Técnica Vehicular, el propietario asumirá la responsabilidad por el mismo, firmando el documento específico que así lo indique. En todos los casos, los vehículos deberán superar la revisión técnica según lo indicado en el artículo siguiente; en caso contrario, no le será posible participar en la prueba.

Se autorizará el cambio de vehículo hasta antes de que concluya la verificación administrativa y la inspección técnica. Sin embargo, de presentarse la eventualidad de que se dañe o que esté ausente el vehículo inscrito después del cierre del horario de la verificación administrativa y de la inspección técnica, la tripulación podrá solicitar el cambio de vehículo al Director de la Prueba; si dicha solicitud fuera aceptada, el vehículo quedará autorizado para ingresar a la pista en la sesión de entrenamiento y posteriormente podrá participar en la carrera.

## Artículo 9.- Inspección técnica

Los vehículos admitidos serán verificados antes del inicio de la prueba, en los siguientes detalles:

- a- Año de fabricación y la integridad del modelo.
- b- Extintor de un mínimo de 2 kg, bien fijado al piso del auto (opcional).
- c- Los neumáticos deben estar en buen estado (2.0 mm mínimo de medida del profundímetro), podrán ser convencionales o radiales, de uso aprobado para vías públicas (tipo DOT – sigla conocida como Fecha de Producción para ser verificada por el Department of Transportation).
- d- Los frenos deben estar completamente operativos y en óptimo estado de funcionamiento.
- e- La dirección debe estar dentro de las especificaciones de seguridad del fabricante; el volante no debe tener juego excesivo que indique un probable desgaste en rótulas, terminales u otros mecanismos de la dirección.
- f- Espejo central en buen estado y 02 espejos retrovisores laterales cuando sean de origen en el modelo de automóvil participante.
- g- Asiento bien fijado al piso y con respaldo alto y cinturones de seguridad OEM (siglas de Original Equipment Manufacturer) como mínimo.
- h- Faros delanteros, luces posteriores de posición más función STOP y luces direccionales (si estaban previstas por el fabricante del vehículo).
- i- Pared ignífuga en buen estado.
- j- Holguras de ruedas mínimas en dirección y basculante.
- k- La batería debe estar bien sujeta.
- l- No se permitirá la instalación de elementos peligrosos en el habitáculo del auto.
- m- No se admitirá la pérdida de líquidos (refrigerante, lubricante, combustible).
- n- Es deseable que se disponga de un depósito recuperador de aceite (opcional recomendado).
- o- Todas las ruedas deben contar con sus pernos y tuercas completos.
- p- La numeración oficial del auto debe estar instalada.
- q- El Transponder asignado debe estar instalado.
- r- Guardafangos en las cuatro (4) ruedas, que cumplan con su función específica y cubran como mínimo la tercera parte del perímetro de cada neumático y un 70% del ancho del mismo.
- s- Arranque eléctrico operativo (si está previsto por el fabricante del vehículo).
- t- Indumentaria de los participantes, ropa de algodón, pantalones largos y zapatillas.
- u- No puede haber ningún medio de comunicación electrónica dentro del vehículo.
- v- No se puede utilizar ningún limitador/programador de velocidad, electrónico o manual.

w- Se recomienda que los vehículos convertibles equipen barras de seguridad anti vuelco.

La verificación técnica es obligatoria, la misma que se llevará a cabo inmediatamente después de la verificación administrativa; los comisarios anotarán cualquier deficiencia o diferencia con respecto a la hoja de solicitud de inscripción. Al final el comisario pegará en la luna del vehículo un adhesivo certificando la verificación.

En cualquier momento del evento, la organización puede realizar una nueva verificación técnica a los participantes.

Los números de los autos se entregarán luego de la verificación administrativa; deben instalarse en el lado derecho superior del parabrisas delantero, en el lado que ocupará el copiloto. Ningún vehículo puede tener rótulos con distinto número en su auto.

#### **Artículo 10.- Cinturones de seguridad, indumentaria y casco protector**

El uso de casco protector en buen estado, con sus amarres de fábrica y de los cinturones de seguridad OEM o superiores, así como el uso de ropa de algodón, pantalones largos, camisa y zapatos o zapatillas, es obligatorio en los entrenamientos, durante el transcurso de la prueba y cuando el auto este circulando por el circuito o por la calle de boxes.

Se recomienda el uso de mamelucos de algodón o de material con tratamiento anti flama y el uso de cascos certificados.

#### **Artículo 11.- Reunión de pilotos**

Después de concluidas las verificaciones administrativa y técnica, la organización convocará a una Reunión de Pilotos, la cual es de asistencia obligatoria. En ella se pasa lista, se confirman los horarios y el cronograma del día, se confirma o modifica el tiempo máximo y mínimo de vuelta, se dan las últimas instrucciones y se contestan las preguntas de los participantes.

#### **Artículo 12.- Tiempo declarado y sesión de práctica**

El tiempo por vuelta declarado para la primera manga, etapa o carrera por cada una de las tripulaciones, puede mantenerse durante toda la prueba, o puede disminuir en un (01) segundo o más en la segunda manga, etapa o carrera y si fuera el caso, en un (01) segundo o más adicional, en cada una de las mangas, etapas o carreras restantes, según lo indique el RPP .

Ejemplo:

Tiempo declarado para la primera manga: 00:01.20

Disminución de 01 segundo para la segunda manga: 00:01:19

Disminución de 01 segundo adicional para la tercera manga: 00:01.18

El tiempo para la primera manga, etapa o carrera será elegido por cada tripulación luego de concluida la **sesión de práctica**, que durará entre 30 y 45 minutos, según lo indique el RPP.

Al final de la sesión de práctica, cada equipo declarará, en un formato proporcionado por la organización, su tiempo elegido para la prueba; solo debe declarar ese tiempo para la primera manga, etapa u hora.

Nombre de la Prueba		
Lugar y fecha		
Boleta de declaración de tiempo		
N° Auto	Tiempo 1ra hora	Nro. de Pilotos

Nota: El tiempo de la 2da. hora será de dos segundos menos y el de la 3ra hora, si hubiera sido programado, será menor en 2 segundos adicionales.

Nombre: \_\_\_\_\_

Dicho formato debe ser entregado con la máxima reserva al Director de la Prueba, quién puede modificar el tiempo, si a su juicio lo considera muy rápido o muy lento para las condiciones del vehículo, piloto y/o para la seguridad de los demás participantes.

Si alguna tripulación no declara su tiempo de vuelta dentro del horario previsto, no puede partir, quedando excluida del evento y sin derecho a solicitar el reembolso de los derechos de participación.

En el caso contemplado en el artículo 14.2, se requerirá de una hoja de declaración de tiempo por cada piloto.

### Artículo13.- Tiempo Máximo y Tiempo Mínimo

El tiempo máximo y el tiempo mínimo de vuelta deben estar indicados en el RPP. Se recomienda que a diferencia entre el tiempo máximo y el tiempo mínimo no sea superior a 10 segundos. Las tripulaciones deben elegir su tiempo de vuelta para la primera manga o etapa de competencia, dentro de ese rango. Los competidores deben tener en cuenta que ambos tiempos límites son válidos para toda la prueba y por tanto no pueden ser excedidos en ningún momento durante la competencia.

#### Ejemplo:

° Si el RPP indica que la competencia incluirá 3 mangas y que se disminuirá 01 segundo entre cada una de ellas, y que **el tiempo mínimo de vuelta es 1:11** y el tiempo máximo de vuelta es 1:21

° Elección errónea de tripulación 1:

- Tiempo de vuelta 1ra manga 1:12,
- Tiempo de vuelta segunda manga 1:11 y
- Tiempo de vuelta tercera manga 1:10,
- Nota: ¡error por estar por debajo del tiempo mínimo!

° Elección de la tripulación 2 (muy agresivo):

- Tiempo de vuelta de la 1ra. manga 1:13,
- Tiempo de vuelta de la 2da. manga 1:12,
- Tiempo de vuelta de la tercera manga 1.11,
- Nota: ¡ está en el límite, alto riesgo de ser penalizado ¡

° Tiempos de elección razonable: 1:15, 1:16, 1:17, 1:18, 1.19

Debe considerarse que la RSC, privilegia una combinación de regularidad con velocidad, por lo que favorece a las tripulaciones que declaren tiempos de vuelta más rápidos, pero siempre y cuando estén dentro de los límites que indique el RPP; dichos tiempos por otro lado, deben ser calculados teniendo en cuenta no exceder las velocidades promedio máximas de circulación.



Una vez que la prueba se inicie, si un piloto registra tiempos de vuelta inferiores al tiempo mínimo establecido para el circuito, durante tres vueltas consecutivas o seis vueltas no consecutivas, será penalizado con la exclusión de la prueba.

Se sancionará con igual penalidad los casos en que el Comisarios Deportivo o el Director de la Prueba consideren que una tripulación cometió una imprudencia grave, que haya puesto en peligro a las demás tripulaciones o a ellos mismos; la sanción es inapelable.

No habrá sanción directa por exceder eventualmente el tiempo de vuelta máximo, pero si es una falta reiterada en tres vueltas consecutivas, será interpretada por el Director de la Prueba como que el vehículo está con desperfectos mecánicos que le impiden registrar un tiempo de vuelta aceptable para la competencia. En tal caso, se le indicará, mediante bandera negra con círculo naranja, que ingrese a Pits para arreglar el problema. En caso de no poder hacerlo, o de regresar al circuito y marcar nuevamente tiempos por encima del tiempo de vuelta máximo, el competidor será excluido.

## **Artículo 14.- Modificación del Tiempo declarado**

### **14.1 Tiempo mínimo y tiempo máximo**

En consideración a que las pruebas de RSC se efectúan en circuitos de propiedad de terceros y a que, en muchos casos, no es posible establecer los tiempos mínimo y máximo con anticipación, el RPP podrá indicar que tales tiempos se establecerán el mismo día de la prueba, y se comunicaran a los participantes antes del inicio de la sesión de práctica

En casos excepcionales, el tiempo mínimo y máximo pueden modificarse por decisión del Director de la Prueba hasta la hora misma de la reunión de pilotos; la decisión del Director es inapelable. En tal caso, el tiempo de vuelta declarado por cada tripulación, debe encontrarse dentro de este nuevo rango.

### **14.2 Más de un tiempo de vuelta por tripulación**

Una tripulación con diferentes pilotos puede declarar tiempos distintos para cada piloto, con el fin de ajustarse a la experiencia y habilidad de cada uno de los miembros de un equipo. En tal caso, la reducción de 1 segundo o más (según lo indique el RPP) en el tiempo de vuelta, se aplicará en el segundo turno de cada uno de los pilotos, de manera independiente.

## **Artículo 15.- La partida**

La partida podrá ser efectuada en cualquiera de las siguientes modalidades:

° **Tipo “Le Mans”**: los autos se estacionan uno al lado del otro en 45°, con el motor apagado; el piloto que va a conducir debe estar dentro del vehículo, con el casco puesto y los cinturones de seguridad abrochados; no debe tener la llave de contacto ni un duplicado; el copiloto de cada equipo se coloca al frente, en el otro extremo de la pista, y cuando el juez de partida da la señal, los copilotos, que están de pie con el casco puesto, corren hacia sus autos, ingresan, se amarran y le entregan la llave al piloto; este último lo enciende y arranca.

**Partida Lanzada**: los autos se estacionan uno detrás de otro según su número; el primer lugar es asignado al auto con el número 1, que se colocará detrás del Auto de Seguridad (AS) estacionado en la línea de partida, con las luces-intermitentes encendidas, y así sucesivamente los demás, en una línea recta; el AS dará una vuelta de calentamiento con todos los competidores siguiéndolo en fila de uno, verificando que la pista esté expedita para partir, aunque deba dar más de una vuelta; estando en condiciones la pista, apagará las luces y se apartará del grupo ingresando a los Pits; los coches partirán en fila de uno sin poder sobrepasarse hasta que el semáforo se ponga en verde o que el Largador baje la bandera de partida; sólo a partir de ese momento el sobrepaso está permitido, siempre y cuando

se produzca después de la línea de partida; la carrera comienza en ese punto y no antes; cualquier sobrepaso anticipado se sanciona con 10 puntos de penalización extraordinaria.

° **Partida detenida:** los autos se estacionan en los cajones de partida indicados en la pista, según su número; el primer lugar es asignado al auto con el número 1 y así sucesivamente; los autos parten cuando el semáforo o la bandera de partida lo indique. Cualquier adelantamiento en la partida se sanciona con 0.5 puntos (segundos) adicionales sobre la penalización promedio final del equipo infractor.

° **Partida desde Pits:** los equipos acceden a la pista de uno en uno, cuando lo deseen, pudiendo hacerlo una vez que el semáforo de partida ubicado en la zona de Pits, se ponga en verde.

Debe tenerse en cuenta que todos los autos deben partir de Pits y salir a la pista antes de que el primer auto complete la primera vuelta.

**Nota:** En cualquier caso, una tripulación retrasada no puede salir de Pits hasta que el primer auto pase por la línea de meta y marque su primer tiempo de vuelta.

La forma de la partida será indicada en el RPP.

#### **Artículo 16.- Cronometraje**

La organización instalará una antena de piso para Transponders en cualquier lugar de la pista del circuito, con el fin de determinar el tiempo por vuelta. Dicho lugar de instalación no podrá cambiarse hasta la finalización del evento.

El control de tiempos será electrónico y automático haciendo uso de Transponders; si un competidor pierde el Transponder o si este deja de funcionar por cualquier circunstancia, el competidor termina su participación y debe retirarse de la pista, salvo que el mismo Transponder pueda instalarse nuevamente.

Es recomendable que cada competidor disponga de personal de cronometraje de respaldo, que verifique su número de vueltas y guarde un registro de sus tiempos, vuelta por vuelta; este equipo puede usar un pizarrín para enviarle mensajes de coordinación o aviso a la tripulación.

Los menores de edad que ejerzan funciones de “cronometraje” serán aceptados solo si van acompañados por un adulto. Los padres deberán firmar una autorización y el correspondiente descargo de responsabilidades para que los menores puedan acceder al recinto, eximiendo de toda responsabilidad a la organización en caso de accidente en las instalaciones (incluida la zona de Pits y la zona de reabastecimiento).

Ningún menor podrá circular solo por el área de Pits, ni utilizar ningún medio o artefacto con ruedas para circular por ninguna de las instalaciones del circuito (bicicletas, patinetes, skates, etc.).

#### **Artículo 17.- Auto de Seguridad y Banderas**

El Auto de Seguridad (AS) se pondrá en servicio para neutralizar la carrera por decisión exclusiva del Director de la Prueba (DP) cuando los pilotos estén sujetos a tal peligro que la bandera amarilla no es suficiente protección.

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

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

Todos los vehículos de la competencia al aproximarse al AS 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.

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 AS.

Al ingresar el AS a la pista de competencias, los vehículos no podrán entrar a Pits.

Cuando el DP decida el fin de la intervención del AS, éste apagará sus luces intermitentes e ingresará 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; cualquier maniobra en contrario será penalizada como adelantamiento a la señal de partida, que se sanciona con 10 puntos de penalización extraordinaria.

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

### **Artículo 18 - Conducta de los participantes**

- a- El juego limpio y el trato amable y considerado son exigibles en todo momento. Los participantes deben conducir facilitando en todo momento las maniobras del resto de vehículos, evitando cualquier incidente, incluso mantenerse vigilante a través de los retrovisores. Toda conducción anti-deportiva o peligrosa será motivo de exclusión inmediata. No se admiten reclamaciones por este concepto.
- b- Los participantes serán directamente responsables del comportamiento de los miembros de su equipo de colaboradores. Es de su responsabilidad hacer acatar todas las instrucciones que reciban de las autoridades de la prueba, colaborando con la organización.
- c- Las faltas o la inobservancia de las instrucciones dará lugar a sanciones que, a criterio de las autoridades, podrán ser penalizadas con 10 puntos de penalización extraordinaria y en casos extremos, con la exclusión de la prueba.
- d- En la zona designada para cronometraje de respaldo de los participantes, solo se permitirá el ingreso de "señaleros" para dar la información al piloto que está girando; se podrán usar tableros de señales; no se le podrá agregar ningún tipo de soporte al tablero. La utilización de cualquier otro tipo de elemento está prohibido. Se solicita la mayor consideración con los demás participantes exhibiendo el tablero únicamente cuando su auto está próximo a pasar frente al control, evitando la superposición de tableros

### **Artículo 19.- Cambio de piloto y repostaje**

En las pruebas continuas de Endurance por horas, es decir, sin descanso entre una hora y la siguiente, los participantes serán divididos en grupos, por ejemplo: A, B, y C. Cuando el cartel A, B, o C sea mostrado en la línea de partida, aproximadamente al final de la primera hora o al final de la segunda hora de competencia, los pilotos de cada grupo que aparezca en el cartel, deben ingresar al área de relevo y re-abastecimiento para cambiar de piloto y recargar gasolina.

Los horarios del primer y segundo relevo, expresados en tiempo de competencia, se detallarán en el RPP. Las normas para el relevo son las siguientes:

- a- El piloto que conduce deberá entrar por la entrada a Boxes, en marcha lenta y sin superar a otro automóvil, hasta llegar al recinto de relevo de pilotos y re-abastecimiento; allí ubicará su auto en el lugar en que se le indique y detendrá la marcha del motor.
- b- El piloto o la tripulación que va a relevar debe presentarse en la mesa de control ubicada en la zona de relevo luego de la llegada de su auto; después de la presentación puede ayudar con el reabastecimiento para luego efectuar el relevo.
- c- En cada parada de relevo y de reabastecimiento está prevista una neutralización obligatoria de cinco (5) minutos contados a partir de la hora de ingreso de cada vehículo al recinto de repostaje.
- d- En este sector los dos (2) pilotos (el saliente y el entrante) efectuarán el relevo; serán los únicos permitidos y autorizados a recargar combustible, limpiar parabrisas, etc. Está prohibido agregar lubricantes, refrigerantes o realizar cualquier tipo de reparación; hacerlo los hará acreedores a penalidades que, en casos extremos, puede llegar hasta la exclusión de la prueba. Para efectuar reparaciones, el vehículo debe ingresar a su ubicación en la zona de Pits.
- e- Los bidones que se utilicen para la recarga de combustible deben ser específicos para portar gasolina, contar con pico de abastecimiento y estar identificados con el número del auto. La totalidad de combustible a utilizar deberá ser ingresada al recinto antes de la largada de la prueba, incluyendo la galonera a que se refiere el punto siguiente.
- f- Por razones de seguridad, está prohibido el reaprovisionamiento de combustible en otro lugar que no sea este recinto específico. En el caso que un automóvil se quedase en el circuito sin combustible, el piloto debe dirigirse caminando hasta el recinto de reabastecimiento e informar del hecho al responsable del mismo, quien lo autorizará para que él mismo transporte, caminando en compañía de un adjunto al Comisario de Reabastecimiento (art. 5), la cantidad de combustible necesaria para poder reanudar la marcha: un (1) galón.

#### **Artículo 20.- Zona rígida**

Es la zona señalizada con conos de tráfico, comprendida entre los 50 metros anteriores a la línea de partida y los 50 metros posteriores a la misma, delimita el sector donde está prohibido que los pilotos alteren la velocidad, frenando o realizando maniobras bruscas que comprometan la trayectoria o la marcha de los otros vehículos.

En esta zona no podrá haber ninguna persona del equipo de los participantes; por incumplir esta norma, la tripulación infractora será penalizada con 10 puntos de penalización extraordinaria; si la falta se repite por tres veces consecutivas, el equipo participante será penalizado con la exclusión de la prueba.

#### **Artículo 21.- Sobrepasso**

En el circuito serán frecuentes los sobrepassos, provocados por los diferentes tiempos de vuelta de los vehículos participantes; los participantes deben tener en cuenta que están obligados a estar atentos y a ceder el paso cuando un auto más veloz les dé alcance; la norma indica "carro alcanzado es carro pasado".

Cuando un vehículo sea alcanzado y su piloto no se percate del hecho, el auto más veloz le hará señas con las luces o con la bocina, debiendo el auto más lento correrse hacia el lado derecho de la pista, sin detenerse, y ceder el paso; el vehículo más rápido efectuara el sobrepasso, solo por el lado izquierdo. Esta norma se aplica con rigor en las zonas rectas del circuito; en las curvas solo será posible si al conductor del vehículo más lento le es posible desplazarse con seguridad al lado derecho de la pista.

**Artículo 22.- Reparaciones**

Cada equipo podrá realizar las reparaciones que necesite en el Pit que se le haya asignado, así como en el patio de boxes. Fuera de estas zonas, las reparaciones sólo las podrá realizar el piloto que está conduciendo, el otro piloto miembro de la tripulación y un (01) mecánico de su equipo. El Director de la Prueba podrá suspender esta autorización si la reparación atenta contra la seguridad de la prueba; su decisión es inapelable.

**Artículo 23.- Penalizaciones y determinación del ganador**

En cada vuelta de la RSC, todas las tripulaciones incurrir en penalizaciones, estas son de tres tipos:

- 1° Penalizaciones por tiempo declarado (PT).
- 2° Penalizaciones por regularidad (PR).
- 3° Penalizaciones extras (PX).

El ganador de la competencia será la tripulación que incurra en menos Penalizaciones Acumuladas (PA) durante de la prueba.

$$PA = (PT) + (PR) + (PX)$$

**Artículo 24.- Penalización por tiempo declarado (PT)**

La Regularidad Sport de Circuito es una prueba de regularidad combinada con velocidad.

El tiempo por vuelta declarado por cada tripulación se penaliza con 1 punto por cada segundo que tenga el tiempo de vuelta declarado por cada tripulación, y luego se acumula ejemplo:

Competidor 1 – Tiempo declarado: 1 minuto 20 segundos		
Vuelta	Tiempo Optimo en segundos	Penalización acumulada
1	80	80
2	80	160
3	80	240
4	80	320

Competidor 2 – Tiempo declarado: 1 minuto 22 segundos		
Vuelta	Tiempo Optimo en segundos	Penalización acumulada
1	82	82
2	82	164
3	82	246
4	82	328

Es evidente que a menor tiempo de vuelta declarado, menor penalización, por lo que es más conveniente declarar el menor tiempo de vuelta posible; dicho tiempo declarado debe ser mayor que el tiempo mínimo establecido para el circuito por el RPP.

Excepcionalmente, será posible ajustar la ventaja que otorga la penalización acumulada por tiempo declarado, multiplicándola por un valor constante K, el cual naturalmente es igual a 1, pero puede tener un valor de 0.75, 0.50 o 0.25, según se declare en el RPP. Es evidente que a mayor valor de K, mayor será la ventaja del competidor más rápido, como puede verse indicado en números rojos en la última fila del siguiente cuadro de ejemplo:

Competidor 1				
	K=1	K=0.75	K=0.5	K=0.25
Vuelta	Penalización acumulada	Penalización acumulada	Penalización acumulada	Penalización acumulada
1	80	60	40	20
2	160	120	80	40
3	240	180	120	60
4	320	240	160	80
Competidor 2				
	K=1	K=0.75	K=0.5	K=0.25
Vuelta	Penalización acumulada	Penalización acumulada	Penalización acumulada	Penalización acumulada
1	82	61.5	41	20.5
2	164	123	82	41
3	246	184.5	123	61.5
4	328	246	164	82
<b>Dif:</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>2</b>

### Artículo 25.- Penalización por Regularidad (PR)

El tiempo computable por vuelta es igual al tiempo real, pero redondeado al segundo; una fracción de **0.5 segundos** o más, equivale a **1 segundo**.

Una vuelta sin penalización por regularidad es aquella en la que el tiempo computable de vuelta es igual al tiempo declarado por el piloto; en tal caso, la penalización por regularidad es "Cero" (0). La penalización por vuelta será de 03 puntos por cada segundo de diferencia, siendo igual que tal diferencia sea en exceso o en defecto. El RPP puede modificar el valor de la penalización a valores superiores o inferiores a 3 puntos por segundo de diferencia.

Vuelta	Tiempo declarado seg.	Tiempo real seg.	Tiempo computable seg.	Penalización
1	59	59.7438	60	3
2	59	59.5000	60	3
3	59	56.9428	57	6
4	59	79.2310	79	60
<b>Penalización acumulada</b>				<b>72</b>

### Artículo 26.- Penalización Extraordinaria (PX)

- ° Trompo: 6 puntos.
- ° Salida de pista: 10 puntos: se considera salida de pista cuando se toca algún cono de tránsito que sirve de límite en alguna curva o cuando dos ruedas del auto quedan fuera del asfalto de la pista.
- ° Estorbar a otro rival que tenga un tiempo declarado menor: 5 puntos al primer aviso, 10 puntos al segundo aviso y exclusión al tercer aviso.
- ° Es motivo de exclusión automática acumular más de 15 puntos de penalizaciones extraordinarias. Esta cantidad puede ser modificada por el RPP.

**Artículo 27.- Requisitos para clasificar y obtener puntaje**

Para clasificar y obtener puntaje es necesario completar la prueba. Se considera que una tripulación completa la prueba si su vehículo pasa por la línea de meta con Bandera a Cuadros. La Bandera a Cuadros se bajará individualmente a cada tripulación cuando termine la prueba, y hasta por tres minutos adicionales contados a partir del momento en que se le bajó la Bandera a Cuadros a la primera tripulación.

**Artículo 28.- Fin de la competencia**

Una manga o carrera definida por número de vueltas, terminará en la vuelta en que el líder complete el número de vueltas indicado en el RPP. En este caso, el cómputo de tiempos se mantendrá abierto durante tres minutos adicionales a la hora en que el líder marcó su último pase; durante esos tres minutos (o el tiempo que indique el RPP) sólo se debe registrar un pase por auto.

En caso que la etapa o carrera tenga una duración especificada en tiempo, el fin de la competencia será exactamente a la finalización del tiempo indicado en el RPP, cerrándose allí el cómputo de vueltas y el cálculo de penalizaciones. La prueba se inicia exactamente a la hora en que el primer auto marca el inicio de su primera vuelta válida para el cómputo de resultados.

En ambos casos, los autos no podrán detenerse hasta recibir la bandera a cuadros; el competidor que no pase por bandera a cuadros, no habrá terminado la competencia y por tanto no podrá clasificar para los resultados finales.

**Artículo 29.- Puntos otorgados**

Puesto	Puntaje
1	20
2	17
3	15
4	13
5	11
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15	1

El primer puesto será ocupado por la tripulación que logre el menor valor para la Penalización Acumulada (PA), y luego, sucesivamente, para los que logren valores progresivamente mayores. Todos los participantes reciben puntaje. Del puesto 15 en adelante el puntaje es igual para todos. Los puntajes se otorgan por categoría según la siguiente tabla:

Las pruebas que duren tres horas o más o la fecha final del campeonato, podrán otorgar el doble de puntaje, si así lo indica el RPP respectivo.

**Artículo 30.- Empate**

El primer puesto no puede quedar empatado; en caso de que la cifra clasificadora fuera igual para los dos mejores competidores, se calificará mejor al que tenga el mayor número de vueltas; de persistir

el empate, se clasificará mejor a la tripulación que haya competido con el vehículo más antiguo; en caso de persistir el empate, el primer puesto se definirá mediante el lanzamiento de una moneda.

El empate es aceptable para cualquier otro puesto, pero teniendo en cuenta que el puesto inmediato posterior quedará desierto. Ejemplo: si dos tripulaciones empatan en el 2do puesto, el siguiente mejor clasificado obtendrá el 4to puesto.

### **Artículo 31.- Premios**

Los premios serán simbólicos y de honor; deben estar especificados en el RPP

### **Artículo 32.- Aclaraciones**

Toda duda sobre algún punto técnico o reglamentario durante el evento, deberá ser consultada por escrito al Director la Prueba, quien luego de consultar a quien considere pertinente, contestará de la misma forma.

De ser el caso, la FEPAD a través de su Consejo Directivo, es la única calificada para resolver las dudas que pudiesen surgir en la aplicación o interpretación de estas prescripciones.

### **Artículo 33.- Casos no previstos**

Los casos no previstos en el presente reglamento serán resueltos según lo indicado en el ROAR, o en lo que corresponda, por el RND y en lo en que resulte de aplicación y no esté incluido en ninguno de los tres documentos mencionados, por el CDI; en todos los casos las autoridades de la prueba, actuarán con el mayor interés y celeridad posible.

### **Artículo 34.- Reclamaciones y Apelaciones**

34.1 Los reclamos deben hacerse únicamente a través de una comunicación escrita con atención al Director de la Prueba, presentada en el Módulo de Información; las reclamaciones no conllevan el pago de ninguna caución.

El Módulo de Información es el lugar donde el piloto puede obtener información de sus tiempos y posición; está ubicado en lugar distinto a la Mesa de Control.

Los pilotos y/o los miembros de su equipo no pueden acercarse a la Mesa de Control durante la competencia; de hacerlo, incurrirán en falta grave penalizada con la exclusión de la prueba.

Los reclamos se presentan por:

- Cualquier supuesto error, irregularidad o infracción a las prescripciones o al reglamento, que ocurran durante una competencia.
- Que se refieran a un supuesto incumplimiento de las prescripciones o del reglamento por un vehículo, y
- Contra la clasificación provisional establecida al final de una competencia

34.2 El plazo para presentar los reclamos, vence indefectiblemente 30 minutos después de que se haga pública la clasificación provisional al final de una carrera.

34.3 Cualquier reclamo hecho verbalmente de forma inapropiada, ofensiva o poco discreta, será considerado como una falta grave. De igual forma, se considerarán faltas graves los reclamos hechos por cualquier otro medio, sea público, privado o en redes sociales, es decir, si se usa cualquier otro medio que no sea el contemplado en el art. 34.1 de estas prescripciones; esta infracción será penalizada con la no aceptación de la inscripción del infractor en pruebas y campeonatos de RSC, por un plazo no menor de un año.



34.4 Los participantes que hayan presentado reclamo pueden aportar pruebas objetivas en cualquier momento dentro de los 05 días posteriores a la finalización de la competencia; en ese plazo, pueden también solicitar una reunión con el Director de la Prueba para sustentar personalmente su reclamo.

15.5 El Director de la Prueba, el Comisario Deportivo y el Juez de Tiempos y Cronometraje tienen hasta 7 días calendario adicional para aceptar o denegar el reclamo.

34.6 Los competidores podrán apelar ante la Comisión de Justicia todas las decisiones colegiadas tomadas por el Director de la Prueba conjuntamente con el Comisario Deportivo y el Juez de Tiempos (art. 5) que supuestamente los afecten, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 13 del Código Deportivo Internacional – CDI de la FIA.

La caución que señala el Reglamento Nacional del Deporte Automotor – RNDA para apelar es de S/ 1,500.00 (Anexo 1A del RNDA).

34.7 Los pilotos tendrán el plazo de una hora para apelar por escrito las decisiones a que se refiere el párrafo anterior, contada a partir de que se les haya notificado la resolución que los sanciona; en ella expresarán únicamente su intención de apelar; dentro de las 48 horas siguientes de haber presentado su intención de apelar, sustentarán igualmente por escrito las razones de su apelación, acompañando el recibo de la caución.


#### **Artículo 35.- Exoneración de responsabilidad (ver anexo 3)**

Queda claro que por el solo hecho de inscribirse en pruebas de Regularidad Sport de Circuito (RSC), todo participante admite que es el único responsable por sus actos, ya sea para resarcir sus propios daños, como los que pueda ocasionar a terceros. En ningún caso, ni los propietarios del circuito donde se haga la prueba, ni el organizador de la prueba, ni la FEPAD, ni cualquier persona o voluntario de la organización, ni los patrocinadores, serán responsables en caso de accidente.


En las verificaciones administrativas todo conductor con sus acompañantes, deberán firmar una exoneración de responsabilidad (Anexo 3) y la cesión de los derechos de imagen para cualquier emprendimiento de publicidad o reportajes que la organización y/o la prensa especializada pudieran emitir.


## Anexo 1


### BANDERAS DE SEÑALES


° **BANDERA DE LARGADA:**  Normalmente se usa la Bandera Nacional. En el caso de usar otra bandera, el color de la misma no deberá causar confusión con ninguna otra existente.


La señal de partida será dada bajando la bandera previamente levantada sobre la cabeza del largador (no deberá ser levantada hasta que todos los autos estén acomodados). La bandera no debe estar levantada por más de 5 (cinco) segundos.

° **BANDERA DE LLEGADA:**  Bandera de cuadros blancos y negros. Se muestra a cada piloto agitándola. Indica finalización de la prueba.

° **BANDERA ROJA:**  Ordena la detención inmediata de la competencia. Esta bandera será mostrada cuando el Director o el Comisario Deportivo hayan decidido parar la carrera o una práctica. Los pilotos deberán disminuir la marcha inmediatamente y retornar a boxes o al lugar determinado de antemano en el RPP del evento, tomando extremo cuidado y estando preparados para frenar totalmente en su sitio, de ser necesario


° **BANDERA NEGRA:**  Se muestra quieta, acompañada con el número del auto sancionado. Indica al piloto que deberá, salir de la pista ir y detenerse inmediatamente en su Pit. Se debe mostrar en el lugar asignado para la Dirección de la prueba, a todos los pilotos, durante dos vueltas. El piloto sancionado queda excluido de la prueba.

° **BANDERA NEGRA Y BLANCA:**  Dividida diagonalmente en dos mitades. Se mostrará quieta, junto a un panel con el número del auto sancionado. Indica una advertencia o apercibimiento al piloto del número del auto, por una conducta antideportiva. Se mostrará en el lugar asignado para la Dirección de la prueba, durante dos (2) vueltas, al piloto sancionado y a todos los participantes.

° **BANDERA NEGRA CON CIRCULO NARANJA:**  Mostrada quieta en el lugar asignado para la Dirección de la prueba, acompañada por el número indicativo del auto. Indica al piloto que deberá detenerse en su Pit por problemas mecánicos que perjudican a los demás o a sí mismo.

### **BANDERAS UTILIZADAS POR LOS PUESTOS DE BANDERILLEROS Y OFICIALES DE PISTA.**


Las banderas utilizadas por los banderilleros y oficiales de pista, podrán mostrarse quietas o agitadas. El hecho de agitarlas refuerza o enfatiza el significado básico de la bandera.


**BANDERA AMARILLA:**  La señal con bandera amarilla indica una situación de peligro en la pista, cualquiera sea su naturaleza. La presentación de la bandera amarilla agitada en un puesto de banderilleros, significa peligro después de dicho puesto.

De ésta forma se les avisa a los pilotos de algún peligro que desconocen y que ocurre en dicho sector. La bandera será mostrada agitada por la cantidad de vueltas indispensable, y de ser necesario, se les indicará a los pilotos con la mano o la bandera, el lugar de la pista por donde deberán pasar.


Si la pista está muy obstruida, pero no lo suficiente como para detener la carrera, deberá usarse en el mismo puesto 2 (DOS) banderas amarillas agitadas, para enfatizar el peligro. Esta forma de actuar deberá usarse también si la pista está totalmente obstruida, hasta que el Director de la Prueba o el Comisario Deportivo detengan la competencia o ingrese el Auto de Seguridad.

La Bandera Amarilla se utiliza también de manera fija, como advertencia al piloto para que disminuya la velocidad al ingresar al sector de Pits o a la zona de reabastecimiento. Con esta bandera mostrada quieta o agitada, no puede sobrepasarse, salvo indicación específica del Oficial del Auto de Seguridad.

**BANDERA AMARILLA CON FRANJAS ROJAS VERTICALES:**  Indicará a los pilotos que el estado de la superficie de la pista se ha deteriorado momentáneamente en el área más allá de la bandera. El uso más frecuente de esta bandera es para indicar aceite en la pista. Asimismo sirve para indicar agua en la pista, suficientemente abundante como para provocar deslizamientos. Esta bandera se mostrará por cuatro vueltas, y si el problema persiste, puede ser seguida de una bandera roja.


**BANDERA VERDE:**  Agitada se utiliza en la salida del sector de boxes. Con ella se autoriza al piloto a ingresar a pista, evitando de esa manera un posible encuentro con otro competidor en carrera.

También se utiliza para indicar a los pilotos que la competencia sigue su curso normal, después de una bandera amarilla, cuando se retira las banderas de aceite, o después del retiro del Auto de Seguridad, mostrándose en el lugar designado para la Dirección de la prueba u otro lugar predeterminado del circuito indicado en la reunión de pilotos previa, durante una vuelta completa por todos los puestos de banderilleros.

**BANDERA BLANCA:**  Se utiliza siempre fija y significa que hay un automóvil de servicio en pista, ya sea ambulancia, bomberos, grúas, auxilios, auto particular con autoridades de la prueba, o cualquier otro vehículo asignado a la competencia. El responsable de la salida de un vehículo de servicio deberá asegurarse que el puesto anterior al lugar en que entre el vehículo a la pista, esté advertido de la situación.

Las banderas blancas deberán ser sustituidas por banderas amarillas tan pronto como se detenga en la pista un vehículo de servicio.

El Oficial de Pista deberá mostrar su bandera blanca en alto a fin de convocar la presencia del móvil o personal de seguridad que sea necesario.

**BANDERA AZUL:**  Señal de sobrepaso. La bandera azul informa a los pilotos que van a ser superados por uno o más pilotos que circulan más rápido.

Cuando la bandera azul se presente agitada llamará la atención del conductor sobre la proximidad del vehículo que esté a punto de adelantarle o sobre la elevada velocidad del que se le acerca.


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

No se debe mostrar bandera azul:

- A) Durante las primeras vueltas de una prueba cuando los participantes estén juntos.
- B) Cuando un conductor esté manifiestamente al corriente de que va a ser adelantado (ya sea porque se pare, porque haga un gesto con la mano o por cualquier otro medio).
- C) Cuando esté presentada la bandera amarilla (prohibición de adelantarse).

Se debe mostrar bandera azul:

- A) En caso de obstrucción voluntaria.
- B) Cuando los vehículos más lentos estén a punto de ser adelantados por los punteros de la prueba.
- C) Cuando un vehículo rápido, después de una salida o una parada en su box, alcanza a los participantes más lentos. En tiempo seco habrá que utilizar la bandera azul con moderación. Por el contrario cuando la pista esté mojada y los conductores tengan dificultades para ver a través de las cortinas de agua a los vehículos que siguen, la bandera azul será la bandera preventiva por excelencia.

**BANDERA DE Auto de Seguridad:**  Compuesta por tres franjas horizontales de color azul, blanco y naranja. Significa el ingreso del Auto de Seguridad a pista, por obstrucción, accidente o cualquier otro motivo que a consideración del Director de la Prueba o del Comisario Deportivo, justifique su uso.

## Anexo 2

### AUTORIDADES Y FUNCIONES

#### ° FUNCIONES DEL DIRECTOR DE LA PRUEBA

Será designado por el organizador y puede hacerse secundar por auxiliares. Es responsable de conducir el evento conforme al programa oficial. Sus principales deberes son:

- a) Asegurar la disposición del recorrido y verificar que el mismo se encuentre habilitado para el desarrollo de las pruebas, en colaboración o de acuerdo con las autoridades públicas y deportivas encargadas de velar por la seguridad del público, asistentes y los participantes.
- b) Verificar que los tiempos de vuelta máximo y mínimo, sean correctos, no demasiado rápidos porque pueden atentar contra la seguridad de evento y de los pilotos, ni demasiado lentos ya que atentan contra la competitividad y el éxito del evento,
- c) Controlar que todos los Oficiales Deportivos se encuentren en sus respectivos puestos, provistos de las instrucciones y elementos necesarios para el cumplimiento de sus respectivas funciones, informando al Comisario Deportivo de la ausencia de cualquiera de ellos.
- d) Mantener permanente contacto con los Oficiales Deportivos y con el personal de Seguridad a los efectos del normal desarrollo de la competencia.
- e) Vigilar a los participantes y sus automóviles, e impedir que todo competidor o automóvil excluido, suspendido o desclasificado, tome parte en las manifestaciones deportivas del evento.
- f) Verificar que cada automóvil y, si hay lugar, cada competidor, lleve los números distintivos que correspondan a los del programa, y controlar que los participantes se presenten con la indumentaria adecuada.
- g) Comprobar que el automóvil esté ocupado por la tripulación declarada y agrupar los automóviles de acuerdo a la clase que correspondan.
- h) Hacer avanzar a los automóviles hasta la línea de largada, colocarlos en el orden establecido y, si correspondiera, dar la señal de partida.
- i) Presentar al Comisario Deportivo toda propuesta relativa a cambios en el programa y a las faltas, infracciones o reclamaciones de un competidor.
- j) Recibir las reclamaciones y transmitir las sin retraso al Comisario Deportivo, quien decidirá sobre la solución a implementar.
- k) Hacer saber las sanciones impuestas y las indicaciones extraordinarias en la competencia, mediante las señalizaciones correspondientes.
- l) Vigilar el correcto funcionamiento del cómputo de tiempos, coordinando con el Juez de Tiempos; verificar las sanciones impuestas así como todos los datos necesarios para establecer el orden de la clasificación.
- m) Proporcionar al Comisario Deportivo la información relevante en su poder, que debe estar incluida en el informe correspondiente.

#### ° FUNCIONES DEL COMISARIO DEPORTIVO

El Comisario Deportivo no será responsable por la organización de la prueba y no podrá desempeñar en ella ninguna otra función relacionada con la misma, excepto la señalada en el presente acápite. Tampoco incurrirá, por razón de sus funciones, en responsabilidad alguna que no sea ante el club organizador o la FEPAD, quien lo designará y de la cual depende.

#### DEBERES DEL COMISARIO DEPORTIVO

Son deberes del Comisario Deportivo:

- a) Asumir sus funciones mediante su presencia física, en el lugar de la competencia, a partir del momento en que se inicie la Verificación Administrativa y Técnica previa.
- b) Elaborar el informe final de la prueba, en el que constarán: la relación de inscritos, participantes efectivos de las distintas pruebas, observaciones efectuadas, reclamos presentados, penalizaciones aplicadas, accidentes si se hubieren registrado, calificación de las autoridades deportivas y del organizador, agregando su opinión respecto de las decisiones que quedaron pendientes sobre penalizaciones.
- c) Atender reclamos formales que se le presenten con el respeto debido a su investidura, y darle el trámite correspondiente.

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

#### PODERES DEL COMISARIO DEPORTIVO

El Comisario Deportivo tendrá autoridad plena para hacer respetar las presentes prescripciones, el Reglamento del Campeonato y el RPP, así como los programas de las competencias a desarrollarse. Juzgará todas las reclamaciones que pudieran surgir en ocasión de una reunión deportiva. En particular podrá:

- a) Decidir colegiadamente las sanciones a aplicar en caso de infracción a los reglamentos.
- b) Aportar, a título excepcional, ciertas modificaciones a los RPP.
- c) Autorizar cambios de vehículos, pilotos y / o copilotos.
- d) Aplicar colegiadamente penas o multas.
- e) f) Decidir colegiadamente exclusiones.
- f) Podrá aportar, si es necesario, modificaciones a la clasificación.
- g) Impedir participar a todo piloto o automóvil que considere como posible causa de peligro.
- h) Excluir colegiadamente de una competencia determinada o por toda la duración de la reunión, a todo piloto que considere como no calificado para tomar parte de ella o que juzgue culpable de conducta incorrecta o de maniobra fraudulenta; además, podrá exigir, si éste rehúsa obedecer una orden de un Oficial responsable, que abandone el ámbito de la prueba y sus zonas anexas.
- i) Aplazar, con el Director de la Prueba, una competencia en caso de fuerza mayor o por razones de imperiosa necesidad.
- j) Aportar al programa, en lo concerniente a la posición de las líneas de salida y de llegada, o cualquier otra cuestión, las modificaciones para conseguir una seguridad mayor de los concursantes y del público.

#### ° FUNCIONES DEL COMISARIO TECNICO

El Comisario Técnico tendrá como función la verificación y revisión de los vehículos participantes y sus partes, a efectos de establecer si los mismos se ajustan a lo indicado en las presentes prescripciones. Para la realización de tales tareas podrán hacerse secundar por los adjuntos y auxiliares necesarios.

Son deberes de los Comisarios Técnicos:

- a) Comprobar que la verificación administrativa previa de los vehículos regularmente inscritos se haya efectuado a satisfacción.
- b) Llevar a cabo las revisiones técnicas necesarias de acuerdo a lo detallado en las presentes prescripciones, verificando que cada vehículo esté inscrito en la Clase que corresponda. Dicha actividad podrá ser efectuada desde antes de la prueba, durante o después de que esta haya concluido, a indicación del Comisario Deportivo o del Director de la Prueba.
- c) Controlar las reparaciones de los vehículos o recambio de sus piezas, en aquellas zonas designadas en el RPP para hacerlo, a fin de verificar que se mantienen las condiciones de seguridad del vehículo.
- d) Emplear en las verificaciones la información y en su caso, los instrumentos de control aprobados y aceptados por el club organizador.
- e) Confeccionar y firmar bajo su responsabilidad los informes de las revisiones efectuadas, y elevarlas al Comisario Deportivo inmediatamente después de finalizadas, sin permitir el acceso a los mismos de otras personas.
- k) Permitir durante la revisión técnica la sola presencia de los tripulantes, si hubiera, del director de equipo, y un mecánico por cada vehículo que se verifica, como únicas personas presentes ajenas a las autoridades deportivas.

#### ° FUNCIONES DEL JUEZ DE TIEMPOS Y CRONOMETRAJE

El Juez de Tiempos tendrá a su cargo la medición del tiempo empleado por los competidores para cumplir el trayecto determinado en el RPP, así como del cálculo de las penalizaciones, promedio de error, bonificación por vuelta y cifra clasificadora. El Juez de tiempos deberá estar ubicado frente a la línea de llegada. A tales efectos deberá:

- a) Ponerse a disposición del Director de la Prueba para recibir las instrucciones pertinentes.
- b) Emplear en el cronometraje los equipos electrónicos aprobados por el club organizador.
- c) Verificar su instalación, provisión de energía y seguridad, tanto en el centro de control, como en cada uno de los vehículos (transponder).
- d) Establecer los tiempos empleados por cada participante para cumplir el recorrido.

- e) Elaborar los informes, en los que consten el detalle del cronometraje efectuado, haciendo entrega, al clausurarse la manifestación deportiva, de toda la documentación mencionada, al Comisario Deportivo.
- f) No comunicar los tiempos y resultados a persona alguna, sino al Comisario Deportivo, salvo instrucciones en contrario de parte de dicha autoridad. Estos tiempos serán los únicos reconocidos oficialmente.

#### ° FUNCIONES DEL COMISARIO DE RELEVO Y REABASTECIMIENTO.

Es el encargado de controlar el cumplimiento de las normas de estas prescripciones en las operaciones de reabastecimiento y relevo de pilotos, en la zona indicada en el respectivo RPP, cumpliendo con las tareas que le indique el Comisario Deportivo y/o el Director de la Prueba, a quienes deberá dar cuenta de todas las infracciones que se cometan en su ámbito, inmediatamente después de producidas. Al final de la competencia, deberá proporcionar un informe general, ya sea escrito, o verbal, debiendo en este último caso ratificarlo por escrito.

#### ° FUNCIONES DEL COMISARIO DE PITS

Es el encargado de controlar el cumplimiento de las normas de estas prescripciones en los pits, verificando las reparaciones de los automóviles durante el transcurso de una competencia, y de hacer respetar las prescripciones correspondientes; si fuera el caso, tendrá bajo su control el parque cerrado.

#### ° FUNCIONES DEL COORDINADOR GENERAL

Será designado por el club organizador. Sus funciones son independientes de las del Comisario Deportivo, del Director de la Prueba y de los Oficiales deportivos. Deberá prever lo necesario para llevar adelante y/o facilitar el desarrollo de la prueba y el cumplimiento de las funciones de las autoridades. Al finalizar la competencia, presentará al club organizador un informe detallado de lo actuado, donde constará, además de todas las novedades relativas a la carrera, una evaluación de la eficacia de la organización y del personal asignado a cada uno de los puestos.

## Anexo 3

### DECLARACION DE EXONERACION DE RESPONSABILIDAD

Por medio de la presente, declaro mi deseo de participar en la competencia de Regularidad Sport de Circuito (RSC), que se llevará a cabo en XXXXXXXXXX, el día XXXXXXXXX. Esta declaración expresa mi decisión personal de asumir los riesgos inherentes de la actividad y ante la eventualidad de ocasionar daños físicos personales, de salud o de otra índole, a mí o a terceros, así como daños materiales, de menor o mayor consideración, tanto a mis propiedades como a las de terceros.

Por tales consideraciones exoneró de toda responsabilidad civil, contractual o extra contractual, administrativa y de cualquier otra índole al club organizador, a la FEPAD, a sus directivos, a sus funcionarios, a sus trabajadores, a personas y/o empresas contratados por los organizadores, así como al Autódromo XXXXXXXX. y a terceros vinculados directa o indirectamente con la organización del evento. La presente es además, una renuncia expresa de mi parte a tomar acciones legales y/o de cualquier otro tipo, para solicitar resarcimiento por daños y perjuicios, incluyendo de manera enunciativa más no limitativa, daños propios y/o daños a terceros, materiales y/o personales en el caso de producirse un accidente, percance o circunstancia de cualquier naturaleza, que pudiera provocar algún perjuicio, a mí o a terceros; en tales casos o en cualquier otro, declaro que no tendré nada que reclamar ni exigir a las mencionadas personas o empresas, en cuanto a resarcimiento económico de daños materiales, gastos de atención médica u hospitalaria, o cualesquiera relacionados o derivados, los mismos que serán asumidos en su integridad por mí mismo, o si fuera el caso, cubiertos por seguros personales míos.

Manifiesto que mi estado de salud es adecuado para participar en la competencia, que no padezco de ninguna enfermedad, ni de incapacidad cardiovascular ni respiratoria, ni de problemas de presión arterial que me pongan en riesgo y que no estoy afectado por lesiones musculares ni articulares que me impidan conducir un vehículo automotor.

Declaro también que cuento con la experiencia, conocimientos y habilidades necesarias para conducir con seguridad un vehículo automotor; por ello dispongo de Licencia de Conducir vigente, emitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Manifiesto igualmente que el vehículo en que participo está en perfecto estado de funcionamiento, que cuenta con Inspección Técnica Vehicular vigente, de conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 29237 y su reglamento. Si fuera el caso que participara con un vehículo prototipo, sin Inspección Técnica Vehicular, declaro que asumo la responsabilidad total por su buen diseño y perfecto estado de funcionamiento

Declaro además haber verificado el buen estado de la pista de pruebas y el correcto diseño del curso o circuito, la presencia en el lugar de competencia de una ambulancia Tipo2, debidamente implementada, con personal médico y paramédico; igualmente declaro saber que existen extintores contra incendios disponibles en la pista, tanto en el punto de partida como en el punto de llegada; por tanto, me declaro conforme con las instalaciones y facilidades que ofrecen para esta competencia, el organizador del evento y el autódromo de XXXXXX.

Si fuera el caso que el suscrito considerará insegura o inaceptable alguna de las condiciones de seguridad, las instalaciones y/o facilidades proporcionadas por la organización y/o el autódromo, me obligo a expresarlo públicamente antes de iniciarse o durante la competencia y, en caso de no subsanarse la observación a mi satisfacción, a no participar o a suspender mi participación.

Igualmente, reconozco y acepto que ninguna otra persona que no sea yo mismo o mis acompañantes, es responsable de la custodia y protección de mis pertenencias, por lo que desde ya renuncio a reclamar o solicitar compensación económica alguna, si se produjera una pérdida por sustracción, error o robo.

Me comprometo a circular por el área de Pits u otras áreas que no sean el trazado de competencia a un máximo de 20 km/hora, y a cuidar de esta manera, a mis acompañantes, al público en general, a las autoridades de la prueba, a los oficiales de pista y a los demás participantes, asumiendo las responsabilidades respectivas en caso de incumplimiento.

Manifiesto que los datos asentados en la presente declaración son ciertos y que cualquier omisión en los mismos, así como la responsabilidad derivada de ello, son única y exclusivamente de quien suscribe. Acepto mis obligaciones y declaro que participaré con responsabilidad, respeto y compromiso con el correcto y armonioso desarrollo del evento.

Suscribo la presente declaración para los efectos legales a que haya lugar.

Nombres y Apellidos: \_\_\_\_\_

Documento Nacional de Identidad Nro.: \_\_\_\_\_

Licencia de Conducir Nro.: \_\_\_\_\_

Placa Única Nacional de Rodaje de vehículo Nro.: \_\_\_\_\_

Firma: \_\_\_\_\_

Lima, XX de XXXXXXX del 2,0XX