



CAMPEONATO TURISMO COMPETICION

REGLAMENTO DEPORTIVO 2024

INDICE

1. Condiciones Generales
2. Cantidad de Competencias
3. Vehículos Admitidos
4. Campeonato
5. Numeración
6. Distintivo de Campeones
7. Reglamento Particular de la Prueba
8. Oficiales
9. Inscripciones
10. Seguro
11. Verificación Previa
12. Pits
13. Reunión de Pilotos
14. Entrenamientos Libres
15. Prueba de Clasificación
16. Grilla de Partida
17. Partida
18. Detención de la Prueba y Nueva Partida
19. Neutralización o Auto de Seguridad
20. Parade de un vehículo durante la carrera
21. Conducta de piloto en carrera
22. Llegada
23. Parque Cerrado
24. Clasificación Final
25. Hándicap de Peso – Lastre
26. Incidente
27. Recarga de tiempo
28. Reclamaciones
29. Apelaciones
30. Premiación
31. Publicidad Obligatoria
32. Aplicación e interpretación de las disposiciones
33. Recapitulación de Penalidades

CAMPEONATO DE CIRCUITO TURISMO COMPETICION REGLAMENTO DEPORTIVO 2024

1.- CONDICIONES GENERALES

1.1 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 de reclamos, apelaciones o al final de alguna audiencia.
- Entrega de resultados oficiales.

1.2 Modificaciones Permitidas

Las modificaciones permitidas, así como también los equipos y modificaciones adicionales obligatorias, son las correspondientes a las prescripciones que dicta el Reglamento Técnico Turismo Competición para sus grupos y clases y el anexo "J" del CDI de la FIA, según corresponda.

2.- COMPETENCIAS

2.1 Las competencias podrán ser según el formato:

a) Tradicionales: De series con puntaje acumulado.

b) Excepcionales: Cualquier otra diferente cuyo formato será descrito en el RPP correspondiente, pero que deberá mantener dichas series o subdivisión que permita realizar cortes simulando las series, sean estos físicos o virtuales.

En un campeonato se podrán utilizar ambos formatos indistintamente.

2.2 Las series tendrán un recorrido en vueltas, equivalente a distancias no menores a 28 km. Para las series cortas o clasificatorias y a 56 km. Para la serie final, salvo que se sobrepase el máximo de tiempo establecido para cada serie, en cuyo caso, prevalecerá el tiempo y no la distancia; debe estar indicado en el RPP correspondiente.

3.- VEHICULOS ADMITIDOS

Serán admitidos los vehículos del Grupo y Clases de acuerdo al Reglamento Técnico Turismo Competición 2024.

Grupo Turismo Competición

Clase 1 (TC 2000)

Clase 2 (TC 1600)

Clase 3 (TC Light)

Monomarcas

TC Series

R Cup

Clío Cup

Fuerza Libre

Fuerza Libre Internacional

Fuerza Libre Nacional

4.- CAMPEONATO 2024

Reservado a pilotos del Club de Automóviles Turismo Competición CATC y a cualquier otro piloto licenciado FEPAD o similar con autorización de su ADN, previa aprobación del Comité Organizador. Se disputarán 8 Campeonatos que corresponden al Grupo Turismo Competición, Fuerza Libre FIA, Fuerza Libre Nacional, TC 2000, TC 1600, TC Light, TC Series, R Cup, Clío Cup.

Se realizará 6 fechas. Dos pilotos como máximo por vehículo inscrito, en las competencias de 3 horas o más (o su equivalente en kilómetros) el máximo de pilotos permitidos por vehículo es de tres.

4.1 CALENDARIO

1ra - 3 de marzo

2da - 7 de abril

3ra – 2 de junio

4ta – 7 de julio

5ta – 8 de setiembre

6ta – 6 de octubre

4.2 Puntaje Campeonato 2024

4.2.1 La tabla de puntos para todas las series en todas las clases es la siguiente:

1° Puesto – 10 puntos

2° Puesto – 8 puntos

3° Puesto – 6 puntos

4° Puesto – 5 puntos

5° Puesto – 4 puntos

6° Puesto – 3 puntos

7° Puesto – 2 puntos

8° Puesto – 1 punto

Para las 2 últimas fechas, el puntaje para las series es el siguiente:

1° Puesto – 15 puntos

2° Puesto – 12 puntos

3° Puesto – 10 puntos

4° Puesto – 8 puntos

5° Puesto – 6 puntos

6° Puesto – 5 puntos

7° Puesto – 4 puntos

8° Puesto – 3 punto

4.2.2 No hay mínimo de participantes para que la prueba sea puntuable

4.2.3 Para el ranking final del campeonato se contabilizarán los 15 mejores puntajes obtenidos en las series de las 18 programadas. Si el piloto hubiera sido descalificado en algunas de las series, estas se contabilizarán necesariamente entre las 15 validas

4.2.4 Transcurridas las 3 primeras fechas, un piloto que recién ingresa en el campeonato, tendrá que llevar el máximo lastre registrado hasta ese momento en la clase en la que se inscribe, salvo que el piloto sea debutante (que no haya participado en ninguna competencia de circuito), en cuyo caso no carga lastre inicial. Si un piloto cambia de clase en el transcurso del Campeonato, se le considerara como recién ingresado, teniendo que cumplir con lo establecido en el párrafo inicial.

4.2.5 Serán declarados Campeones del CCTC los pilotos que sumen la mayor cantidad de puntos en las 15 series validas en cada clase. y que además compita en la última fecha programada, requisito indispensable para coronarse como campeón 2024.

4.2.6 En caso de empate en puntos luego de los descartes correspondientes, el piloto que haya ganado la mayor cantidad de series será declarado campeón, Si el empate persistiera dirimirá la mayor cantidad de segundos puestos en series y de seguir el empate se continuaran revisando las siguientes posiciones en las series hasta llegar al desempate.

4.3 Fechas

El ganador de la fecha en cada clase, será aquel piloto que gane la serie final.

5.- NUMERACION

5.1 Los números serán asignados en el club organizador

5.2 Durante todas las competencias automovilísticas, el vehículo participante deberá llevar en los lugares indicados los números identificatorios.

5.3 El número del auto debe ser ubicado en la parte superior de ambas ventanillas laterales traseras. La altura mínima del número será de 20 cm. y un ancho de 4 cm. El nombre del piloto deberá ser colocado debajo del número. Esta disposición deberá ser considerada inclusive para un cambio de piloto.

5.4 Asimismo, en el parabrisas delantero y posterior de cada vehículo, deberá estar su nombre (corto o largo) y el número del auto, ajustados a la izquierda y por debajo de la publicidad; utilizar letra ARIAL de 8 a 10 cm de alto respectivamente; la numeración será proporcionada por la organización.

5.5 El número asignado no podrá ser cambiado hasta finalizar el año.

6.- DISTINTIVO DE LOS CAMPEONES NACIONALES TURISMO COMPETICION

El poseedor del título de Campeón de cada grupo y clase, podrá solicitar ostentar durante el campeonato del año siguiente, en ambos costados de su auto, en la parte superior de la puerta delantera, el logotipo de Campeón otorgado por Turismo Competición a solicitud.

7.- REGLAMENTO PARTICULAR DE LA PRUEBA (RPP)

7.1 Condiciones Generales

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

7.2.2 El RPP debe especificar donde y cuando se exhibirán los resultados oficiales.

7.1.3 No se podrá introducir ninguna modificación a los RPP después de la apertura de las inscripciones, salvo decisión del Colegio de Comisarios Deportivos (CCD) por razones de fuerza mayor o seguridad.

7.1.4 La relación de las autoridades que a nombre del organizador tendrán bajo su responsabilidad la prueba, deberá figurar en el RPP.

7.1.5 El organizador deberá señalar en el RPP, el lugar donde se llevará a cabo la verificación administrativa y la verificación técnica antes del evento y al final del evento, así como los horarios y a donde habrán de llevar o transportar organizadamente los vehículos para su verificación, debiendo poner a disposición de los revisores los implementos requeridos tales como la balanza y otros.

7.2 Enmiendas al RPP – Separatas o anexos

7.2.1 Deberán estar en concordancia con el art. 7.1.3 del presente reglamento. Serán parte integrante del RPP.

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

8.- OFICIALES

8.1 Comisarios Deportivos de la prueba (CD)

8.1.1 En todas las pruebas el Colegio de Comisarios Deportivos estará conformado por tres Comisarios Deportivos, uno designado por la FEPAD, uno por el club organizador y un tercero elegido por consenso entre ambas instituciones.

8.1.2 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.

8.2 Comisario Técnico

El Comisario Técnico será uno nombrado por el club organizador.

8.3 Entrega de informes

8.3.1 Los oficiales tendrán un plazo máximo de 48 horas luego de finalizada la competencia para entregar sus informes al director de la prueba, salvo el comisario técnico, si existiera reclamo que lo obligara a realizar una revisión más exhaustiva o desarme, en cuyo caso, podrá extender dicho plazo a algunas horas más, pero siempre antes de que venza el plazo de entrega de informe del director de la prueba al colegio de comisarios deportivos.

8.3.2 En director de la prueba tendrá un plazo de 72 hora luego de finalizada la competencia para entregar su informe al colegio de comisarios deportivos.

8.3.3 El colegio de comisarios deportivos de la prueba tendrán un plazo de 7 días luego de recibir el informe del director de la prueba para oficializar los resultados.

8.3.4 Si el colegio de comisarios deportivos necesitara un plazo mayor de tiempo para publicar los resultados oficiales, deberán comunicarlo al Club organizador antes que finalice el plazo dispuesto en el art. 8.3.3

9.- INSCRIPCIONES

El cierre de inscripciones para toda la temporada 2024 será a las 20:00 del día lunes de la semana de la prueba. Dicha inscripción será considerada como compromiso de la presencia en la prueba.

La no participación sin justificación razonable será sancionada con una multa de S/1000.00.

9.1 Las inscripciones deberán efectuarse personalmente en las oficinas del organizador, conteniendo las siguientes especificaciones en la ficha de inscripción:

Nombre y apellidos de los pilotos, números de sus licencias, grupo – clase para la que solicita la inscripción y designación del vehículo con el que participaran.

9.2 La inscripción efectuada se ratificará mediante la firma de la ficha de inscripción; tendrá plazo hasta la verificación administrativa previa a la competencia.

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

9.4 Al momento de inscribirse, todos los participantes declaran conocer las regulaciones del CDI, del RNDA, de las PGPC y de este reglamento, así como también reconocer todas las banderas de señalización.

9.5 Los competidores deberán entregar las licencias al momento de inscribirse o a más tardar en la verificación administrativa, conjuntamente con dos copias fotostáticas del brevete del piloto, de la tarjeta de propiedad del vehículo y del seguro contra accidentes, la constancia de haber pasado examen médico indicado por el organizador, así como la carta notarial de autorización de uso del vehículo (original), en el caso que el piloto no sea el competidor del auto.

9.6 No podrán participar de la prueba el competidor y/o piloto que hallándose regularmente inscritos, mantengan deudas pendientes con el club organizador, clubes en estado de reciprocidad con el organizador, Automóviles de Turismo Competición SAC y/o la FEPAD.

9.7 Los competidores y/o pilotos con licencias de otros países, deben presentar una autorización de su ADN.

9.8 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 vehículo declarado en la solicitud de inscripción, por otro del mismo grupo hasta el momento de la verificación administrativa.

9.9 El competidor a la hora de la inscripción del piloto, podrá inscribir un piloto suplente, poseedor de una licencia vigente; será el único que puede reemplazar al titular hasta antes de iniciarse la reunión de pilotos. Los puntos obtenidos por el piloto suplente se computarán a favor del piloto titular para los fines del campeonato. Como máximo, el piloto suplente podrá intervenir en 1 fecha, pero no en la última. Además, deberá

consignar el nombre del jefe de equipo, registro obligatorio, sin el cual no se dará por inscrito el vehículo ni el piloto. Un piloto podrá ser inscrito como suplente en más de un vehículo.

9.10 Los derechos de inscripción serán por competidor y deberán ser establecidos por el club organizador y mencionados en los respectivos RPP.

9.11 Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados en los siguientes casos:

- A los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada
- En caso que la prueba no se celebrará, por entera responsabilidad de la organización.

9.12 Para la inscripción tenga validez, la ficha de inscripción deberá estar correctamente llenada, además de haber cumplido con los requisitos del art. 9.5.

9.13 Sera obligatorio la presencia de 5 pilotos a elección de la Comisión de Carreras del CATC en las conferencias de prensa. Los pilotos designados serán citados formalmente por escrito con el detalle de lugar, día y hora en que deberán presentarse, 7 días antes del evento.

En caso de no hacerlo, retrocederán 5 puestos en la grilla de partida de la serie Final.

10.- SEGURO

10.1 Es obligatorio contar con una póliza de seguro contra accidentes personales y de responsabilidad civil contra terceros en las competencias.

10.2 El club organizador, Automóviles de Turismo Competición SAC, La FEPAD y La Chutana SAC 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.

11.- VERIFICACION PREVIA

11.1 Pasaporte Técnico

Cada auto participante en el campeonato de Turismo Competición, en su primera participación, recibirá de la comisión técnica, un pasaporte técnico, en el cual figurará el número del auto, además de la información técnica correspondiente y necesaria. Es obligación del competidor asegurarse la entrega del mismo.

En cada competencia, obligatoriamente deberá ser presentado dicho pasaporte técnico a la hora de la verificación administrativa, siempre y cuando no exista algún cambio en el auto. De existir cambios, el competidor deberá obligatoriamente presentar el vehículo en la revisión técnica previa, para consignar y verificar los cambios realizados.

El competidor del auto será el responsable sobre la falta de dicho pasaporte técnico, o por la ausencia de algunas de sus hojas componentes o por cualquier enmienda no autorizada.

Si las características del auto no coinciden con las especificaciones del pasaporte, se sancionará al competidor con una multa de S/500.00, pudiendo llegar hasta la suspensión de la licencia.

La pérdida o extravió del pasaporte técnico conlleva una multa de S/200.00

11.1.1 En los casos que corresponda, el competidor deberá presentar ante la comisión técnica la constancia de certificación de la jaula de seguridad, (original y copia) expedida por la FEPAD, documento sin el cual no se permitirá la participación del vehículo.

11.2 Verificación Administrativa

11.2.1 La verificación administrativa se realizará la primera vez que el competidor y/o piloto se presente a competir, creándose un archivo para uso posterior.

La verificación de requisitos e inscripciones de los pilotos y competidores se realizará el día y hora establecidos en el RPP, salvo excepciones autorizadas expresamente por los comisarios deportivos.

11.2.2 Todo competidor y/o piloto que tenga pendiente el pago de multas aplicadas con anterioridad, no podrá realizar el trámite administrativo hasta tanto no regularice su situación, siendo ambos solidarios con la responsabilidad del pago de las mismas.

11.2.3 A solicitud del competidor, en caso de fuerza mayor y solo por decisión del Colegio de Comisarios Deportivos, por excepción, se podrá extender el plazo de presentación de la documentación requerida en la verificación administrativa.

11.3 Verificación Técnica Inicial

11.3.1 Si el vehículo posee el pasaporte técnico no está obligado a presentar el vehículo físicamente; bastara con entregar el pasaporte a partir de la 2da fecha en que participa.

11.3.2 Se autoriza que el vehículo pueda ser transportado y presentado por el jefe de equipo o por una persona autorizada, quien deberá presentar todos los documentos necesarios. La autorización deberá otorgarse mediante una carta simple firmada por el competidor o por el piloto, indicando el nombre y DNI de la persona autorizada.

11.3.3 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, se le aplicara una penalización económica, siempre y cuando los jueces de verificación técnica se encuentren en el lugar, preestablecido para el efecto.

11.3.4 El vehículo que no cumpla con las normas de seguridad no podrá participar.

11.3.5 Se procederá en la verificación técnica inicial a:

11.3.5.1 La verificación de las medidas y normas de seguridad obligatorias para autorizar la participación del vehículo.

11.3.5.2 La identificación del auto, el chasis, el bloque de motor, dimensiones, precintado de los lastres, brida y los componentes limitados en caso de que existan y sea necesario; ninguna de las marcas de identificación puede cambiarse luego de cumplida la verificación técnica,

así como cualquier parte o conjunto que los comisarios técnicos dispongan, pudiéndose colocar marcas en cualquier momento.

11.3.5.3 El casco y uniforme anti flama, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 253 del CDI y anexo 2-TC2000 del Reglamento Técnico de la categoría

11.3.5.4 El que un vehículo pase satisfactoriamente la verificación técnica inicial, no supone de antemano legalidad alguna en revisiones posteriores, en las cuales el vehículo deberá pasar todos los controles establecidos, a satisfacción.

11.3.6 Durante la verificación administrativa se les entregaran a los pilotos participantes las credenciales que el club organizador haya dispuesto para la competencia.

11.3.7 En caso que se coloquen marcas de identificación (art. 11.3.5.2), 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 descalificado inmediatamente de la prueba. También es responsabilidad del piloto ocuparse de que cualquier parte del auto que haya sido manipulada durante el control, vuelva a instalarse de manera correcta.

11.3.8 Cualquier fraude que se descubra y en especial el hecho de presentar como identificaciones intactas marcas que han sido retocadas, tendrá como resultado la descalificación de los pilotos, así como la de cualquier competidor o piloto que haya ayudado a la comisión de la infracción o se haya visto envuelto en ella; ello, sin perjuicio de solicitar la imposición de sanciones más severas por parte de la FEPAD

11.3.9 Todos los vehículos el día de la prueba, en el circuito, serán objeto de revisión de acuerdo al pasaporte técnico, además de la revisión del casco y mameluco del piloto.

11.3.10 En el caso que, el motor originalmente inscrito no pudiera ser utilizado, el competidor deberá solicitar autorización al comisario técnico para reemplazarlo, consignando en el pasaporte técnico el número de serie del nuevo motor. El hacer uso de esta autorización trae como consecuencia que:

- a) Si el cambio se realiza entre la verificación técnica inicial y hasta antes del inicio de la clasificación, perderá 5 posiciones en la grilla de la primera serie.
- b) Si el cambio se realiza después de la clasificación y hasta antes de la primera serie, perderá el tiempo realizado, largando en la última posición del grupo y clase.
- c) Si el cambio se realiza entre series, el piloto deberá descartar una serie adicional a las 3 previstas en el numeral 4.2.3 de este reglamento, haciendo un total de 4.

11.3.11 Cámaras on board

Se recomienda la colocación de la menos una cámara on board por auto; a partir de la 5ta fecha su utilización será obligatoria. La memoria de esta cámara deberá ser proporcionada a la organización a la sola solicitud; el no cumplir con la entrega será sancionado con la descalificación de la fecha.

11.4 Verificación técnica durante la prueba

11.4.1 Luego de finalizar la clasificación y cada serie, los pilotos deben conducir obligatoriamente sus vehículos a la zona de la balanza para los controles respectivos.

Sera responsabilidad del piloto presentar su vehículo al parque cerrado, aun cuando este no lo pudiera hacer por sus propios medios y tenga que recurrir a las autoridades de la prueba para su traslado. El piloto que no lo hiciera será penalizado con la descalificación.

11.4.2 Pesaje

Apenas finalizada una serie/ clasificación/ final, los vehículos se dirigirán a la zona de la balanza para realizar el pesaje respectivo, el que se realizara por una sola vez. En ningún momento de la prueba un vehículo podrá tener un peso inferior al peso mínimo que le corresponda, bajo pena de descalificación; se extiende que la firma del piloto o de su jefe de equipo en la planilla oficial de pesos, exime a los comisarios deportivos de la obligación de citar al piloto para su descargo.

11.4.2 En cualquier circunstancia, el comisario técnico o los comisarios deportivos podrán realizar de oficio una verificación técnica a cualquier participante durante el desarrollo de la prueba, siendo de entera responsabilidad del competidor o piloto que el vehículo supere sin ninguna duda la inspección, bajo pena de descalificación.

11.5 Verificación técnica al final de la prueba

Se procederá en la verificación técnica final a:

11.5.1 La conformidad del vehículo al reglamento técnico vigente

11.5.2 Las partes, conjuntos o condiciones técnicas que el comisario técnico determine, así como los pesos reglamentarios, según el Reglamento Técnico Turismo Competición vigente.

11.5.3 El número mínimo de vehículos que deben someterse a la verificación técnica obligatoria será de 3, escogidos por el comisario técnico del total de los vehículos participantes sin distinción. Adicionalmente, y a la sola solicitud del colegio de comisarios deportivos, se dispondrá la revisión de el o los vehículos indicados por ellos.

11.5.4 A criterio del colegio de comisarios deportivos actuando de oficio o como consecuencia de un pedido de parte, siguiendo las reglas de reclamación, o por decisión del director de la prueba, 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 la clase que corresponda.

11.5.5 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 28 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.

11.5.6 El piloto que no lleve su vehículo a revisión o se niegue a que sea revisado, queda automáticamente descalificado de la competencia y suspendido del campeonato, además de tener que cancelar una multa de S/5,000.00

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 boxes, zona de servicio y paddock y de una zona de salida que estarán claramente definidas:

a) zona de ingreso

b) zona de boxes

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 oficiales (EO), en las pruebas de clasificación (CLA) y en la carrera (CAR), para ingresar a los pits los pilotos deberán aminorar la marcha e ingresar al área delimitado por la línea de ingreso de Pits. Se establece el límite de velocidad por la que podrán transitar los vehículos en esta zona en 60km/h. Se sancionará los excesos de velocidad de la siguiente manera:

- Entre 60 y 70 km/h: multa de S/200.00

- Mas de 70 k/h: se recarga 30" segundos en la serie; el exceso durante los entrenamientos libres, se recargará con 2" segundos a la mejor vuelta de clasificación.

12.3 Durante los entrenamientos oficiales, clasificación y carrera, 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.

12.4 Durante los entrenamientos oficiales, clasificación y carrera, habrá bandera amarilla y bandera verde en la línea de salida de los pits. Los pilotos solo podrán salir cuando se les muestre bandera verde, el desobedecer la orden del oficial será penalizado con la descalificación, que se aplicara y tendrá efecto para ese momento del evento en que se comete la infracción: EO/CLA/CAR.

El ingreso a la pista de competencias es bajo entera responsabilidad del piloto; el ingresante no podrá invadir la zona delimitada con una línea

amarilla pintada en el asfalto a la salida de los boxes; el hacerlo se sancionará con un “drive through”.

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. Se sancionará la violación de este artículo con una multa de S/300.00.

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.

12.7 En la calle de reparaciones está prohibido la presencia de miembros del equipo, salvo cuando el vehículo al que asisten se encuentre en esta zona. Se sancionará la violación de este artículo, con una multa de S/300.00.

12.8 El reabastecimiento de combustible durante una prueba de clasificación o durante una serie está prohibido; se podrá realizar antes o después, pero no durante una serie; en este procedimiento 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. La operación de reabastecimiento no autorizada se penalizará con S/1,000.00 de multa. El reabastecimiento realizado sin tomar en cuenta las medidas de seguridad se penalizará.

1ra vez S/300.00

2da vez Descalificación

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

La inobservancia se sancionará:

La 1ra vez con S/1000.00 y subsanación de la falta

La 2da vez con la descalificación

12.10 Cada participante, en el box asignado a su vehículo, deberá tener obligatoriamente un extintor de fuegos portátil de al menos 4 kg de polvo químico seco, debidamente recargado y operativo, con el número del vehículo, que mantendrá listo un asistente del equipo junto al vehículo durante el reabastecimiento de combustible. La inobservancia se sancionará:

La 1ra vez con S/200.00 y la subsanación de la falta.

La 2da vez con la descalificación

12.11 La penalización de Drive Through que se le imponga a un piloto, consistirá en que ingrese con su vehículo a la calle de boxes y que avance sin detenerse a la velocidad que se establezca en el RPP. Los pilotos no pueden hacer reparaciones, cambiar neumáticos o reabastecer durante la penalización, el hacerlo conlleva a la exclusión.

12.12 Queda prohibido a los participantes la utilización de señales análogas a las utilizadas por las autoridades de la prueba, para dar información los pilotos; se sancionará con la descalificación

12.13 Esta terminantemente prohibido el ingreso y permanencia de personas menores de 14 años de edad a la zona de pits durante la competencia. Asimismo, las personas que no lleven credenciales serán inmediatamente invitadas a retirarse.

12.14 Está prohibido en pits:

12.14.1 Consumir alcohol y/o encontrarse en estado de ebriedad por parte del piloto y/o miembros del equipo y/o allegados (denominados participantes en el CDI).

12.14.2 Fumar.

12.14.3 EL uso de equipos de soldadura.

12.14.4 Encender parrillas o cocinas.

12.14.5 Estar en un box sin credencial.

Estas infracciones serán penalizadas con la descalificación

12.15 El competidor y el piloto de un vehículo será en forma solidaria responsables de la conducta y de las omisiones de sus mecánicos, asistentes o allegados; a su vez, cada uno es igualmente responsable de toda infracción al CDI, al RNDA, a las PGPC, al presente reglamento, y a todas las directivas de seguridad y orden que puedan recibir de las autoridades.

12.16 Los coches de auxilio y remolques o carretas, ingresaran a los pits en el mismo horario que los vehículos de carrera y serán retirados cuando lo ordene el juez de pits. Se multará con S/500.00 el no retirarlos a la orden del oficial.

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 indicara cualquier sanción que su vehículo deba cumplir, si no se encontrara 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 el encargado 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 sanción, podrá igualmente ser materia de penalización, a criterio de los comisarios deportivos.

12.19 Toda sanción de Drive Through que no logre hacerse efectiva en la prueba por quedar menos de las vueltas reglamentadas para cumplirla, se penalizara con un recargo de 30" segundos de tiempo en la clasificación final. En los circuitos donde no se cuenta la vuelta cuando uno ingresa a los pits, la sanción será de 1 vuelta + 30" segundos, que es lo que un vehículo pierde con un drive through

12.20 Los miembros de un equipo deberán estar uniformados a partir de la reunión de pilotos. Deberán estar uniformados de preferencia con camisa, los mecánicos podrán usar mameluco. Se sancionará con S/500.00 a los equipos que incumplan esta norma. Se entiende por uniforme, la indumentaria que registre un mismo color y patrón de diseño.

12.21 Los vehículos una vez que abandonan la zona de pits, están prohibidos de ser asistidos técnicamente, bajo pena de descalificación. En la pre grilla, el encender las cámaras “in car” no se considera ayuda externa.

13.- REUNION DE PILOTOS

13.1 Se llevarán a cabo el día de competencias, antes o después de las pruebas de clasificación de acuerdo al programa entregado, siendo la concurrencia obligatoria para todos los pilotos participantes y/o jefes de equipo.

13.2 Si al momento de pasar lista no estuviera presente alguno de los pilotos inscritos y/o su jefe de equipo, estos deberán informar sobre su presencia cuando ingresen. Si esta se produce hasta un límite de 2 minutos posteriores al inicio de la reunión (luego de pasar lista), serán sancionados con una penalidad económica de S/100.00. Si se produce el ingreso después de los 2 minutos de tolerancia, dicho piloto partirá último en la primera serie y recibirá una penalidad económica de S/200.00, la cual deberá ser cancelada para poder partir.

13.3 Es imprescindible que estén presentes el director de la prueba y por lo menos uno de los comisarios deportivos, quienes tendrán la potestad de requerir a cualquier piloto someterse a un examen físico (con presencia del médico) que permita determinar allí, si es que dicho piloto está en condiciones de participar o no en la competencia.

13.4 En la reunión de pilotos se darán las ultimas indicaciones respecto de las competencias, quedando los pilotos obligados a su cumplimiento.

14.- ENTRENAMIENTOS OFICIALES

Para los entrenamientos oficiales, los pilotos deberán cumplir con todas las medidas de seguridad, contar con la publicidad oficial 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 carreras.

15.- PRUEBAS DE CLASIFICACION

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

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, así sucesivamente.

Entre el ultimo 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 director de la prueba.

15.1 Interrupción de una clasificación

A partir del momento que se muestre la bandera roja se detendrá la toma de tiempos.

Tan pronto como los comisarios deportivos lo determinen, esta continuara por el tiempo que falta para completar el total establecido por el RPP. La continuación de la toma de tiempos se producirá al momento de la rehabilitación del circuito.

El automóvil que llegue por sus propios medios al lugar de bandera roja (recta principal frente a la dirección de la prueba) podrá continuar con la tanda de clasificación.

No podrá continuar la tanda de clasificación aquel automóvil que, habiendo llegado por sus propios medios, hubiese sido retirado de un lugar peligroso con ayuda de terceros, debiendo ingresar directamente al parque cerrado.

Si al interrumpir las pruebas de clasificación se hubiese cumplido el 80% del total del tiempo estipulado en el RPP, estas podrán ser dadas por cumplidas, según lo establezcan los comisarios deportivos.

15.2 Iniciada la clasificación en forma grupal por un determinado lapso de tiempo, los vehículos podrán ingresar a boxes, obligatoriamente pasar por la balanza oficial para validar el tiempo realizado y continuar hasta su box asignado. Podrá reingresar a la pista para seguir con la toma de tiempos hasta el término de la misma, salvo que exista orden contraria de la dirección de la prueba o imposibilidad física para hacerlo. El peso mínimo para efectos del lastre, será el registro que valida el mejor tiempo realizado.

16.- GRILLA DE PARTIDA

La disposición de la grilla de largada, la forma de largar y la distancia entre las filas de la misma, serán las especificaciones en las reglamentaciones correspondientes.

Para el caso de largada detenida, el primer casillero será obligatoriamente aquel del lado de la cuerda en la primera curva.

El grupo Fuerza Libre Internacional alineara primero, después Fuerza Libre Nacional, después TC 2000, después TC 1600, después TC Series, después TC Light, después Clío Cup, después R Cup. Este orden será decidido por el colegio de comisarios deportivos.

16.1 La conformación de la grilla de largada para la primera serie se realizará en base a los resultados de la prueba de clasificación ordenados del menor tiempo al mayor realizado.

Para la segunda serie se largará en el mismo orden de llegada de la primera serie.

La tercera serie alineará los vehículos según la sumatoria de puntos obtenida en las dos primeras series, invirtiendo los 6 primeros lugares de cada categoría, el de mayor puntaje acumulado largará de 6to de su categoría, el segundo mejor puntaje de 5to y así sucesivamente. En caso de empate en la sumatoria de puntos, obtendrá la prioridad en la grilla de partida el piloto que haya obtenido el mejor tiempo en la clasificación (CLA).

1° pasa a 6°
2° pasa a 5°
3° pasa a 4°
4° pasa a 3°
5° pasa a 2°
6° pasa a 1°

16.2 Cada piloto designara a una modelo o personal de su equipo para que se ubique, con una paleta, en el lugar de la grilla en que corresponda partir. Esta persona designada deberá estar a disposición del juez de partida, a la hora fijada, para recibir instrucciones.

17.- PARTIDA

17.1 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, 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, momento en el que se cerrarán los pits; los autos que no lleguen a salir, partirán de pits. Se respetará el puesto de todo vehículo que no se presente o se encuentre en incapacidad de partir.

17.2 Entre cada prueba habrá un mínimo de 30 minutos de descanso, tomado desde el fin de la prueba y/o el pesaje de los autos y la grilla de la siguiente prueba.

17.3 Antes de las partidas, el auto de seguridad (AS) guiará a los competidores en la vuelta de calentamiento a velocidad constante en la que estará prohibido adelantar a otros vehículos. No está permitido

detener la marcha para practicar partidas bajo pena de drive through. Se dirigirán a la línea de partida, en formación estrecha. El vehículo que se detenga y pueda reanudar la marcha por sus propios medios, podrá retomar su posición original en la grilla, antes que el puntero complete la vuelta de formación.

17.4 Cualquier piloto que no haya podido poner en marcha su vehículo para la vuelta de calentamiento perderá su ubicación. Una vez que todos los demás vehículos hayan iniciado la vuelta de calentamiento, el vehículo detenido será empujado hasta los boxes, donde sus mecánicos lo atenderán y partirá al final de la calle de boxes.

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

17.6 Si a cualquier vehículo se le apagase el motor terminado la vuelta de calentamiento, antes de la partida, el juez de partida podrá ordenar una vuelta más guiada por el auto de seguridad, debiendo el piloto detenido actuar conforme al artículo 17.4.

17.7 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 el puntero no haya completado la primera vuelta de la competencia.

17.8 Las partidas serán detenidas y con los motores encendidos, salvo que el RPP indique un procedimiento diferente. En ambos casos quedan bajo órdenes del juez de partida.

17.9 Se considera adelantamiento a la orden de largada o partida falsa, cuando un piloto bajo las órdenes del juez de partida y antes de la señal convenida, abandona su ubicación en la grilla. En este caso, el piloto será penalizado con drive through.

18.- DETENCION DE LA PRUEBA Y NUEVA PARTIDA

18.1 El director de la prueba 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.

18.2 Los competidores reducirán la velocidad en el entendido que la clasificación será aquella establecida en las dos vueltas anteriores a la vuelta en que se haya dado la señal de bandera roja. Los coches esperaran las indicaciones de los oficiales.

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

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

18.3.2 Mas de 2 vueltas y menos del 75% de la distancia programada, si es posible reanudarla, se dará una nueva largada por las vueltas faltantes. Para el orden de largada se tomará el paso por el control, 2 vueltas antes de la bandera roja.

18.3.3 75% o más de la distancia programada: si las condiciones de la pista lo permiten, se reanudará hasta completar las vueltas programadas; si no, se dará por concluida la serie otorgando el 100% de los puntos para el campeonato. Al dar por concluida la serie, los resultados finales será el orden en que quedo establecida en la vuelta anterior a la vuelta en que se haya dado la señal de bandera roja.

18.4 Para todos los casos en que se reanude una carrera, el auto de seguridad dará una vuelta con las luces intermitentes encendidas para indicar el reinicio, e ingresara a la zona de pits.

19.- NEUTRALIZACION

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

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

19.3 Todos los puestos de bandereros mostraran bandera amarilla sin agitar y el cartel de AS, excepto aquel donde se haya producido el incidente, que si la mostrara agitándola.

19.4 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 este imponga o acatándola detención inmediata sin romper esta posición.

19.5 Esta terminantemente prohibido adelantar al auto de seguridad o a los demás competidores, a menos que el propio auto de seguridad indique con la mano a los vehículos que se encuentran detrás de él, que vayan adelantándolo hasta llegar al puntero. Los vehículos que lo hayan adelantado continuaran rodando a velocidad controlada y sin adelantarse entre ellos, hasta que alcancen a la fila de coches que se encuentran detrás del auto de seguridad.

19.6 Al ingresar a la pista el auto de seguridad, los vehículos podrán entrar a pits, pero deberán esperar que este pase una vez por la torre de control para volver a la pista cuando se lo señale el oficial de salida de pits mediante bandera verde, y se desplazaran a velocidad reducida hasta que alcancen la fila de coches detrás del auto de seguridad.

La decisión del banderero de pits, de poner bandera roja o verde a un piloto que sale de pits, es decisión del director de la prueba, ya sea directamente por radio o normas establecidas por seguridad, dependiendo del circuito o las circunstancias en que el vehículo quiere salir. Estas normas pueden estar establecidas en el RPP o dictarse en la reunión de pilotos.

19.7 Cuando el director de la prueba decida el fin de la intervención del auto de seguridad, este apagará sus luces ámbar intermitentes y dará una vuelta completa al circuito. Cuando ingrese el auto de seguridad por la entrada de pits, se pondrá bandera verde en la línea de partida y en todos los puestos de bandereros, pero los pilotos en fila india perfecta, no

podrán romper esta ni podrán adelantar a otro mientras no hayan cruzado dicha línea de partida. El hacerlo se considerará adelantamiento a la señal de largada y será penalizado según art. 17.9.

19.8 Todas las vueltas cubiertas por el auto de seguridad serán contabilizadas como parte de la distancia de cada serie establecida en el RPP.

19.9 Con el auto de seguridad en pista, una vez formada la fila, el primer vehículo detrás de este, deberá mantener una distancia no mayor a 5 autos y entre los siguientes vehículos que lo siguen, un auto como distancia máxima.

Si por cualquier razón algún vehículo no mantuviera la distancia máxima indicada, se presumirá imposibilidad física para hacerlo, por lo que se le mostrara la bandera negra con círculo anaranjado y tendrá que ingresar a los pits, reingresando a la pista luego de solucionar su problema, colocándose en el último lugar de la fila. El incumplimiento de este artículo conllevará la penalización de drive through.

20.- PARADA DE UN VEHICULO DURANTE LA CARRERA

20.1 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, quedando impedido de proseguir compitiendo en la prueba.

20.2 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 más segura con la neutralización impuesta por el auto de seguridad, a indicación expresa de algún oficial.

Se amonestará al infractor. Una vez que el piloto haya descendido del vehículo, se entiende que ha abandonado la serie, estando prohibido su reingreso a la pista de competencias hasta que la serie haya llegado a su fin.

20.3 A excepción del conductor, y en caso excepcional oficiales de la prueba, ninguna persona está autorizada a tocar un vehículo parado bajo pena de descalificación del vehículo en cuestión. No están permitidos trabajos o labores al vehículo detenido para intentar reparar y regresar a la pista, bajo pena de descalificación

20.4 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.

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

21.- CONDUCTA DEL PILOTO EN CARRERA

21.1 Salvo excepciones explícitamente indicadas, las normas deportivas y de seguridad en la pista y en los pits, serán las mismas para los entrenamientos oficiales, para las pruebas de clasificación y para la carrera de acuerdo a lo prescrito en este reglamento.

21.2 Durante una competencia, un vehículo podrá usar el ancho de la pista; sin embargo, en cuanto es alcanzado por otro vehículo que es temporal o constantemente más rápido, el conductor no podrá hacer cambios bruscos de dirección para impedir una maniobra de adelantamiento legal cuando el competidor está al lado.

21.3 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.

21.4 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 zigzaguo sobre la pista para impedir el adelantamiento de otros vehículos.

En circunstancias que un vehículo intenta pasar a otro, en las rectas (es decir entre el fin de una curva y el inicio de otra) al vehículo que va

adelante, se le permite por una sola vez cambiar de carril, ya sea para enfrentar la siguiente curva de un determinado lado u obligar al de atrás enfrentar la curva por el lado contrario, pero siempre y cuando este cambio de carril no ponga en peligro el vehículo que lo sigue.

21.5 Uno o más pilotos pueden verse envueltos en un incidente, que se define como una ocurrencia o serie de ocurrencias, o cualquier accionar de un piloto, que es reportado a los comisarios deportivos por el director de la prueba, que:

21.5.1 Requiera detener la carrera según el art. 19.1

21.5.2 Constituya rompimiento de las reglas deportivas

21.5.3 Sea causa de falsa partida de uno o varios vehículos

21.5.4 Sea causa de una colisión inevitable

21.5.5 Fuerce a un piloto fuera de pista

21.5.6 Ilegítimamente no permita el adelantamiento legítimo de otro piloto.

21.5.7 Ilegítimamente estorbe a otro piloto durante un adelantamiento.

21.5.8 Ilegítimamente realice una maniobra para un adelantamiento.

21.6 Todos los participantes están obligados a obedecer las indicaciones de los oficiales de la prueba.

21.7 Toda maniobra desleal y/o antideportiva será sancionada a criterio de los comisarios deportivos, llegando hasta la descalificación.

21.8 Si se realiza un sobrepaso fuera de los límites de la pista y se gana un puesto, el que adelanto deberá ceder el paso al vehículo que adelanto antirreglamentariamente, (hasta antes de pasar por la torre de control) sino será sancionado con 1 minuto por cada auto que rebaso.

21.9 Ante cualquier falla del vehículo que conlleve una reducción drástica de la velocidad de circulación y la imposibilidad material de mantener una velocidad prudente, el piloto no debe intentar seguir en pista para llegar a los boxes; debe abandonar inmediatamente la pista de competencia estacionando en una zona segura. El incumplir esta norma se considerará

maniobra desleal y/o antideportiva y será juzgada como tal por los comisarios deportivos

22.- LLEGADA

La señal del fin de la carrera será dada en la línea de llegada tan pronto como el primer auto haya cubierto la distancia, el número de vueltas o se haya cumplido el tiempo máximo de carrera establecidos en el RPP o cumplido el tiempo completo de carrera de acuerdo a lo establecido en el RPP.

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

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

Después de recibida la señal de finalización de la carrera, todos los autos deben proseguir por el circuito, a una velocidad no mayor de 60 km/h, directamente hasta el parque cerrado, sin detenerse y sin asistencia (salvo la de los comisarios de pista si fuera necesario).

No respetar esta velocidad máxima, o realizar zigzagueos, frenajes bruscos, trompos, y/u otras exteriorizaciones con los vehículos en marcha, en cualquier sector del autódromo, traerá consigo una multa como sanción.

23.- PARQUE CERRADO

23.1 Al término de la primera serie, solo los autos seleccionados para la revisión técnica quedarían en régimen de parque cerrado para el pesaje correspondiente (los 2 primeros de cada grupo o clase + 1 designado por el comisario técnico).

23.2 Finalizada la última serie programada, todos los automóviles participantes deberán ingresar a un parque cerrado o al lugar que dispongan las autoridades de la prueba, quedando a disposición de estas para las verificaciones que se considere necesario efectuar.

23.3 Los vehículos serán liberados por el colegio de comisarios deportivos únicamente, cuando se hayan cumplido los controles establecidos.

23.4 El no ingreso inmediato al recinto de parque cerrado o el retiro del vehículo o partes del mismo de este sector sin autorización, implicara la exclusión. El ingreso no autorizado de cualquier miembro de un equipo será sancionado con una multa de S/500.00.

23.5 Solo aquellos oficiales que están a cargo de la supervisión podrán ingresar al parque cerrado.

23.6 No se permitirá allí ninguna intervención, salvo que sea autorizada por el director de la prueba o por los comisarios deportivos.

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

23.8 Todos los autos que luego de finalizada la tanda de clasificación y las series, queden detenidos en el circuito, están bajo la reglamentación de parque cerrado. Solo podrán ser tocados y/o transportados por los oficiales.

23.9 El incumplimiento de estas regulaciones implicara la aplicación de las sanciones que los comisarios deportivos determinen.

24.- CLASIFICACION FINAL

Todos los autos serán clasificados teniendo en cuenta la cantidad de vueltas completas que han cubierto, y en el caso de los que hayan cubierto la misma cantidad de vueltas completas, según el orden y tiempo en que cruzaron la línea de llegada. Los autos que hubiesen cubierto menos del 50% + 1 vuelta de la cantidad de vueltas cumplidas por el ganador de su clase (redondeando hacia abajo el numero entero de vueltas completas),

no serán clasificados. La clasificación oficial será publicada luego de la carrera; será el único resultado válido sujeto a cualquier enmienda que pudiese proceder según los reglamentos. No se necesita pasar bandera a cuadros para clasificar.

25.- HANDICAP DE PESO

Es el peso agregado al automóvil correspondiente a un determinado piloto, en base a sus resultados en la pista, fecha a fecha.

Su aplicación se hará de acuerdo a la suma de los puntos obtenidos en la pista independientemente de cualquier sanción de índole técnica y/o sanción deportiva posterior a la competencia. La carga o descarga se hará según el resultado de la suma de los puntos obtenidos en las **3 series**.

25.1 Solo se permite el cambio del vehículo para un piloto, siempre y cuando este vehículo cumpla con el peso mínimo reglamentario, más la diferencia del peso real con el peso mínimo (vehículo anterior) y lastre registrado. De la misma manera se procederá con un cambio de motor que conlleve, aumento o disminución de la cilindrada nominal.

25.2 Los pesos con que se aplica el hándicap, se establecerán conforme a la tabla descrita en este artículo, aumentando o disminuyendo según se indica a continuación:

TC 2000 y TC Series

1er puesto carga 30kg

2do puesto carga 20kg

3er puesto carga 10kg

4to puesto no carga ni descarga

5to puesto y demás descargan 10kg

Tope máximo 90kg

TC 1600 - TC Light – R Cup

1er puesto carga 30kg

2do puesto carga 15kg

3er puesto carga 8kg

4to puesto no carga ni descarga

5to puesto y demás descargan 8kg

Tope máximo 90kg

25.3 Solo descargan los que han cargado; el lastre se agregara sobre el peso mínimo reglamentario combinado del auto y piloto. La descarga de peso al sobrepasar los topes máximos, se realizará sobre el peso nominal adquirido y no sobre el peso real.

25.4 Todo lastre colocado en el vehículo deberá ser declarado y precintado al momento de la revisión técnica en el circuito, conforme al art. 11.3.9. En el pesaje, el lastre no precintado deberá ser retirado del vehículo antes de subir a la balanza.

25.5 Se autoriza a reemplazar las piezas alivianadas o livianas por las piezas originales, tales como vidrios, capot, tapa de maletera, etc. Para llegar al nuevo peso mínimo del hándicap.

26.- INCIDENTE

26.1 Un “Incidente” es un hecho o una serie de hechos que haya implicado a uno o más pilotos, que sea constatado por los comisarios deportivos o llevado a estos por intermedio del director de la prueba, de un juez de hecho, por un oficial o mediante una reclamación y que, según la opinión de los comisarios deportivos, haya violado el RPP, sus separatas, este reglamento, las PGPC, RNDA o CDI.

26.2 Según estimen los comisarios deportivos, por la gravedad del hecho, están facultados a solicitar la medida provisoria prevista.

26.3 Si un piloto está implicado en un incidente, no debe dejar la zona de influencia de la competencia sin la autorización de los comisarios deportivos. En caso de incurrir en el incumplimiento de esta obligación,

podrá ser sancionado por los CD aun antes de poder realizar los descargos correspondientes sobre el incidente en que estuviera involucrado.

26.4 La suma de tres amonestaciones o advertencias en un mismo campeonato, conlleva 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.

26.5 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 dichos comisarios deportivos a solicitar a la comisión de justicia, dentro de los siete días de disputada la competencia, se le prohíba al presunto infractor participar en competencia alguna durante los treinta días siguientes a la prueba en que su actuación fue cuestionada.

Igual medida podrá disponer de oficio la comisión de justicia, sujeta a iguales plazos.

Esta medida quedara 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

27.- RECARGA DE TIEMPO

Es la sanción aplicada por los comisarios deportivos en una competencia, consistente en el agregado de tiempo al logrado por un participante, ya sea en la clasificación o en cualquiera de las series, por infracciones cometida en el transcurso en el transcurso de las mismas y que pueden haber significado para el sancionado, ventaja sobre otros competidores que no merezcan una sanción mayor.

Durante la carrera, el recargo de tiempo se aplicará cuando el hecho que lo motiva sea comprobado en forma directa por los comisarios deportivos de manera fehaciente, y que, además, pueda ser comunicado al imputado durante el desarrollo del meeting o fecha.

El recargo de tiempo podrá estar entre los 10" segundos y los 2 minutos.

La penalización deberá ser comunicada a los pilotos en cuestión y a todos los demás participantes mediante una pizarra negra con números blancos indicando el número del auto, mostrada durante dos vueltas.

Dicha comunicación podrá ser omitida solo en los siguientes casos:

- a. Si un incidente por el cual se dispone aplicar una penalización de tiempo, ocurre cuando en cualquiera de las series, el vehículo se encuentra dentro de las seis últimas vueltas completas para finalizar la misma; los comisarios deportivos tendrán derecho a sumar el tiempo de la penalización al tiempo realizado por el piloto en cuestión
- b. Si los comisarios deportivos toman conocimiento de un incidente en forma fehaciente al término de la clasificación o de cualquiera de las series, podrán aplicar una sanción de recargo de tiempo al piloto cuestionado.

Para el caso de que un piloto se adelante o efectúe maniobra de sobrepaso sobre otro participante en un sector señalado con bandera amarilla, se lo penalizará con un recargo de un (1) minuto de penalización en boxes.

Vale decir que, no se pueden efectuar tales maniobras entre el inicio de la zona de influencia de la primera bandera amarilla, hasta después de haber pasado el lugar señalado con un abandera verde, señal que pone fin a la zona de influencia de la bandera amarilla. No se impondrá la sanción cuando el piloto que adelanto devuelva la posición obtenida ilegalmente, antes de pasar la línea de meta o control de la carrera.

En todos los casos, el recargo de tiempo es inapelable.

28.- RECLAMACIONES

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

28.1.1 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.

28.1.2 La reclamación será hecha por escrito y estará firmada por el competidor, o en su defecto, por el piloto o jefe de equipo, si es que estos 2 últimos están, indistintamente autorizados por escrito con el competidor, e ira acompañada de la caución que señala el RNDA, que asciende a S/1,000.00, hasta 30 minutos después de la publicación de la clasificación extraoficial parcial o final, ante el director de la prueba o, si tuviese ausente, ante por los menos uno de los comisarios deportivos.

28.1.3 Todas las reclamaciones a que se refiere el artículo 28.1.1 serán juzgadas de urgencia por los comisarios deportivos en presencia del director de la prueba.

28.1.4 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.

28.1.5 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.

28.1.6 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.

29.- APELACIONES

29.1 Los competidores pueden apelar las decisiones, de acuerdo con lo estipulado en el capítulo 15 del CDI, junto con la caución de apelación

fijada en el RNDA, anexo A1, suma que no se devolverá si se juzga infundada la apelación.

29.2 Los competidores deberán comunicar su decisión de apelar al director de la prueba, quien se la comunicara a los comisarios deportivos; el plazo para comunicar la decisión de apelar finalizara 24 horas después de publicada la decisión que se quiere apelar.

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

30.- PREMIACION

30.1 La entrega de premios se realizará inmediatamente terminada la prueba. Los resultados extraoficiales, sujetos a verificación técnica, se publicarán a los quince (15) minutos de terminado el pesaje.

30.2 Para ello, el organizador deberá preparar el escenario donde entregará los trofeos de acuerdo al art. 30.3 del presente.

30.3 El organizador deberá indicar en su RPP las condiciones de entrega de trofeos a los primeros puestos de cada grupo – clase.

30.4 Es obligación de los tres primeros en la clasificación final asistir al podio inmediatamente finalizada la competencia, correctamente uniformados, como lo debe hacer asimismo el preparador del ganador de cada grupo – clase. El piloto que no cumpliera con ello, sin causa justificada de fuerza mayor a entender de los comisarios deportivos, será penalizado con una multa de S/2,000.00 y perderá su derecho a recibir trofeo.

30.5 En el podio de premiación es obligatorio que los pilotos usen las gorras que la organización les entregue. La multa por no hacerlo es de S/5,000.00

30.6 Los resultados oficiales se publicarán el segundo viernes siguiente a la carrera.

31.- PUBLICIDAD OBLIGATORIA

Para las pruebas del Campeonato de Circuito Turismo Competición 2024 la publicidad obligatoria será determinada en el RPP

Esta publicidad es obligatoria desde el inicio de los entrenamientos o pruebas oficiales hasta el término del evento mismo. La falta de alguna conlleva la denegación de ingreso a la pista mientras no se subsane esta. Si estando ya el vehículo en la pista, se detecta la falta de publicidad, el piloto infractor será multado con S/1,750.00 e impedido de continuar hasta subsanar la falta.

32.- APLICACIÓN E INTERPRETACION 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.

33.- RECAPITULACION DE PENALIDADES

Largada no permitida

11.2 No presentación a verificación administrativa.

11.2 Deudas pendientes.

11.3.4 No pasa normas de seguridad.

Descalificación

11.3.7 No contar con marcas (precintos).

11.3.8 No preservar marcas intactas (precintos) o fraude.

11.4.1 No presentar vehículo a parque cerrado.

11.4.2 Tener peso inferior al peso mínimo de su clase

11.4.3 No pasar cualquier revisión técnica durante el evento.

11.6 No cumplir con verificación técnica final.

- 12.8 No cumplir con normas en reabastecimiento.
- 12.9 No cumplir con normas de seguridad en reabastecimiento.
- 12.10 No presencia de asistente con extintor.
- 12.12 Señales análogas a las de las autoridades.
- 20.3 Vehículo parado es tocado por persona no autorizada.
- 20.4 Empujar el vehículo a lo largo de la pista para llegar a pits.
- 20.5 Conducir en sentido contrario al de la carrera.
- 23.4 No ingreso a parque cerrado o no respetar normas de parque cerrado.

Recargo de tiempo

- 12.2 Exceder el límite de velocidad en pits.
- 12.3 No respetar bandera en salida de pits.
- 12.5 Rodar marcha atrás (con el motor) en boxes.
- 12.7 Permanecer en zona de boxes, cuando no está el vehículo.
- 12.13 Por encontrarse personas no identificadas en su pits.
- 12.18 Cometer faltas en pits no registradas.
- 12.19 Por no cumplir sanción de drive through.
- 17.9 Partida falsa.
- 27. Pasar un vehículo en bandera amarilla.

Penalización en dinero

Los concursantes/concurrentes serán responsables solidarios en el pago de las penalizaciones en dinero.

- 11.1 No coincidencia del auto con pasaporte técnico.
- 12.2 Exceder el límite de velocidad en pits.
- 12.3 No respetar bandera en salida de pits.

12.5 Rodar marcha atrás en boxes.

12.7 Permanecer en zona de boxes, cuando no está el vehículo.

12.8 No cumplir con normas en reabastecimiento.

12.9 No cumplir con normas de seguridad en reabastecimiento.

12.10 No presencia de asistente con extintor.

13.2 Llegar tarde a reunión de pilotos.

23.5 Presencia de miembro de equipo en parque cerrado.

30.4 No asistir al podio para la premiación.

Penalización a criterio de los comisarios deportivos

11.1 No coincidencia del auto con pasaporte técnico.

21.7 Maniobra desleal y/o antideportiva.

26.3 Abandonar zona de influencia en incidente.

Drive Through

21.2 No dar pase, a pesar de bandera azul.

21.3 Pasar en una curva fuera de los límites de la pista.

21.4 Maniobras prohibidas para no dejarse pasar.

21.5 Por incidentes.