

# R.G.M.

## REGLAMENTO GENERAL DE LA CATEGORIA MIDGETS TEMPORADA 2007/08

### CAPITULO I: GENERALIDADES

Art. 1 : Cualquier situación no contemplada en el presente RGM, será de aplicación lo que al respecto se detalle en el RDA.

### CAPITULO II: SIGLAS UTILIZADAS Y SU SIGNIFICADO

Art. 2 : En la redacción del presente reglamento deportivo, se utilizan las siglas que se detallan a continuación, junto con su correspondiente significado

<b>CMS</b>	Club Midgistas del Sur
<b>CDCMS</b>	Comisión Directiva del Club Midgistas del Sur
<b>FRADSO</b>	Federación Regional de Automovilismo Deportivo Nro. 3 Zona Sudoeste
<b>RDA</b>	Reglamento Deportivo Automovilístico
<b>RGM</b>	Reglamento General de la Categoría Midgets
<b>RPP</b>	Reglamento Particular de la Prueba
<b>CD</b>	Comisario Deportivo
<b>ACA</b>	Automóvil Club Argentino
<b>AAV</b>	Asociación Argentina de Volantes
<b>FIA</b>	Federación Internacional de Automovilismo
<b>JB</b>	Jefe de Boxes
<b>CT</b>	Comisión Técnica
<b>RTM</b>	Reglamento Técnico del Midgets

### CAPITULO III: VIGENCIA

Art. 3 : El presente RGM tendrá vigencia a partir del primer día del mes de Octubre de 2006 y mantendrá la misma hasta que sea modificado parcial o totalmente, debiendo contar para ello con el aval exclusivo de la FRADSO, sin el cual cualquier modificación introducida carecerá de absoluta validez

### CAPITULO IV: ORGANIZACION DEL CAMPEONATO

Art. 4 : El CMS organiza un campeonato de la categoría cerrado a pilotos y concurrentes asociados a la entidad organizadora y fiscalizado por la FRADSO, de acuerdo a éste RGM, su RPP y al RDA., reservándose la CDCMS el derecho de cursar invitaciones a pilotos de otras categorías y/o federaciones que no estén asociados al Club, a los efectos de participar – en forma excepcional - de alguna de las fechas previstas en el calendario.

### CAPITULO V: REUNIONES DEL CAMPEONATO

Art. 5 : El número de reuniones, escenario, fecha de iniciación, días y horarios se establecen en el RPP adjunto al presente RGM.

### CAPITULO VI: SUSPENSION DE REUNIONES

- Art. 6 : El CMS queda facultado para suspender en forma temporaria, parcial o definitiva, una o más reuniones donde no se garantice el espectáculo, por factores climáticos adversos, mal estado irremediable del circuito o cualquier otra circunstancia que así lo justifique.
- Art. 7: Asimismo, siendo el parque menor a 20 coches a la hora del cierre de boxes, el CD podrá declarar desierta la reunión.
- Art. 8: El CD tiene plena facultad para suspender una jornada que ya hubiese dado comienzo, ya sea por motivos climáticos, técnicos, deportivos, médicos, etc. Ante tal eventualidad, se procederá de la siguiente manera:
- a) Si al momento de la suspensión aún no fueron disputadas el 100% de la series clasificatorias estipuladas en el sorteo previo, la jornada se declarará desierta y una vez determinada la nueva fecha y hora de disputa, se efectuarán nuevamente los sorteos de las series que correspondan.
  - b) Si se disputaron la totalidad de las series clasificatorias, la jornada continuará normalmente con el desarrollo de los repechajes ya preestablecidos, en el nuevo día y horario que se haya estipulado, aún con la ausencia de competidores.
  - c) Si la suspensión se formalizó cuando aún faltaban series repechajes para disputarse, las mismas se desarrollarán nuevamente, con los pilotos que ya fueron designados en cada una de ella.
  - d) Si la suspensión fue establecida una vez disputados todos los repechajes, la jornada continuará en el nuevo día y hora, con el desarrollo de las semifinales.
  - e) Similares criterios a los dos puntos anterior. se tomarán para la suspensión de fecha durante el transcurso de las semifinales, prefinal o final.
  - f) Cuando al reinicio de las competencias y con motivo de la ausencias de los pilotos preclasificados, las grillas queden incompletas, en todos los casos que correspondan, se incorporarán los pilotos **suplentes**, tal los criterios normales para establecidos por este RGM su ingreso . .
  - g) En todos los casos, excepción hecha del punto A, no se permitirá el ingreso de pilotos que no hubiesen estado presentes al momento del sorteo de la series del día estipulado originalmente para la competencia.
- Art. 9 : En todos los casos suspensión temporaria o parcial, la CDCMS, deliberará y designará el nuevo día y hora en la que se disputará o completará la fecha suspendida, siempre antes de la subsiguiente jornada establecida por calendario e independientemente del tiempo que transcurra desde el momento de la suspensión al momento de la nueva fecha fijada.

## **CAPITULO VII: INSCRIPCION**

- Art. 10: La apertura y cierre del Registro de Inscripciones, se establecen en el RPP al presente RGM.
- Art. 11: Al firmar la Boleta de Inscripción, todo corredor queda obligado por el término del campeonato, a intervenir en el mismo, bajo las condiciones del presente RGM, y no podrá participar de otro campeonato similar, sin la autorización expresa del CMS, reservándose el CMS el derecho de exigir el cumplimiento de éste artículo ante quien corresponda.
- Art. 12: Al suscribir la Boleta de Inscripción el corredor declara conocer el RGM, su RPP y el RDA, prestando automáticamente su conformidad a todos ellos.
- Art. 13: El CMS se reserva el derecho de rechazar la boleta de inscripción que no cumpliera con lo establecido en el presente RGM, con el RDA. o con las disposiciones u obligaciones contraídas por la entidad organizadora.
- Art. 14: Los pilotos deberán ser mayores de edad y los comprendidos entre los 17 y 21 años, realizarán su inscripción presentando autorización expresa de su padre o tutor, por escrito, firmada y legalizada ante Escribano Público o Juez de Paz.
- Art. 15: El plazo límite para la inscripción y/o debut, una vez comenzado el campeonato, se establece en el RPP adjunto al presente RGM.

**CAPITULO VIII: OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS PARTICIPANTES**

- Art. 16: Pilotos, concurrentes, mecánicos y colaboradores serán pasible de sanciones cuando violen lo establecido éste RGM o por el RDA, debiendo aceptar en principio, las determinaciones del CD o del JB, efectuando las reclamaciones, si correspondieren, en forma procedente.
- Art. 17: En caso de producirse situaciones de extrema violencia, desbordes verbales o hechos incalificables, se dará intervención inmediata a la autoridad policial, sin perjuicio de la posterior actuación del TRIBUNAL DE PENAS de la FRADSO o de la CDCMS.
- Art. 18: Los pilotos, mecánicos, concurrentes y/o colaboradores sancionados por el TRIBUNAL DE PENAS de la FRADSO o por el CMS con suspensión, tendrán prohibida la entrada a todo sitio que tenga contacto con los demás participantes de las competencias (patio de boxes o pista), mientras dure el efecto de la sanción, aún abonando la correspondiente entrada de acceso a los mencionados sectores como transeúnte.
- Art. 19: Asimismo, cuando la suspensión haya recaído sobre el concurrente, y tal lo especifica expresamente el RDA, mientras dure el efecto de dicha sanción, queda automáticamente suspendida la presencia del vehículo de competición, hasta el cumplimiento de la misma.
- Art. 20 : En razón del que el CMS está afiliado a la FRADSO, los propietarios y pilotos de las máquinas, deberán obtener y presentar actualizadas las Licencias Deportivas correspondientes, extendidas por el ente fiscalizador del ACA. La mencionada presentación de licencias, se efectuará al inicio de cada competencia ante las autoridades de la prueba.
- Art. 21: Es condición obligatoria de todo participante, estar asegurado en la AAV y presentar el último recibo de pago antes de cada competencia.
- Art. 22: Queda perfecta y suficientemente entendido que los corredores inscriptos, compiten por su exclusiva cuenta y riesgo, haciéndose responsable directo de cualquier daño que pudiera sufrir su persona, la de sus mecánicos o concurrente, en máquinas y/o elementos de cualquier naturaleza, antes, durante o después de la competencia y en todo el ámbito de la propiedad, quedando por lo tanto el CMS, como las entidades que oficien de organizadores, fiscalizadores y/o propietarios del inmueble donde se efectúen las competencias, liberados de toda responsabilidad.
- Art. 23: Todo piloto y concurrente es directamente responsable por la conducta de sus mecánicos, colaboradores u otras personas ligadas a su equipo deportivo, que se encuentren en los lugares de zonas restringidas o sin la correspondiente identificación provista por la entidad organizadora, según lo establecido sobre el particular en el RDA.
- Art. 24: En el caso que algún piloto o concurrente realizara en forma pública acciones, manifestaciones o gestos obscenos, agravantes o antideportivos hacia las autoridades deportivas, organizadoras o fiscalizadoras, compañeros de actividad o público en general, el CD podrá elaborar un informe pormenorizado de los hechos acontecidos, a fin de elevarlo al TRIBUNAL DE DISCIPLINA de la FRADSO, independientemente de las sanciones que el CMS pudiera llegar a determinar con motivo de las actitudes asumidas por su asociado.
- Art. 25: Todo piloto deberá poseer casco de tipo integral con visera o antiparras inastillables, collarín protector, botas de competición, guantes y buzo antinflama, homologados por la FIA, elementos sin los cuales no podrá intervenir en ningún tipo de prueba con su automóvil de competición, siendo pasible de severa sanción por la inobservancia de la presente norma.
- Art. 26: Para poder participar de la prueba, cada piloto deberá ingresar obligatoriamente, con un (1) matafuegos de 5 Kg, para tipo de fuego clases "A"; "B" y "C", con carga completa, vigente y en condiciones de uso,

requisitos estos que podrán ser verificados en cualquier momento por las autoridades de la prueba o por la CT.

- Art. 27: Tanto concurrente como mecánicos deberán colocarse en lugar bien visible, la tarjeta de identificación (credencial), que les proveerá el CMS. Estas credenciales son de carácter intransferible y facilitarlas a terceras personas, hará al titular de las mismas y al piloto, pasible de sanción.
- Art. 28: Los mecánicos exhibirán en la espalda, en forma bien visible, el número del auto que atienden, siendo la altura de estos, no inferior a 12 cms. Cuando por razones climáticas se deba usar otra prenda sobre la utilizada habitualmente, ésta deberá llevar indefectiblemente, el número que corresponda, en las condiciones especificadas en el presente artículo.
- Art. 29: Todos los mecánicos deberán observar el uso de vestimenta acorde con la jerarquía del espectáculo, siendo obligatoria la utilización de ropa uniforme en todos los integrantes de un mismo equipo.
- Art. 30: Dentro del ámbito del patio de boxes y pista, no se permitirá la utilización de pantalones cortos o del tipo “bermudas”, como tampoco el uso de remeras “musculosas” o encontrarse con el torso desnudo a ningún integrante del equipo deportivo.
- Art. 31: Queda terminantemente prohibido, ingerir bebidas alcohólicas u otro estimulante, antes o durante el desarrollo del programa previsto, tanto a pilotos como a concurrentes, mecánicos y colaboradores.
- Art. 32: Respecto de lo mencionado en el punto anterior, el CD podrá disponer la intervención del médico cuantas veces sea necesario, para efectuar la verificación pertinente a cualquier corredor, concurrente o mecánico, debiendo estos obedecer la orden en forma inmediata. La constatación de la infracción o el no acatamiento de la orden impartida, determinará la exclusión de imputado, sin perjuicio de la posterior actuación del TRIBUNAL DE PENAS de la FRADSO y/o de la CDCMS.
- Art. 33: Los pilotos y sus máquinas no podrán retirarse del patio de boxes, sin la autorización expresa del JB, aún en aquellos casos que por diversos motivos, no puedan seguir participando en la competencia. Asimismo mientras dure su intervención en la jornada deportiva, no está permitido la salida de boxes de pilotos, concurrentes, mecánicos y/o colabores, hacia algún otro lugar del predio (p.e. tribunas).

#### **CAPITULO IX: TARJETAS DE IDENTIFICACION O CREDENCIALES**

- Art. 34: Tal como lo especifica el artículo 27 de éste RGM, el CMS proveerá a cada piloto, tarjetas de identificación para todo el campeonato para sus tres mecánicos y concurrente, que les permitirán desenvolverse durante la competencia. En la misma figurará el número del ranking del piloto.
- Art. 35: Estas credenciales son de carácter intransferible y facilitarlas a otras personas, harán tanto al titular de la misma, como al piloto, pasibles de sanción.
- Art. 36: En caso de extravío o destrucción de estas tarjetas, su reposición por parte del CMS, implicará el pago de un arancel equivalente a 25 litros de nafta súper al precio del día, por cada una de ellas.

#### **CAPITULO X: IDENTIFICACIÓN DE MAQUINAS**

- Art. 37: Los números de las máquinas serán otorgados exclusivamente por el CMS, de acuerdo al ranking oficial, no pudiendo ser cambiados sin su autorización expresa. Asimismo el CMS se reserva el derecho de relacionar los números de competición con firmas comerciales.
- Art. 38: Los coches llevarán su número correspondiente, colocados obligatoriamente al frente y a ambos lados de la parte trasera, ubicados de forma tal que ningún elemento del vehículo impida su perfecta visibilidad, ya sea tanto desde el centro de la pista como desde la cabina de planilleros. La inobservancia del presente artículo,

facultará al CD a aplicar al infractor la sanción que le corresponda de acuerdo a lo establecido sobre el particular en el RDA.

### **CAPITULO XI: PILOTOS DEBUTANTES EN LA CATEGORIA**

Art. 39: Antes del debut en la categoría, cada piloto será sometido a una prueba de suficiencia por el CD o la autoridad que se designe para tal efecto, siendo su decisión, ante el resultado de la misma, inapelable. Dicha prueba consistirá en realizar 4 (cuatro) giros al circuito en un tiempo igual o inferior al tiempo record obtenido para las series a 5 (cinco) vueltas, logrado en la temporada estival inmediatamente anterior.

Asimismo para obtener el derecho a participar de su primera Temporada Estival, el piloto debutante en el mencionado torneo, deberá acreditar un mínimo del 80 % (o el resultante de la parte entera de dicho cálculo) de participación en carreras del Campeonato Invernal correspondiente a la misma temporada de comienzo del Torneo Estival, en tanto y en cuanto dicho Torneo Invernal se haya realizado.

Art. 40: La mencionada prueba se realizará en pista, fecha y hora a determinar por la autoridad competente, efectuándose la comunicación pertinente al interesado.

### **CAPITULO XII: VERIFICACIÓN TÉCNICA DE LAS MAQUINAS DE COMPETICIÓN**

Art. 41: Todo corredor o concurrente está obligado a poner a disposición de la CT del CMS, su máquina para su verificación, conforme a las especificaciones del RTM, antes del debut de su unidad mecánica en el campeonato, en el lugar, fecha y hora que se le comunicará en forma personal o general para la categoría, según lo determine la CDCMS y/o CT .

Art. 42: De la misma forma se podrán realizar verificaciones técnicas durante el desarrollo del campeonato. Si un piloto se negara a ésta revisión, perderá automáticamente los puntos y premios obtenidos en la fecha que corresponda. Asimismo será pasible de una sanción accesoria que aplicará el COMITÉ EJECUTIVO de la FRADSO, de acuerdo a la gravedad del hecho.

Art. 43: Una vez realizados los sorteos para las series clasificatorias, los pilotos no podrán cambiar su chasis por el resto de la reunión. Sí podrán hacerlo de una fecha a otra.

Art. 44: Los participantes que hubieran ingresados a boxes con su máquina y tuvieran dificultades insalvables con su impulsor antes de largar la serie clasificatoria, la serie repechaje, la semifinal, la prefinal o la final, podrán cambiar el mismo reemplazándolo por otro de la misma marca y cilindrada, trabajo éste que podrá efectuar dentro del tiempo que transcurre hasta la disputa de la serie que cuenta con su participación.

Art. 45: Si dicho piloto logra seguir compitiendo en pruebas subsiguientes al cambio de motor, la CT al término de la competencia final, podrá solicitar revisar y verificar ambos motores.

### **CAPITULO XIII: SISTEMA DE SEÑALES**

Art. 46: El desconocimiento o desobediencia a las órdenes impartidas con banderas o elementos establecido por el RDA y el CODIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL, harán pasible al piloto de severas sanciones, que podrán llegar hasta la exclusión y desclasificación.

Art. 47: Independientemente de lo expresado en el párrafo anterior, a continuación se detallan las señales utilizadas habitualmente en la categoría y su significado.

Bandera Argentina, del CMS, semáforo o cuerda elástica según el sistema que se haga constar en el RPP adjunto al presente RGM	Largada
---	---------

Bandera a cuadros blancos y negros	Llegada
Bandera amarilla inmóvil o luces amarillas fijas	Precaución. Reducir la velocidad manteniendo posiciones hasta superar el obstáculo. Respetar la distancia con relación a su antecesor
Bandera amarilla agitada o luces amarillas intermitentes	Peligro grave. Mantener posiciones y distancia. Reducir la velocidad. Preparado para detenerse
Bandera azul inmóvil	Un competidor lo sigue de cerca. No obstaculice
Bandera azul agitada	Debe ceder el paso
Bandera Verde o fin de luces amarillas	Finalizó el peligro. Retomar ritmo de carrera
Bandera roja y/o semáforo de luz roja	Detención total y absoluta de la prueba. Tanto la bandera como el disparador de las luces rojas se encontraran en manos del CD únicamente o de quien este delegue para su tenencia.
Bandera a triángulos blancos y negros acompañada de pizarra con número	Indica al competidor con ese número advertencia única de infracción. Su inobservancia le acreditará bandera negra
Bandera negro acompañada de pizarra con número	Exclusión del competidor con ese número y determinará su suspensión automática
Bandera negra con círculo anaranjado acompañada de pizarra con número	Indica que el competidor con ese número debe detenerse a solucionar el desperfecto o por razones de seguridad

#### **CAPITULO XIV – BOXES**

- Art. 48: Únicamente tendrán acceso a boxes el piloto, tres (3) mecánicos y el concurrente, exhibiendo sus credenciales correspondientes, tal lo expresado en el artículo 27 del presente RGM.
- Art. 49: Queda terminantemente prohibida la entrada al sector de boxes de toda otra persona que no revista carácter de periodista especializado, autoridad deportiva o cumpla funciones inherentes a la actividad debidamente acreditada, salvo en aquellos casos que se permita el ingreso de transeúntes al patio de boxes, abonado su correspondiente entrada. En ésta última circunstancia, la entidad organizadora podrá implementar y exigir la exhibición de la pertinente entrada o credencial.
- Art. 50: Solamente se permitirá el ingreso a boxes de un solo auto de competición por piloto. En consecuencia no está permitido el acceso de autos "de reserva, suplentes o muletos".
- Art. 51: De igual forma, solamente podrá ingresar a boxes un piloto por auto. Por lo tanto, el ingreso de la máquina a boxes se realizará con el número de competidor que vaya a participar con la misma, no pudiendo cambiarlo posteriormente.

- Art. 52: Se prohíbe asimismo el ingreso a parque cerrado de todo vehículo que no fuere exclusivamente de competición y perteneciente a un corredor regularmente inscripto.
- Art. 53: No se permitirá dentro del patio de boxes el uso de soldadores eléctricos o autógenas, fuera de lugar establecido para tal tarea y por personal no autorizado. Las labores a realizar estarán siempre bajo supervisión de la CT.
- Art. 54: Es obligatorio, bajo pena de aplicar apercibimientos:
- Ubicar los autos de competición en los lugares establecidos y designado por el CMS para cada uno de los pilotos.
  - En todo momento, ya sea con el motor detenido, en reparación o en marcha sobre caballetes, el estacionamiento de las máquinas deberá hacerse de trompa hacia los paredones divisorios de espacios.
  - Circular dentro de boxes con el motor apagado, moviendo la unidad mecánica mediante los colaboradores del equipo.
- Art. 55: El movimiento de pilotos, mecánicos, colaboradores y máquinas en el patio de boxes, estará supeditado a las órdenes del CD y del JB.
- Art. 56: Las máquinas de competición deberán estar presentes en boxes, media hora antes de la programada como iniciación de las pruebas, momento en que cerrará el ingreso a dicho sector. Caso contrario, el piloto no podrá participar del sorteo de las series clasificatorias, aún en la circunstancia que dicho competidor haya abonado el correspondiente seguro de la AAV.
- Art. 57: En caso que algún piloto se viera imposibilitado de presentar su máquina de competición dentro del horario establecido para el cierre de boxes, deberá comunicar con suficiente antelación dicha novedad a los efectos de que se autorice su ingreso dentro del plazo máximo de 30 minutos contados a partir del cierre del citado lugar. Dicho piloto no será sorteado, pero podrá incorporarse en el primer lugar disponible en las series clasificatorias. En la eventualidad que más de un piloto estuviera en similar situación, se irán incorporando – con igual criterio - en los lugares disponibles de las series clasificatorias.
- Art. 58: Si la unidad mecánica estuviera en boxes al momento de su cierre y el seguro de la AAV abonado en tiempo y forma, aunque el piloto no esté presente en las instalaciones, será sorteado normalmente.
- Art. 59: Los pilotos que deben participar en la prueba siguiente a la que se está disputando, deberán encontrarse preparados y con las máquinas dispuestas para efectuar la salida en conjunto cuando el JB lo ordene, efectuando una vuelta al circuito para ubicarse en el lugar de prealineado, para luego, a la orden del CD, ubicarse en la línea de largada.
- Art. 60: En todos los casos, el ingreso al patio de boxes una vez concluida la participación del piloto en alguna competencia y el tránsito dentro del mismo, se hará con el motor apagado y con el auxilio de su equipo de colaboradores, tal lo ya expresado en el artículo 54 del presente RGM.

#### **CAPITULO XV: CRONOGRAMA Y ORDEN DE LA COMPETENCIA**

- Art. 61: Cada reunión del campeonato tendrá el siguiente cronograma y orden de realización:
- Vuelta de Presentación
  - Series Preliminares – 10 (diez) ò las necesarias según la cantidad de autos presentes.
  - Series Repechajes – las necesarias
  - Series Semifinales – 4 (cuatro)
  - Serie Prefinal – 1 (una)
  - Serie Final – 1 (una)

#### **CAPITULO XVI: VUELTA DE PRESENTACIÓN**

Art. 62: Es obligación de los pilotos presentes, efectuar la “vuelta de presentación”, para quedar totalmente habilitados a participar de la jornada mecánica. El piloto que tuviese impedimentos personales o mecánicos para cumplimentar éste requisito, deberá comunicarlo de inmediato al JB , para que éste a su vez de aviso al CD y solicite la correspondiente autorización.

Art. 63: En la vuelta de presentación, el auto de competición será conducido por el concurrente o uno de los colaboradores del piloto, a velocidad moderada y sin hacer picar el auto. En ningún momento se podrá superar la línea de los vehículos de seguridad y/o publicitarios que lo preceden. En caso que el piloto desee conducir su propia unidad en la vuelta de presentación, deberá requerir el correspondiente permiso del CD.

#### **CAPITULO XVII: SERIES CLASIFICATORIAS**

Art. 64: El piloto que ingrese con su auto a dar la vuelta de presentación quedará habilitado para largar la serie que le corresponda. Quien no lo hiciere por una falla y/o rotura sólo podrá participar de su serie bajo la autorización del CD. (Art. 62).

Art. 65: Se disputarán 10 (diez) series clasificatorias con un mínimo de 4 (cuatro) y un máximo de 8 (ocho) autos por serie, largando 4 (cuatro) máquinas en primera fila y partiendo las restantes desde una segunda línea y con un recorrido total de 5 (cinco) vueltas.

Si la cantidad de participantes al cierre de boxes excediera los 80 (ochenta) autos, se incrementará el número de series, teniendo en cuenta de allí en más el múltiplo de 8 (ocho).

En la eventualidad que el número de pilotos presente sea igual o inferior a 36 (treinta y seis), se reducirán las series clasificatorias en la medida de lo necesario, partiendo todas las unidades mecánicas desde la primera fila.

Art. 66: El ordenamiento de las distintas grillas de partida, se determina en el RPP adjunto.

#### **CAPITULO XVIII: SERIES REPECHAJES**

Art. 67: El piloto que haya ingresado con su auto a dar la vuelta de presentación quedará habilitado para largar el repechaje que le corresponda, aún no habiendo participado de la correspondiente serie preliminar. Quien no haya ingresado a la vuelta de presentación, sólo podrá participar de repechaje bajo la autorización del CD.

Art. 68: Se disputarán las necesarias, con el excedente de los mejores 32 (treinta y dos) tiempos de las series clasificatorias y con un máximo de 10 (diez) autos por repechaje y a 5 (cinco) vueltas cada una. La grilla de partida de estos repechajes se determinará de acuerdo a los tiempos obtenidos en las series clasificatorias, no pudiendo largar más de 4 (cuatro) autos en cada línea.

**Art. 69:** En caso que la cantidad de máquinas en condiciones de seguir participando luego del desarrollo de las series clasificatorias, sea igual o menor a 40 (cuarenta) autos, incluyendo en éste cálculo aquellas máquinas que no intervinieron en su respectiva serie, pero que fueron sorteadas en tiempo y forma, no se disputarán repechajes, clasificando directamente para las semifinales todos los pilotos disponibles de acuerdo a los tiempos logrados en las series, y – en el caso de quienes no estuvieron presentes en las series - de acuerdo a número de serie y el orden en la que hubiesen debido participar de acuerdo al sorteo inicial.

#### **CAPITULO XIX: SERIES SEMIFINALES**

Art. 70: Quedará habilitado para largar las series semifinales, el piloto que haya largado su serie clasificatoria o repechaje correspondiente, en tanto y en cuanto – para el caso de los repechajes – haya completado el total de las vueltas establecidas para éste tipo de prueba. De acontecer lo mencionado en el Art. 69, (anulación de los repechajes), los pilotos que no participaron en la correspondiente serie clasificatoria, podrán ingresar a la semifinal, ocupando los lugares en la grilla tal se lo especifica en el mencionado artículo

Art. 71: Se disputarán 4 (cuatro) semifinales, desarrollándose a 6 vueltas cada una, con un máximo de 10 (diez) autos por semifinal, ubicándose 4 (cuatro) máquinas en primera fila, 4 (cuatro) en la segunda línea y 2

(dos) en tercera. Estas series semifinales estarán integradas con los mejores 32 (treinta y dos) tiempos de las series clasificatorias, a los que se les agregarán los 8 (ocho) mejores tiempos de los repechajes. Los siguientes 12 (doce) mejores tiempos de los repechajes quedarán como autos los suplentes de estas semifinales, pudiendo ingresar hasta 3 (tres) autos por semifinal.

Art. 72: Aquellos competidores que no hayan intervenido en las series clasificatorias o en los repechajes - aunque éstas últimas hayan sido suprimidas por decisión del CD - no podrán tomar parte de las semifinales, como tampoco de las sucesivas en esa jornada.

Art. 73: Es facultad inapelable del CD - si lo considerara conveniente - el postergar una semifinal en la que, por motivos diversos, se hayan efectuados varios intentos de largada no prosperados, en tanto y en cuanto a dicha semifinal hayan ingresados todos los suplentes que reglamentariamente se encontraban habilitados a hacerlo, quedando los autos que integran la misma en el interior de pista a disposición de la CT del CMS, debiendo - indefectiblemente - retirarse tanto pilotos como mecánicos al sector de boxes.

### **CAPITULO XX: SERIES PREFINAL**

Art. 74: Se disputará una prefinal a 8 (ocho) vueltas con un mínimo de 3 (tres) autos y un máximo de 10 (diez), con los pilotos que habiendo participado en las semifinales, hayan obtenido en la mencionada prueba, desde el tiempo undécimo (11ro.) al vigésimo (20mo.), los que serán ubicados - según por el tiempo logrado - en 2 (dos) filas de 4 (cuatro) máquinas cada una y una tercera (3ra.) fila de 2 (dos) autos..

Art. 75: Los pilotos clasificados en semifinales desde el vigésimo primer (21er.) tiempo hasta el vigésimo sexto (26to.), quedarán clasificados como suplentes, en tanto hayan completado la totalidad de las vueltas en su respectiva semifinal..

### **CAPITULO XXI: SERIE FINAL**

Art. 76: Se disputará una final a 10 (diez) vueltas, interviniendo los mejores 10 (diez) tiempos de las semifinales a los que se agregarán el ganador y segundo de la prefinal, ordenados - según los tiempos obtenidos - en 3 (tres) filas de 4 (cuatro) autos cada una, siendo primer suplente el piloto ubicado en tercer lugar en la prefinal y así sucesivamente, en tanto hayan cumplimentado más del 50 % de las vueltas de la prefinal.

Art. 77: Si en virtud de accidentes y deserciones ocurridos durante el transcurso de ésta prueba y pese al ingreso de los suplentes habilitados, no pudiese completarse un parque del 50 % (cincuenta por ciento) de los autos fijados para esa final (6 máquinas), el CD declarará desierta la competencia.

### **CAPITULO XXII: ACTIVIDAD DEPORTIVA – SALIDA A PISTA**

Art. 78: La CT designada por el CMS – apostados en el portón de salida de boxes - verificará que el ingreso hacia la pista de los participantes, se efectúe en un todo de acuerdo a las reglamentaciones vigentes, es decir, con el vehículo en marcha, con impulso propio, sin inconvenientes mecánicos de ningún tipo, con todos los elementos del vehículo ubicados en su correspondiente lugar, sin daños en su estructura que pudiesen afectar tanto la seguridad del conductor, como de pilotos de otras máquinas, de personas autorizadas a permanecer dentro del circuito y/o de público en general. Asimismo la CT cotejará que el piloto disponga de su buzo antinflama, casco, collarín protector, guantes, calzado reglamentario y cinturón de seguridad de tipo arnés colocados y abrochados.

El no cumplimiento de alguna de las condiciones enumeradas precedentemente, facultará a la CT a no permitir el ingreso del infractor a pista y consecuentemente su no participación en la prueba a disputarse.

Art. 79: En el caso de que un competidor experimentara deficiencias en su máquina antes de su salida a pista, la CT podrá otorgar tres (3) minutos de tolerancia, contados a partir del llamado del JB para participar en la prueba que le corresponda, para subsanar las mismas, siempre dentro de boxes. Cumplido este lapso no podrá ingresar a la pista, haciéndolo, si así correspondiese, el piloto suplente.

- Art. 80: El movimiento de pilotos, mecánicos, colaboradores y máquinas en el espacio afectado a pista de competencia, estará supeditado a las órdenes exclusivas del CD.
- Art. 81: Los mecánicos podrán concentrarse en el sector de prealineado antes de iniciación de la prueba en que intervenga el piloto y máquina que asisten, debiendo retirarse inmediatamente al sector indicado por el CD y las autoridades de la prueba en el momento que los competidores son llamados a la línea de largada.
- Art. 82: Los colaboradores de las máquinas que en ese momento se encuentren participando de algunas de las pruebas, deberán permanecer dentro del sector de boxes y solo podrán ingresar a pista, cuando sean autorizados por el JB o el CD.
- Art. 83: Cuando se autorice el ingreso de los colaboradores de un piloto al circuito, los trabajos a realizar se efectuarán en el interior de la pista una vez dada la autorización de la CT. Eventualmente, de acuerdo al tipo de reparación que sea necesaria, la CT podrá autorizar a realizar estas tareas en el sector de boxes.
- Art. 84: Está terminantemente prohibida la presencia de pilotos o colaboradores en el interior de pista, cuando no participen en esa prueba.
- Art. 85: En ningún caso se podrá brindar ayuda externa a los pilotos una vez traspuesto el portón de boxes y durante su recorrido hasta el lugar establecido como pregrilla, sin la autorización expresa de la CT, excepción hecha únicamente para poner en marcha un vehículo cuyo motor su hubiese detenido, operación ésta que estará a cargo de los auxiliares de pista.  
Obtenida por parte de la CT la mencionada autorización, la ayuda así lograda será considerada como tiempo de reparación libre. Esta autorización no será otorgada en el caso de las series clasificatorias y series repechajes, en virtud que para éstas pruebas no existe tal posibilidad.
- Art. 86: Una vez dada la señal de avanzar desde la pregrilla hacia la grilla de partida, se considera comenzado el proceso de largada, por lo que el piloto que experimentara fallas en su unidad en ese trascurso, será excluido de la competencia en cuestión, no ingresando el piloto suplente dado el hecho en las semifinales.  
Se excluye expresamente de lo determinado en el párrafo anterior de éste artículo a la prueba FINAL, donde en caso de fallas mecánicas, se le otorgarán al piloto 3 (tres) minutos de tiempo para solucionar el inconveniente. Corregido el mismo se incorporará a la grilla de partida, ocupando el primer lugar disponible luego del último piloto clasificado para disputar la competencia. No se producirá el reordenamiento de la grilla, por lo que quedará el libre el espacio que ocupara el piloto penalizado.  
Durante el transcurso de todo el proceso de reparación, el resto de los participantes permanecerán en sus vehículos de competición, sin hacer ningún tipo de revisión o reparación.
- Art. 87: La inobservancia de los artículos precedentes por parte concurrentes, mecánicos y/o colaboradores, hará pasible de sanción al piloto de la máquina cuyo integrante o integrantes los quebranten.

### **CAPITULO XXIII: ACTIVIDAD DEPORTIVA – LARGADAS**

- Art. 88: Las largadas de las pruebas se efectuarán con máquina detenida y motor en marcha, ocupando los vehículos el lugar que le ha sido asignado por sorteo o por tiempo en la grilla de partida. El competidor que así no lo hiciera o bien ocupe una grilla o cajón correspondiente a otra máquina, será pasible de sanción tal lo descrito en el capítulo de SANCIONES Y PENALIZACIONES del presente RGM. A los efectos de un rápido y correcto ordenamiento, antes de avanzar hacia la línea de largada, los pilotos serán previamente alineados en una pregrilla.
- Art. 89: La señal de partida se realizará con BANDERA ARGENTINA, del CMS, semáforo o cuerda elástica, según lo determinado por el RPP adjunto al presente RGM o a criterio del CD.
- Art. 90: El sistema de largada que se utilice estará a cargo del LARGADOR designado oficialmente por el CMS.

Art. 91: Se denomina largada fallida cuando un auto o más quedan detenidos en la largada, se adelantan, se levantan, se produce un accidente o cualquier eventualidad concordante con lo que al respecto puntualiza el RDA.

Art. 92: El CD, en todos los casos que crea conveniente, podrá no detener una largada donde se haya producido algún suceso de los mencionados en el artículo anterior, aplicando las sanciones que para el caso, se encuentren previstas en el capítulo SANCIONES Y PENALIZACIONES del presente RGM

#### **CAPITULO XXIV: ACTIVIDAD DEPORTIVA – DETENCIÓN DE PRUEBAS**

Art. 93: En todos los casos en que se detenga una competencia, se hará con bandera roja y/o semáforo de luz roja y la colaboración de los banderilleros de pista y/o semáforo de luz amarilla.

Art. 94: Impartida la orden de detención, los competidores deberán retornar, en sentido de carrera y a marcha reducida, al lugar designado para el prealineado o pregrilla, estando prohibido ingresar al interior de pista. Sólo podrá hacerlo con la debida autorización de la CT, caso contrario el piloto será pasible de sanción.

Art. 95: Cuando la CT faculte al piloto a ingresar al interior del circuito, el estacionamiento de las máquinas de competición deberá efectuarse obligatoriamente a no menos de 10 metros de la línea demarcada como cordón interno.

Art. 96: En casos extraordinarios (accidentes graves o peligros inminentes), el CD, será la única autoridad con capacidad para detener la prueba en cualquier momento.

Art. 97: En caso de detención de la competencia PREFINAL en una o mas oportunidades, se reordenará la grilla de partida para la nueva largada, de la siguiente manera:

- a) Si aún no se completó el primer giro de la prueba suspendida, la grilla se ordenará según el orden de largada original, con los pilotos titulares en condiciones de participar y los reemplazantes por orden de suplencia.
- b) Si al suspenderse la prueba en disputa hubiesen transcurrido mas de 1 (un) giro, la grilla se reordenará de acuerdo al último paso en carrera por el control de cronometraje (vuelta anterior), con los pilotos en condiciones de seguir participando y los reemplazantes por el orden de suplencia que corresponda.
- c) Si durante la disputa de la prefinal, la bandera roja (y/o semáforo de luz roja), es exhibida al coche puntero una vez completado el 50 % mas 1 (una) vuelta (cinco en total), de los giros establecidos, no se producirá un nuevo lanzamiento clasificándose a los pilotos según el orden de paso de la vuelta anterior en la que fue exhibida la bandera roja (y/o semáforo de luz roja) y sólo de aquellos competidores que hayan excedido dicho porcentaje, inclusive los que debieron abandonar en la vuelta descartada como consecuencia de los incidentes que dieron motivo para la suspensión.

Art. 98: En el caso de detención de la competencia FINAL en una o mas oportunidades, se reordenará la grilla de partida utilizando el mismo criterio de la PREFINAL según los puntos a) y b). En cuanto a la variante c), la cantidad de vueltas totales recorridas deberán sumar 6 (seis)

Art. 99: En las series clasificatorias, repechajes y semifinales, en la eventualidad de exclusiones y deserciones de competidores, al practicarse una nueva largada, no se procederá a reordenar las grillas de partida.

Art.100: Para la situación que durante el transcurso de la prefinal o final, es utilizada la bandera a cuadros para detener la competencia, una vez cumplimentado más del 50 % de la misma (Cinco (5) y seis (6) vueltas en total respectivamente), la clasificación final de los pilotos resultará según el orden paso en la misma vuelta en que se produjo la suspensión de la prueba con la bandera a cuadros. La bandera a cuadros, en ésta oportunidad, tiene mayor autoridad que la bandera roja y/o semáforo de luz roja.

#### **CAPITULO XXV: ACTIVIDAD DEPORTIVA – LLEGADA**

- Art. 101: Al concluir cada prueba - excepción hecha de la final - los participantes retornarán a boxes completando la vuelta, luego de bajarse la bandera a cuadros, deteniendo el vehículo y su motor en la puerta de acceso al mismo, al aguardo de la correspondiente autorización para ingresar.
- Art. 102: En la final, las máquinas deberán ser estacionadas en la parte interior del circuito y sólo podrán ser retiradas de ese lugar, previa autorización del CD o la CT.
- Art. 103: Se considerará finalizada la prueba en el momento de bajarse la bandera a cuadros al primer competidor, terminando el resto con el primer cruce de la línea de llegada, luego de impartida ésta orden.
- Art. 104: Se declarará vencedor de una prueba, al competidor que cumpla en primer término el número de vueltas establecido. Los puestos subsiguientes corresponderán según el orden de pasaje frente al control y al mayor número de vueltas recorridas en el menor tiempo.
- Art. 105: En caso que por error, se accionara la bandera a cuadros, antes de cumplidas las vueltas establecidas por éste RGM, la competencia se disputará nuevamente, salvo que dicha alternativa se produzca en la prefinal o en la final, donde la clasificación será la que corresponda al momento de bajarse la bandera a cuadros, según lo expresado en el Art. 100 del presente RGM.
- Art. 106: Si la bandera a cuadros fuera accionada después de cumplidas las vueltas establecidas, los competidores serán clasificados de acuerdo al paso en la vuelta que estipula éste RGM para dicha prueba, desestimándose el resultado de la o las excedentes en tanto el cuerpo de cronometristas y planilleros haya registrado el tiempo de los participantes y su paso en el momento que correspondía. Caso contrario la prueba se disputará nuevamente. Esta última alternativa no regirá cuando se trate de prefinal o final, ya que de no existir tiempos, bastará con tener la fila india de llegada en la vuelta correspondiente.

#### **CAPITULO XXVI: ACTIVIDAD DEPORTIVA - DEL TRASCURSO DE LA PRUEBA**

- Art. 107: Los corredores deberán mantener en todo momento sus máquinas dentro de la demarcación de la pista, formada por un cordón de tierra, no pudiendo salir de ella, salvo en casos de fuerza mayor (evitar accidentes, maniobras defensivas o involuntarias).
- Art. 108: La línea interna de la pista (cuerda), estará señalizada en todo su recorrido, de forma tal que sea perfectamente visible tanto por el piloto como para las autoridades deportivas.
- Art. 109: Tras el cordón que demarca la pista, se colocarán conos de seguridad. Los pilotos que derriben dichos conos, recibirán un recargo en tiempo por cada uno de ellos, según lo establecido en el capítulo SANCIONES Y PENALIZACIONES.
- Art. 110: Queda totalmente prohibido circular en sentido contrario al de carrera, en ningún momento y bajo ningún concepto.
- Art. 111: Cuando durante el transcurso de la primera vuelta ocurrieran accidentes que no revistan gravedad y no obstruyan totalmente la pista, la prueba podrá continuar, aún produciéndose deserciones de máquinas. En igual forma procederá el CD, en cualquier momento de la prueba que lo estime necesario y procedente.
- Art. 112: El CD podrá detener la prueba, si lo considera conveniente, cuando un piloto obstruya la pista de mala fe, en forma antideportiva o intencionada, penando al piloto infractor tal lo descrito en el capítulo SANCIONES Y PENALIZACIONES.
- Art. 113: Cuando un piloto salga de pista en carrera, deberá retornar a la competencia por el mismo lugar de la salida, cualquiera sea el sitio en que ocurra el despiste. La inobservancia de ésta regla con obtención de ventaja deportiva o el reingreso en forma inapropiada o peligrosa al circuito aún por el lugar que correspondiese, será pasible de sanción por el CD de acuerdo a lo establecido en el capítulo SANCIONES Y PENALIZACIONES.

Art. 114: En el caso de vuelcos, el piloto y su máquina quedarán automáticamente excluidos de la competencia donde se produjo el accidente, como del resto de la jornada en disputa.

### **CAPITULO XXVII: DE LAS DISTINTAS SANCIONES Y PENALIZACIONES**

Art. 115: El competidor que en la grilla de partida no se ubicara correctamente en su sitio de largada u ocupe el lugar de otra máquina, será recargado en tiempo y/o excluido parcialmente de la prueba.

Art. 116: Todo corredor que se adelante a la orden de largada en cualquiera de las competencias de la fecha y en el caso que la misma hubiese sido detenida por dicha acción, la carrera se largara nuevamente partiendo el y/o los pilotos infractores detrás de la última línea de competidores en nueve (9) metros, originando una nueva fila de largada y ubicándose él o los infractores, a partir del primer lugar disponible de la misma. Cuando hubiese mas de un piloto penalizado, la orden de ubicación en esta nueva grilla será de acuerdo al orden de prioridad que tenían en la grilla de la largada fallida.

Art. 117: En el caso que - ante duda - la largada no fuese detenida por el CD por algún probable adelantamiento y luego de finalizada la competencia se comprueba dicha infracción, se procederá según se detalla a continuación:

- a) El o los competidores transgresores retrogradarán un (1) puesto según las posiciones dadas por el orden de llegada. Asimismo su nuevo tiempo de carrera será el tiempo de su inmediato antecesor en la nueva grilla más 2 (dos) segundos.
- b) Cuando el piloto a sancionar por adelantamiento, haya ocupado el último lugar entre los pilotos que cumplieron todos los giros de la prueba y ante la imposibilidad de aplicar la pena descrita en el párrafo precedente, se le aplicarán en forma directa cuatro (4) segundos de recargo a su tiempo final.
- c) En aquellas situaciones que el piloto a sancionar no haya realizado la totalidad de los giros previstos para la prueba en disputa y algún otro competidor hubiese terminado con la misma cantidad de vueltas detrás de él, la pena consistirá en retrogradar al piloto infractor tantos puestos como los que sean necesarios, para quedar ubicado en el último lugar entre los pilotos con igual número de vueltas.
- d) En la circunstancia que ningún otro piloto haya terminado con igual cantidad de vueltas que el competidor a sancionar, se le dará por cumplida la pena al infractor.
- e) Si al mismo piloto le llegaran a corresponder recargos por infracciones cometidas durante el transcurso de la carrera (p.e. conos volteados), estos recargos se adicionarán al nuevo tiempo establecido en virtud del adelantamiento.

Art. 118: Si al producirse la largada de cualquiera de las competencias, uno o más autos – a criterio del CD - se levantan en demasía, la prueba podrá ser detenida. En el nuevo lanzamiento, en caso que el piloto infractor pudiera seguir participando, deberá largar detrás de la última línea de competidores en nueve (9) metros. De reiterarse la detención de la prueba, se utilizará para la ubicación de los penalizados, el mismo criterio que el expresado en el artículo 116.

Art. 119: En caso que el vehículo se levantara y se desplazase hacia alguno de sus lados, molestando a uno o más competidores y éstos no pudieran continuar en la competencia por roturas y/o alguna otra anomalía producida por éste caso, el piloto infractor quedará automáticamente excluido.

Art. 120: En el caso que un corredor ya sancionado reiterara su infracción o cometiera una nueva falta grave durante el transcurso de la misma prueba, será excluido de la grilla de partida o de la clasificación final.

Art. 121: Detenida una prueba en disputa, los competidores que ingresen con sus máquinas al interior de circuito, sin la correspondiente autorización expresa de la CT, serán excluidos de la prueba en la que participan.

Art. 122: Los pilotos que en el transcurso de la competencia derriben los conos demarcadores de la pista, recibirán un recargo de 1 (un) segundo por cada uno de ellos.

Art. 123: Cuando un piloto obstruya la pista de mala fe, en forma antideportiva o intencionada, habiéndose detenido por tal motivo la prueba en disputa, el piloto infractor será penado con exclusión parcial (no pierde los puntos ganados en la jornada hasta el momento de la exclusión), o exclusión total (pierde todos los puntos obtenidos en la jornada), según la gravedad y riesgos emergentes de la falta cometida.

Art. 124: Cuando la suspensión de la prueba se deba a una maniobra antideportiva de un piloto en perjuicio de otro, y el piloto damnificado no actuara a su vez incorrectamente, deteniendo su vehículo u obstruyendo la pista en forma intencional, el competidor causante del inconveniente será sancionado partiendo desde 9 (nueve) metros atrás de la última fila de la grilla original de largada, al producirse el nuevo lanzamiento. De reiterarse la detención de la prueba, se utilizará para la ubicación de los penalizados, el mismo criterio que el expresado en el artículo 116.

Art. 125: Cuando un piloto salga de pista en carrera, y no retornara a la competencia por el mismo lugar de la salida, obteniendo así alguna ventaja deportiva, el mismo será recargado con un mínimo de cinco (5) segundos en el tiempo final logrado, a lo que se sumarán los recargo correspondientes a cada uno de los conos eludidos. En el caso que se considere que lo hizo en forma inapropiada o peligrosa, será excluido en forma total de la prueba por el CD e informada su actitud al Tribunal de penas de la FRADSO

Art. 126: El piloto que supere a otro competidor con bandera amarilla, será retrogradado tantos puestos en ordenamiento final, como los logrados a partir del momento de la infracción. Su nuevo tiempo final será el tiempo de su inmediato antecesor en el nueva clasificación más 1 (un) segundo de recargo.

Art. 127: En caso de detenerse una prueba prefinal o final con semáforo de luz roja y/o bandera roja, a efectos del nuevo lanzamiento, el o los pilotos que cometieran la falta que produjo la detención, serán sancionados reubicándose en la grilla de partida, procediéndose de la siguiente manera:

- a) Si se comete la falta en el momento de la largada y el CD - de acuerdo a lo expresado en el art. 92 - no optó por detenerla en su momento, el infractor será penalizado en el reordenamiento de la próxima largada, partiendo en el último lugar de la grilla o con la sanción que corresponda de acuerdo a lo reglamentado, ingresando luego los pilotos suplentes, si así correspondiese.
- b) Si en el transcurso de las vueltas corridas y hasta el momento de la detención de la prueba, en una misma maniobra de carrera el piloto derribara uno o más conos, en el reordenamiento se lo ubicará tantos puestos por detrás como acciones de ese tipo haya tenido, no considerándose los conos derribados en forma separada, sino en su conjunto.
- c) Si en el transcurso de vueltas corridas un piloto cometiera una maniobra peligrosa, el CD podrá sancionarlo haciéndolo largar en el último puesto de la grilla en el nuevo reordenamiento. En el caso que la falta fuera grave, el CD podrá optar por su exclusión parcial de la competencia, haciendo ingresar un suplente si correspondiera.

Art. 128: Queda expresamente prohibido a pilotos, concurrentes y mecánicos el ingreso al circuito sin autorización, como hacer reclamaciones de viva voz o de otra manera inconveniente. Quien no observara esta norma de conducta, se hará pasible de penalidades que irán desde el descuento de los puntos logrados, hasta la expulsión de circuito mediante la fuerza pública, a criterio del CD. Si la infracción fuera cometida por mecánicos o concurrentes, se aplicará la sanción que corresponda, al piloto que asisten.

#### **CAPITULO XXVIII: INGRESO PILOTOS SUPLENTE**

Art. 129: Los pilotos suplentes que deban ingresar en las semifinales, podrán hacerlo por orden de suplencia, quedando sin ocupar el lugar del piloto titular desertante, ingresando un máximo de 3 (tres) suplentes por semifinal, los que se ubicarán en una cuarta (4ta.) fila a partir de la cuerda, o a continuación del último piloto titular sancionado. De producirse una nueva detención, se reubicarán los nuevos pilotos sancionados y a partir de allí se situarán los nuevos suplentes ingresantes.

Art. 130: Los competidores suplentes que ingresen en prefinal y/o final, ocuparán en la nueva grilla de partida los lugares disponibles inmediatamente posteriores al último piloto titular sancionado de la grilla de la largada

anterior abortada. De producirse una nueva detención, se reubicarán los nuevos pilotos sancionados y a partir de allí se situarán los nuevos suplentes ingresantes.

### **CAPITULO XXIX: TIEMPOS EMPATADOS**

Art. 131: En virtud que la composición de las distintas semifinales, prefinal y/o final, depende de los tiempos obtenidos en las pruebas que llevan a esas instancias, cuando se produzcan empates en los mismos, el cuerpo de cronometristas cotejará con que puesto se logró el tiempo, siendo la mejor ubicación la que de el privilegio. De persistir la igualdad se definirá por quien lo haya logrado en primer término. Sólo se efectuará un sorteo entre pilotos, cuando el tiempo se lograra en igual serie (puesta), con la finalidad de desempatar la posición lograda y al solo efecto de confeccionar la grilla de la siguiente prueba. Para éste último caso los puntos se repartirán en partes iguales.

### **CAPITULO XXX: PUNTAJE A OTORGAR**

Art. 132: Referente a la puntuación a otorgar en cada prueba, para tener acceso a la misma, se deberá cumplir con un mínimo de vueltas, computadas frente a la línea de sentencia, que para cada caso en particular, será según se detalla a continuación:

SERIES CLASIFICATORIAS	Tres (3) vueltas.
SERIES REPECHAJES	No otorga puntaje.
SERIES SEMIFINALES	Cuatro (4) vueltas.
SERIE PREFINAL	No otorga puntaje.
SERIE FINAL	Seis (6) vueltas.

El puntaje a otorgar en cada una de las pruebas será el siguiente:

Series/Puestos	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°	11°	12°
Clasificatorias	3.00	2.75	2.50	2.25	2.00	1.50	1.00	0.50	0.25			
Semifinales	8.00	6.00	4.50	3.50	3.00	2.50	2.00	1.50	1.00	0.50		
Final	16.00	12.00	10.00	8.00	7.00	6.00	5.00	4.00	3.00	2.50	1.50	1.00

Art. 133: En la final y para el caso de suspensión obligada por accidente, se otorga puntaje total a quien complete 6 (seis) vueltas.

### **CAPITULO XXXI: CAMPEONATO – POSICIONES EMPATADAS**

Art. 134: En los casos que dos o mas pilotos sumen la misma cantidad de puntos en el campeonato, a efectos del ordenamiento en la tabla de posiciones se considerarán las siguientes alternativas:

- Se estimará la cantidad de primeros puestos obtenidos en finales por cada uno de los pilotos comprometidos en el empate de puntos, correspondiendo el mejor lugar de acuerdo a mayor cantidad de finales obtenidas.
- En caso de persistir la igualdad, se analizarán la cantidad de segundos puestos logrados en finales.
- Así sucesivamente se recorrerán todos los puestos de la final, pasado luego a considerarse los puestos en las prefinals, en las semifinales y en las series, (no se tendrán en cuenta los repechajes) hasta lograr una diferenciación entre los pilotos.
- Agotadas todas estas instancias, la posición final en el campeonato se establecerá respetando el número de ranking que luzca en su vehículo, cada uno de los pilotos involucrados.

### **CAPITULO XXXII: SISTEMA DE CRONOMETRAJE Y PLANILLAS**

Art. 135: Los tiempos oficiales de cada prueba serán registrados por los oficiales deportivos, cronometristas y planilleros del CMS con la visación del CD. El sistema a utilizar para la medición de tiempos se establece en el RPP adjunto al presente RGM.

Art. 136: Los tiempos informados tienen carácter de inapelables.

**CAPITULO XXXIII: COMISARIO DEPORTIVO**

- Art. 137: El CD será designado por la FRADSO, pudiendo cumplir esta función distintas personas por fecha.
- Art. 138: Será la máxima autoridad de la prueba. Sus decisiones serán irrevocables y a la terminación de cada reunión elaborará un informe, que deberá elevar al COMITE EJECUTIVO de la FRADSO, dentro de las 48 horas de culminada la prueba, adjunto a la correspondiente planilla de clasificaciones.
- Art. 139: Mediante la comprobación personal o por intermedio de autoridades de la prueba, el CD podrá penalizar en el acto a los competidores infractores, con sanciones que podrán alcanzar hasta la exclusión parcial o total de la prueba, pudiendo aplicar todas las penalidades automáticas que prevé el RDA y éste RGM.
- Art. 140: Asimismo el CD, podrá sancionar severamente a todo corredor que moleste o perjudique a otro competidor en forma intencional, por toque, cierre contra la cuerda o empalizada, o toda otra maniobra que se juzgue punible, atentando contra la seguridad de los demás competidores, autoridades o público en general.
- Art. 141: Cualquier pedido de aclaración podrá ser formulado al CD única y exclusivamente por pilotos, una vez finalizada la jornada. Ello sin perjuicio de apelar ante el TRIBUNAL DE PENAS por escrito, dentro de las 48 horas subsiguientes.

**CAPITULO XXXIV: JEFE DE BOXES**

- Art. 142: Es el encargado de dirigir la actividad dentro de boxes, disponiendo el acceso a éste recinto de corredores, mecánicos, concurrentes y máquinas, controlando sus movimientos y preparando la salida a pista en la serie que les corresponda, informándoles sus ubicaciones y agilizando sus movimientos. Colaborará estrechamente con el CD, informando a éste de cualquier novedad en aquel sector. Ordenará y controlará los sorteos para las series clasificatorias y dispondrá todo lo necesario para asegurar el orden, la continuidad de las series y del espectáculo.
- Art. 143: Bajo ninguna circunstancia permitirá el ingreso de un piloto o colaborador al sector de pista, salvo que deba participar en la competencia siguiente, sin la autorización previa del CD.
- Art. 144: Elaborará un informe pormenorizado de los casos de desorden o violación al presente RGM y/o al RDA, el cual elevará de inmediato al CD, siendo su responsabilidad – por sí o por sus colaboradores – de mantener la vigilancia y control del sector y la elevación en tiempo y forma del informe de novedades que acontezcan en dicha área.

**CAPITULO XXXV: COMISION TECNICA DEL CLUB MIDGISTAS DEL SUR**

- Art. 145: Antes de la iniciación del campeonato, el CMS designará una CT compuesta de 3 (tres) miembros titulares, y 3 (tres) miembros suplentes, para los casos de ausencia y/o renuncia de algún titular, todos ellos expertos en mecánica automotor, y cuya misión específica será la que se detalla en los artículos que siguen.
- Art. 146: Practicar las verificaciones establecidas en el capítulo XII de éste RGM.
- Art. 147: Dos de ellos deberán constituirse obligatoriamente en boxes en todas las reuniones del campeonato, pudiendo desde la primer fecha revisar y examinar las máquinas inscriptas a fin de verificar que las mismas se ajusten al RTM de la categoría,
- Art. 148: Asimismo, antes de la iniciación de las competencias, la CT efectuará las revisiones técnicas y de seguridad que correspondan, a los coches observados o accidentados en anteriores fechas, determinando así la observancia del RTM.
- Art. 149: Intervenir ante el requerimiento del CD, cuando exista denuncia formal y procedente de un competidor sobre la máquina de otro. La denuncia, para su aceptación, deberá ser por escrito y acompañada por el

importe de \$ 300.-- (Trescientos pesos) en efectivo por cada piloto denunciado, debiendo ser entregado el importe en efectivo al CD, único depositario del mismo.

Art. 150: Ante la solicitud del CD, la CT tendrá amplias facultades para efectuar la verificación del desarme de la máquina denunciada, una vez concluida la serie final de la fecha del cuestionamiento. Si el corredor afectado se opusiera al desarme o si se comprobara infracción al RTM de la categoría, el CD sancionará al piloto con la exclusión parcial o total de la prueba, teniendo el piloto una (1) hora para apelar dicha sanción, la que deberá presentarse por escrito y acompañada por el importe de \$ 300 (trescientos pesos) en efectivo. Todo esto sin perjuicio de las actuaciones que el TRIBUNAL DE PENAS de la FRADSO, estime que correspondan.

Art. 151: La CT deberá expedirse dentro de una (1) hora de culminado el desarme de la máquina denunciada. El arancel abonado por el denunciante le será devuelto si su denuncia tuviera resultado positivo, caso contrario, el 50 % de éste importe se le adjudicará al piloto denunciado como compensación y el 50 % restante pasará al CMS.

Art. 152: En caso que la CT se declare incompetente, las actuaciones pasarán a la COMISION TECNICA de la FRADSO, quien se expedirá dentro de las 72 horas de culminada la prueba, efectuando ésta la revisión en su lugar de asiento habitual, para lo cual el CD realizará el traslado de las piezas cuestionadas.

Art. 153: Ante un accidente y/o choque en pista, la CT será la que otorgue el tiempo de reparación del o de los autos involucrados, como así quien autorice su posterior continuidad en la competencia.

Art. 154: En series clasificatorias o repechajes sólo se permitirá el cambio de neumáticos, ante una avería y/o roturas comprobadas por la CT, no habiendo tiempo de reparación libre.

Art. 155: Los tiempos de reparación libre para cada uno de los pilotos participantes, serán de 3 (tres) minutos en semifinales y prefinal y de 5 (cinco) minutos en la Prueba Final, considerando en éste último caso lo dispuesto en el art. 86, tiempos todos que comenzarán a contarse a partir del momento en que se autorice el inicio de los trabajos necesarios.

No corresponde otorgar en la misma prueba, un nuevo tiempo de reparación al piloto que ya se le hubiese concedido tal franquicia, aún en aquellos casos que la falla sea diferente a la originada en el primer tiempo de reparación concedido, salvo que el nuevo inconveniente mecánico sea como consecuencia directa de haberse visto involucrado con otros participantes en una acción de carrera derivada de un posterior lanzamiento y consecuente detención de la misma.

Art. 156: Con respecto a la recargas de combustible, la misma no se podrá efectuar en series clasificatorias y repechajes. Para las semifinales, prefinal y final, quedará a criterio de la CT dicha posibilidad.

Art. 157: Respecto de soldaduras durante el tiempo de reparación a realizarse en boxes, se permitirá únicamente:  
a) En el tren delantero: los anclajes de parrillas de suspensión y de amortiguadores  
b) En el tren trasero: los anclajes de tensores, de amortiguadores y barra pana.

Art. 158: Sin perjuicio de lo transcrito en los artículos 149 y 150, por requerimiento del CD, la CT podrá revisar por medio de sorteo con bolillero, los siguientes elementos:

Bolilla nro. 1 ----- Motor  
Bolilla nro. 2 ----- Transmisión  
Bolilla nro. 3 ----- Chasis, carrocería y seguridad  
Bolilla nro. 4 ----- Jaula antivuelco y suspensión

Art. 159: Queda a criterio del CD la verificación de algún otro elemento del auto, que no esté incluido en el punto anterior.

Art. 160: En la verificación técnica a realizarse luego de concluida la final de la noche, se controlarán los autos del ganador de la competencia y al ubicado en segunda posición, a los que se agregará un tercer auto elegido

por sorteo entre los restantes participantes de la final y el auto que fuera sorteado con la primer bolilla de las series.

Art. 161: Los vehículos elegidos para desarme disponen de un tiempo máximo de 45 minutos para iniciar el mismo, contados a partir del momento de bajarse la bandera al último competidor de la serie final recientemente disputada. Excedido dicho plazo el piloto será sancionado con la exclusión total de la fecha.

Art. 162: Para los casos que se encontraran irregularidades al RTM, las penas serán las mismas que las expresadas en el artículo 150 del presente RGM.

**R.G.M. 2007/2008**

BAHIA BLANCA, Octubre de 2007

**R.G.M. 2007/2008**

**R.G.M. 2007/2008**