



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO

DEPORTIVO

COPA ROTAX

2016

CONTENIDO

Código de Conducta Internacional ROTAX BRP-POWERTRAIN

PROLOGO

Art. 1 FISCALIZACIÓN

Art. 2 VIGENCIA

Art. 3 REGLAMENTACIONES

Art. 4 OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR

Art. 5 AUTORIDADES DEPORTIVAS

Art. 6 COBERTURA MÉDICA

Art. 7 VERIFICACION ADMINISTRATIVA

Art. 8 CANTIDAD DE CARRERAS

Art. 9 LIMITE MAXIMO DE INSCRIPTOS

Art. 9.1 INSCRIPCION DE BINOMIOS

Art. 10 EDADES Y REQUERIMIENTOS

Art. 11 ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Art. 12 NUMERACION

Art. 13 PUNTAJE

Art. 14 CAMPEON

Art. 15 EMPATE EN PUNTOS

Art. 16 VERIFICACIONES PREVIAS

Art. 17 ENTRENAMIENTOS Y WARM UP

Art. 18 CLASIFICACION

Art. 19 MANGA CLASIFICATORIA, SERIE

Art. 20 GRILLA FINAL

Art. 21 PRUEBA FINAL

Art. 22 FALSA LARGADA

Art. 23 PROCEDIMIENTO DE LARGADA

Art. 24 DESVIOS U ACORTAMIENTOS DE RECORRIDO OFICIAL

Art. 25 AYUDA EXTERNA

Art. 26 LARGADA EN MOVIMIENTO

Art. 27 REVISIÓN TÉCNICA Y PESAJE

Art. 28 PARQUE CERRADO

Art. 29 CARRERA PISTA MOJADA

Art. 30 BANDERA ROJA

Art. 31 NEUTRALIZACION DE UNA PREFINAL O FINAL

Art. 32 PENALIZACIONES POR PROBLEMAS EN PISTA

Art. 33 CONCURRENTE

Art. 34 AMONESTACIONES Y APERCIBIMIENTOS

Art. 35 RECLAMACIONES

Art. 36 CUADRO DE SANCIONES MULTAS

Art. 37 APELACIONES

Art. 38 CODIGO DE BANDERAS

Art. 39 CEREMONIA DE CORONACIÓN

Art. 40 PUBLICIDADES

Art. 41 INTERPRETACION Y APLICACIÓN DE ESTAS PRESCRIPCIONES

ROTEX MOJO MAX CHALLENGE

Code of Conduct

Código de Conducta

All participants must play within the rules and respect race officials and their decisions.

1. Todos los participantes deben jugar dentro de las reglas y respetar a las autoridades de la prueba y sus decisiones.

All participants must respect the rights, dignity and value of their fellow participants regardless of gender, ability, physical appearance, cultural background or religion.

2. Todos los participantes deben respetar los derechos, la dignidad y los valores de sus compañeros participantes sin importar su género, capacidad, apariencia física, bagaje cultural o religión.

All participants must encourage and take responsibility for their actions at all times.

3. Todos los participantes deben fomentar y asumir la responsabilidad por sus actos en todo momento.

All participants must ensure their equipment is safe and race worthy, prior to taking part in training, testing or race events. Only approved racewear (eg: helmet, gloves, race boots and suit) to be used by the driver, according to the regulations.

4. Todos los participantes deben asegurarse de que su equipo es seguro y digno de la carrera, antes de tomar parte en entrenamientos, pruebas o eventos. Sólo la indumentaria homologada (por ej. casco, guantes, botas y buzo) será usada por el piloto, de acuerdo con las reglamentaciones.

It is the participants own responsibility to identify and measure his/her own skill level against his/her competitors, and take responsibility for the risks associated with training, testing and or racing. It should be noted that a basic level of competence is required.

5. Es exclusiva responsabilidad de los participantes identificar y medir su propio nivel de habilidad contra sus competidores, y asumir la responsabilidad por los riesgos asociados con los entrenamientos, pruebas o carreras. Hay que señalar que se requiere un nivel básico de competencia.

It is the participant's responsibility to declare, prior to any participation in training, testing or racing, of any medical condition or medication required, that may be relevant in the event of an emergency.

6. Es responsabilidad de los participantes declarar, previo a cualquier participación en entrenamientos, pruebas o carreras, toda condición médica o medicación requerida, que pudiera ser relevante en caso de emergencia.

All participants are required to display courtesy and etiquette to other members and participants in training, testing and race events. Any disputes or problems that may arise during an event must be addressed in a respectful manner, to the correct person (official) at the event.

7. Todos los participantes están obligados a mostrar cortesía y protocolo hacia los otros miembros y participantes en entrenamientos, pruebas y carreras. Toda disputa o problema que pudiera surgir durante el evento debe dirigirse en forma respetuosa, a la persona indicada (autoridad) en dicho evento.

The safety of children within the sport is a priority. Knowledge of the code of ethics

surrounding care of children in sports will be promoted and encouraged. It is the participant's own responsibility to ensure the safety of children at training, testing or racing events.

8. La seguridad de los niños en el deporte es una prioridad. El conocimiento del código ético en torno al cuidado de los niños en el deporte será promovido y alentado. Es exclusiva responsabilidad de los participantes garantizar la seguridad de los niños en los entrenamientos, pruebas o carreras.

When taking part in any event, it is the responsibility of the driver to take the time to read and fully understand the posted rules, regulations and conditions for said event prior to start time, thus eliminating unnecessary delays at the beginning of the event. Requests for clarification of these rules, regulations or conditions, should be asked in the drivers meeting held before each event.

9. Al tomar parte en cualquier evento, es responsabilidad del piloto tomarse el tiempo de leer y comprender completamente las reglas publicadas, regulaciones y condiciones de dicho evento previo a la largada, de este modo se eliminan demoras innecesarias en el comienzo del evento. Las consultas para aclarar estas reglas, regulaciones y condiciones, deben hacerse en la reunión de pilotos que tiene lugar antes de cada evento.

All participants must have respect for the environment and the surrounding inhabitants. Responsibility must be taken to reduce excessive noise and keep all areas that are used as clean and pollution free as possible.

10. Todos los participantes deben tener respeto por el ambiente y por los habitantes de los alrededores. Debe asumirse la responsabilidad de reducir el ruido excesivo y mantener todas las áreas usadas tan limpias y libres de polución como sea posible.

All participants must respect that drugs and alcohol are strictly prohibited at training, testing and races. It is an offence and will not be tolerated. Offenders will be excluded from the event and face further disciplinary action.

11. Todos los participantes deben respetar que las drogas y el alcohol están estrictamente prohibidos en los entrenamientos, pruebas y carreras. Es una infracción y no será tolerada. Los infractores serán excluidos del evento y enfrentarán medidas disciplinarias adicionales.

Any abusive comments on social media (Facebook, Twitter etc) between teams, competitors, officials, organizers, or any person associated with Rotax, will be held responsible and liable for their actions.

12. Todo comentario abusivo en las redes sociales (Facebook, Twitter, etc) entre los equipos, competidores, autoridades, organizadores o cualquier persona asociada con Rotax, se les responsabilizará y se los considerará responsables por sus actos.

Versión original en inglés y traducción de ROTAX Argentina.

PROLOGO:

El siguiente Reglamento Deportivo rige para las categorías MICRO MAX, MINI MAX, JUNIOR MAX, SENIOR MAX, SENIOR NACIONAL, MASTER MAX, MASTER NACIONAL, DD2 y DD2 Master.

Art. 1 FISCALIZACIÓN:

Rotax Max Challenge Buenos Aires año 2016, será fiscalizada por la Federación Metropolitana de Automovilismo Deportivo.

Art. 2 VIGENCIA:

El presente Reglamento entra en vigencia el 20/02/16 hasta el 20/02/17.

La FRAD Metropolitana perteneciente a la Comisión Deportiva Automovilística del Automóvil Club Argentino con el concurso de Develux S.A organizará y fiscalizará la ROTAX MAX CHALLENGE BUENOS AIRES, la cual comprende las competencias que están incluidas en el Calendario Deportivo Oficial.

Todas las partes involucradas, Organizadores, Equipos, Concurrentes, Pilotos y Oficiales Deportivos se comprometen a aplicar, respetar y observar el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA), el Código Deportivo Internacional (CDI), el Reglamento Argentino de Karting (RAK) el Reglamento de Campeonato (RC), el Reglamento Particular de la Prueba (RPP) y toda norma o anexo que se legisle en el futuro.

Art. 3 REGLAMENTACIONES:

Serán de aplicación todas las reglamentaciones y regulaciones dictadas por la C.N.K, ente fiscalizador (EF), los contenidos en el RDA, los aquí detallados y los que se legislen en el futuro.

Art. 4 OBLIGACIONES DEL ORGANIZADOR:

El organizador de competencias para Rotax Max Challenge Buenos Aires debe cumplimentar los siguientes requisitos mínimos básicos:

Ser un ente afiliado a la Federación Metropolitana de la CDA del ACA.

Presentar con una anticipación mínima de quince (15) días el Reglamento Particular de la Prueba, el organigrama del evento.

Deberá remitir póliza y comprobante de pago a la Federación Metropolitana del seguro de responsabilidad civil para espectadores del espectáculo.

Art. 5 AUTORIDADES DEPORTIVAS:

Durante todo el transcurso del Campeonato los oficiales deportivos, que actuarán

en cada una de las competencias serán:

DESIGNADAS POR EL ORGANIZADOR

- Director de la prueba y Adjunto
- Comisario de boxes y Adjunto
- Comisario de Pista
- Jefe de Seguridad
- Jefe de Servicio Médico
- Banderilleros
- Cronometraje

DESIGNADOS POR LA FEDERACIÓN “METROPOLITANA”

- Comisarios Deportivos
- Comisarios Técnicos
- Administrativos

Todas las autoridades deportivas actuarán en cumplimiento de los derechos y deberes establecidos en el capítulo “X” y concordantes del RDA y lo determinado en el reglamento de la Copa y el correspondiente RPP.

Art. 6 COBERTURA MÉDICA:

La cobertura médica estará a cargo de la Asociación Argentina de Volantes (AAV).

Art. 7 VERIFICACION ADMINISTRATIVA:

A) El Piloto y el Concurrente inscriptos deberán presentarse a la verificación administrativa, deberán estar acompañados de toda la documentación correspondiente.

B) Solamente con un permiso especial otorgado por los Comisarios Deportivos y por una circunstancia de fuerza mayor un concurrente inscripto podrá realizar las verificaciones fuera del horario estipulado.

C) La verificación administrativa consistirá en un control de la siguiente documentación (**original**) del concurrente y del piloto:

Licencia deportiva DE GRADUACIÓN “G” (Piloto y Concurrente).

Licencia médica.

Documentos personales (DNI o Cedula de Identidad).

Documentación adicional si la hubiere.

La verificación debe hacerse en forma personal.

Los menores de 18 años, autorización de los padres ante Juez de Paz o Escribano Público, donde figure expresamente que se le permite participar en competencias automovilísticas y/o karting, como así también presentar fotocopia de la Partida de nacimiento del Piloto.

D) Dicho Campeonato se denomina OPEN a tal efecto está abierto a licenciados

extranjeros con licencia internacional y autorización otorgadas por el ADN miembro de la FIA, conforme a las normas vigentes (Art. 70, 109, 110 y 111 del CDI).

Art. 8 CANTIDAD DE CARRERAS:

Rotax Max Challenge Buenos Aires estará compuesta por ocho (8) competencias puntuales en (7) siete eventos y podrá considerar a una o más de estas competencias “EVENTO ESPECIAL”. Este evento especial tendrá características y desarrollo según lo determinado por el correspondiente Reglamento Particular de la Prueba, que deberá ser presentado para su aprobación 20 días hábiles antes del comienzo del evento en cuestión”.

Estas estarán incluidas en el calendario deportivo publicado en el anexo adjunto autorizado por la Federación Metropolitana. Éste número de pruebas podrá ser reducido, en caso de que alguna de las competencias programadas resultare imposible de realizar, por causas comprobada fehacientemente por la Federación Metropolitana.

Art. 9 LIMITE MAXIMO DE INSCRIPTOS:

Para las finales se establece como número máximo de inscriptos de 36 (treinta y seis) pilotos para una misma clase excepto que el Kartódromo en cuestión no lo admita.

De ser así el nuevo límite será expresado en el RPP.

Art. 9.1 INSCRIPCION DE BINOMIOS:

Categoría Master Nacional y Senior Nacional: Los participantes podrán inscribirse como binomio (2 pilotos) y ello los habilita para poder manejar el vehículo indistintamente.

Está terminantemente prohibido que en una misma fecha lo conduzcan los dos salvo fuerza mayor, la que deberá acreditarse ante la autoridad competente de la carrera, quien será el que autorice o no al cambio de piloto.

Los binomios deben ser registrados como tales en la primera fecha que se inscriban en el presente campeonato y el número que se les otorgue será definitivo hasta la finalización del mismo.

Estos registros sólo podrán ser modificados en la segunda presentación, en la que deberán ratificar los integrantes.

Art. 10 EDADES Y REQUERIMIENTOS:

Se establecen ocho categorías de acuerdo a la edad de los pilotos.

Categoría Micro Max: Para pilotos de **7 (siete)** años cumplidos a la fecha de la primera carrera en la que vaya a participar y de **11 (once)** años cumplidos durante el año del campeonato.

Categoría Mini Max: Para pilotos de **11 (ONCE)** años cumplidos a la fecha de la primer carrera en la cual vaya a participar y un máximo de **13 (TRECE)** años cumplidos durante el año del campeonato.

Categoría Junior Max: Para pilotos de **13 (TRECE)** años cumplidos en el año del campeonato y un máximo de **16 (dieciséis)** años cumplidos durante el año del campeonato.

Categoría Senior Max: Para pilotos mayores de **15 (QUINCE)** años cumplidos en el año del campeonato presentando antecedentes en la Categoría Junior.

Categoría Senior Nacional: Para pilotos de **17 (DIECISIETE)** años cumplidos en el año del campeonato y un máximo de **31 (TREINTA Y UN)** años cumplidos durante el año del campeonato.

Categoría Master Max: Para pilotos mayores de **24 (VEINTICUATRO)** años cumplidos en el año del campeonato.

Categoría Master Nacional: Para pilotos mayores de **32 (TREINTA Y DOS)** años cumplidos en el año del campeonato.

Para esta divisional no se admiten pilotos que hayan sido campeones o subcampeones del RMC Buenos Aires en las categorías Master Max, Master Nacional y DD2 Master en los años 2015/2014

Categoría DD2: Para pilotos mayores de **16 (DIECISEIS)** años cumplidos en el año del campeonato.

Categoría DD2 Master: Para pilotos mayores de **32 (TREINTA Y DOS)** años cumplidos en el año del campeonato.

Art. 11 ELEMENTOS DE SEGURIDAD:

Los pilotos deberán poseer en todas las competencias de la categoría, tanto en entrenamientos oficiales como en clasificaciones, mangas y finales: Buzo de kart homologado C.I.K. F.I.A., Casco enterizo, Guantes y Botas.

Se recomienda el uso de Cuellera y Protector costal.

La trompa plástica del auto y los pontones plásticos son considerados un elemento de seguridad indispensable.

Para salir a pista deberá poseer la pulsera de la AAV, tanto en entrenamientos como en carrera.

El Comisario Técnico informará al Comisario Deportivo si no cree que alguno de los elementos de seguridad del Kart o del Piloto sea apto para la competición.

El Comisario Deportivo tendrá el derecho de excluir y/o indicar su ingreso a boxes para su colocación a quien no cuente con algunos de estos elementos de seguridad o directamente no dejarlo largar la competencia.

Art. 12 NUMERACION:

A) Los Kart deberán poseer cuatro números, uno en la “corbata” del mismo, uno en cada pontón y uno trasero. El tamaño deberá ser el pedido en el Reglamento. No se admitirán número “artísticos”.

Si alguno de los karts tiene uno de los cuatro números faltantes, no se hará responsable al cronometraje por errores en las vueltas o en los tiempos de clasificación de ese kart.

COLOR DE LOS NUMEROS Y NUMERACION:

MICRO MAX: Números negros sobre fondo amarillo Del 302 al 399

MINI MAX: Números negros sobre fondo amarillo Del 202 al 299

JUNIOR MAX: Números negros sobre fondo amarillo Del 102 al 199

SENIOR MAX: Números negros sobre fondo amarillos Del 2 al 99

SENIOR NACIONAL: Números negros sobre fondo amarillo Del 802 al 899

DD2: Números rojos sobre fondo blanco 402 al 499

DD2 Master: Números negros sobre fondo amarillo Del 702 al 799

MASTER MAX: Números negros sobre fondo amarillo Del 602 al 699

MASTER NACIONAL: Números negros sobre fondo amarillo Del 502 al 599

*Se permite el uso de número 1 al Campeón Argentino Rotax 2015 en cada categoría

* Los mismos tienen que estar en sus laterales, babero, y paragolpes traseros. Ante la falta de alguno de estos números el kart no podrá salir a pista

Art. 13 PUNTAJE:

Para que la competencia tenga puntaje deberán presentarse en línea de largada por lo menos 5 (cinco) kart en cada clase. Todo piloto que se encuentre a disposición del largador en la prueba final, tendrá derecho a obtener los puntos de acuerdo a su clasificación, siempre que hayan completado el 75 % de las vueltas cumplidas por el puntero.

Todos los pilotos que cumplimenten el trámite administrativo y participen de la fecha, recibirán dos puntos por presentismo, hayan completado o no el recorrido mínimo reglamentario y aún en caso de haber sido excluidos en alguna de las pruebas.

Se otorgará 5 (cinco) puntos al ganador de las pruebas de clasificación (pole) 3 (tres) al segundo y 1 (uno) al tercero.

PUESTO	PUNTOS MANGAS	PUNTOS FINAL
1°	15	50
2°	12	45
3°	10	40

4°	8	35
5°	7	30
6°	6	25
7°	5	20
8°	4	17
9°	3	15
10°	2	14
11°	1	13
12°	1	12
13°	1	11
14°	1	10
15°	1	9
16°	1	8
17°	1	7
18°	1	6
19°	1	5
20°	1	4
21°	1	3
22°	1	2
23° y al resto	1	1

Art 13.2: Categoría Senior Nacional

PUESTO	PUNTOS SERIE	PUNTOS FINAL
1°	30	50
2°	25	45
3°	17	40
4°	15	35
5°	13	30
6°	11	25
7°	9	20
8°	8	17
9°	7	15
10°	6	14
11	5	13
12	4	12
13	3	11
14	2	10
15	1	9

16	1	8
17	1	7
18	1	6
19	1	5
20	1	4
21	1	3
22	1	2
23 y al resto	1	1

Art 13.3 Categoría Master Nacional: el sistema de puntos y campeonato Master nacional se rige por el Anexo de éste reglamento.

Art. 14 CAMPEON:

A) CAMPEON DE UNA CATEGORIA: Todo piloto para ser campeón de su clase deberá **GANAR** al menos una final al año, de dicho campeonato en la clase respectiva.

B) El inciso anterior no es válido para las categorías Master Nacional y Senior Nacional.

Art. 15 EMPATE EN PUNTOS:

En caso de empate, en el que hubiera dos o más Pilotos con la misma cantidad de puntos, el desempate se hará a favor del que hubiera logrado mayor número de primeros puestos, si aún así no se definieran las posiciones, corresponderá el primer puesto a quien haya obtenido mayor número de segundos puestos, luego terceros y así sucesivamente, todo esto refiriéndose exclusivamente a las **Finales**. Igual procedimiento se aplicará para establecer el orden de colocación en los puestos subsiguientes.

Si mediante la aplicación del procedimiento descrito en el presente artículo no se llegara a producir un resultado, el ente fiscalizador determinará un ganador según los criterios que se considere adecuados.

Art. 16 VERIFICACIONES PREVIAS:

Las verificaciones previas, tanto Administrativas como Técnicas se realizarán el día establecido para el inicio de las Pruebas Oficiales en el horario que establezca el RPP.

Los Comisarios Deportivos dispondrán la realización de una reunión obligatoria de pilotos, determinando lugar y hora al momento de realizar la **Verificación Administrativa**, la inasistencia de los mismos será sancionada según lo dispuesto por el RDA., Art. 13.3 de PGZP.

Art. 17 ENTRENAMIENTOS Y WARM UP:

Según RPP.

Art. 18 CLASIFICACION:

a. La clasificación se realizará en tandas PRE-asignadas por orden numérico, de 5 minutos cada una, en el orden que lo indique la categoría o el CD.

b. Una vez asignadas las tandas el piloto deberá salir obligatoriamente en ella, no pudiendo bajo ningún concepto cambiar su tanda asignada. El comisario deportivo puede, previa verificación, reasignarle una tanda a un piloto por rotura de su kart, antes de salir de Boxes.

c. La tanda se habilitará con bandera verde en la salida de Boxes por el auxiliar de pista designado. Los karts se acomodaran según el ranking del Campeonato.

d. La clasificación se realiza a box cerrado. Cuando un kart ingrese a Boxes dará por concluida su clasificación, e irá directamente a presentarse al Comisario Técnico dispuesto en parque cerrado. Finalizada la tanda o cuando un participante quiere detenerse definitivamente, deberá ingresar directamente al Parque Cerrado. Quien así no lo hiciera le será retirado el tiempo obtenido.

e. Si la clasificación es detenida con bandera roja los karts deberán seguir a marcha lenta hasta el lugar de control y ponerse a disposición del Director de la Prueba, siempre por la pista y sin que ningún mecánico o colaborador por ningún motivo toque su kart.

Si la pista se encuentra obstruida totalmente deberán acatar las indicaciones de los banderilleros de donde detener su Kart. No pudiendo ningún colaborador tocar los karts. El director de la prueba indicará a los pilotos los pasos a seguir, debiendo los pilotos detener la marcha de su kart.

Una vez solucionado el inconveniente el director de la prueba le indicará que pueden empezar a moverse.

El tiempo restante de tanda se empezará a tomar una vez que el primer kart vuelva a pasar por el control abriendo una vuelta.

Una vez cumplido el 80 % la misma se dará por concluida, el director de la prueba indicara a los pilotos como llevar su kart a la técnica. Ninguno de estos autos volverá clasificar.

f. Si un Kart pierde algún elemento en las pruebas clasificatorias (Trompa, etc.), este kart podrá terminar de tomar parte de la misma, pero no podrá agregar dicho elemento para el pesaje luego de clasificar.

g. El resultado de la clasificación ordenará las tres mangas clasificatorias, excepto en las categorías Master Nacional y Senior Nacional.

Art. 19 MANGA CLASIFICATORIA

a) Serán tres y tendrán la finalidad de ordenar la grilla de largada de la prueba final, otorgando puntos de acuerdo a lo estipulado en el Art. 13 del presente Reglamento.

b) Un piloto puede ser parte de la/las mangas clasificatorias sin haber participado de la tanda de clasificación y ocupará el último lugar en la grilla de las mangas clasificatorias en las cuales vaya a participar.

Art. 19.1 SERIE

a) En las categorías Master Nacional y Senior Nacional habrá una serie única que ordenará la grilla final, otorgando puntos de acuerdo a lo estipulado en el Art. 13 incisos 2 y 3 del presente Reglamento

Art. 20 GRILLA FINAL:

a) El puntaje obtenido en las mangas clasificatorias será: 0 punto al primero 2 puntos al segundo 3 al tercero y así sucesivamente. El ordenamiento para la prueba final estará dado por la sumatoria de las tres tandas clasificatorias, el menor puntaje a la pole y así sucesivamente. En caso de empate, desempata el que mejor tiempo haya obtenido en la clasificación.

b) Un piloto puede ser parte de la prueba final sin haber participado de la tanda de clasificación o mangas clasificatorias y este ocupará el último lugar en la grilla de la prueba final en la cual vaya a participar (**no valido para la categoría Master Nacional y Senior Nacional**)

Art. 21 PRUEBA FINAL:

a) Es la prueba que determina el ganador de la competencia y a cuya Clasificación Final se le asignará el puntaje válido para el Campeonato de pilotos 2016 (Art. 13)

b) Deberá cumplirse para que las pruebas finales otorguen el total de los puntos, el 75% de las vueltas estipuladas (desde la luz verde hasta el final).

c) Todos los karts que luego de finalizada una tanda, serie clasificatoria y/o prueba final queden en el circuito y/o calles de boxes, se encuentran bajo el mismo régimen de Parque Cerrado, debiendo ser llevados en forma inmediata, directamente a Parque Cerrado.

d) El incumplimiento de estas normativas implicará la aplicación de sanciones por parte de los Comisarios Deportivos, que serán desde el apercibimiento, hasta la exclusión parcial o total de la prueba.

Art. 22 FALSA LARGADA:

La penalización será comunicada al piloto en cuestión y todos los demás participantes, mediante una pizarra negra con números blancos indicando el número de automóvil durante tres pasadas frente a la línea de llegada.

Art. 23 PROCEDIMIENTO DE LARGADA:

- A) Los Karts serán ordenados de a dos en la salida de boxes o en pista para su vuelta previa.
- B) Ningún asistente podrá ingresar a pista sin la autorización del CD.
- C) Desde ahí se ordenará el inicio de la vuelta previa.
- D) Un piloto podrá reparar su kart sin asistencia externa (se entiende por asistencia externa la reparación por un tercero o el suministro de una herramienta o un repuesto).
- E) El largador dará la orden de partida cuando esté satisfecho de la formación
- F) En caso de darse más de una vuelta previa ésta o éstas se descontarán del total de vueltas pactadas para la competencia.
- G) El piloto deberá conservar su posición en dicha vuelta, de perder posición podrá recuperarla antes de la marca (línea de color rojo unos 150 mts. antes de la línea de largada).
- H) Los pilotos deberán respetar la velocidad pactada 30 km/hr manteniendo su posición. (Prohibido tomar contacto con otro vehículo y/o tomar distancia excesiva)
- I) Los pilotos deberán conservar su carril y no podrán acelerar al 100% hasta cruzar la línea amarilla.
- J) La categoría podrá utilizar elementos de medición para controlar la velocidad de largada, la cual será dada a conocer en la reunión de pilotos obligatoria, dependiendo ésta del circuito a utilizar.
- K) En todas las competencias serán colocados Jueces de Largadas.
- H) En caso de no respetar la velocidad o procedimiento de largada el Director de la prueba tendrá la facultad de retrasar la primer fila a la tercera fila de la grilla, quedando en la primer fila los pilotos que se encontraban en la segunda. Este procedimiento se llevará acabo cuantas veces sea necesario con el fin de cumplir con la velocidad indicada.

Art. 24 DESVIOS U ACORTAMIENTOS DE RECORRIDO OFICIAL:

VER Art. 27 del RDA

Art. 25 AYUDA EXTERNA:

El piloto no podrá recibir ninguna ayuda externa en la pista, durante el desarrollo de la prueba. Podrá recibir ayuda de sus colaboradores y/o mecánicos solamente en el recinto de boxes, donde deberá llegar por sus propios medios. Quien reciba ayuda externa será penalizado por las autoridades de la prueba, tanto en clasificación, manga o final. En caso de detenerse una o más máquinas el banderillero de esa zona de la pista podrá ayudar, luego de haber cumplido con la correspondiente indicación.

Si fuera necesario él/los banderilleros pedirán ayuda al piloto para liberar la pista. En la categoría Mini Max y Micro Max el banderillero podrá ayudar al piloto, sin considerarse ayuda externa.

Art. 26 LARGADA EN MOVIMIENTO:

Todas las mangas y finales se largarán en movimiento, las mismas se realizarán según Art.23.

Todo aquel kart que no arranque en el momento de iniciarse la vuelta previa, de la manga o final, perdiendo su lugar en la grilla, podrá recuperarlo dentro de la vuelta previa hasta la marca (unos 150mts aproximados antes de la línea de largada y de color) todo esto dependiendo del circuito.

Art. 27 REVISIÓN TÉCNICA Y PESAJE:

Luego de concluida cada prueba se hará la Revisión Técnica en Parque Cerrado. Los karts que sin excepción deberán realizarla son los siguientes: Los 3 (tres) primeros clasificados en la final, más alguno a elección del Comisario Técnico o Deportivo. Todo piloto podrá ser controlado. Asimismo, están facultados para revisar la salida a pista correcta y reglamentaria de cada piloto.

Las reparaciones, o cualquier otra modificación que implique la rotura de uno o más precintos, deberán realizarse con la correspondiente autorización del Comisario Técnico y dentro de parque cerrado o donde el técnico lo determine. Ante la rotura de un precinto, el técnico solicitará al Comisario Deportivo la exclusión de ese Kart.

“Las apelaciones a una resolución del Técnico deberán ser acompañadas de una caución de \$ 7000 (siete mil) en efectivo y hasta 60 minutos después de la hora de ser entregada la notificación por parte del Comisario Deportivo. No existe otra forma de apelación.”

Art. 28 PARQUE CERRADO:

Desde el momento que se exponga la bandera a cuadros, el piloto y su kart ingresará en Régimen de Parque cerrado y **NO** podrá realizar ninguna

modificación o ajuste a su equipo (kart), bajo pena de exclusión. Solamente lo podrá hacer si lo autoriza, el Comisario Técnico o Comisario Deportivo. De ninguna manera se puede retirar el kart si no está autorizado por alguna de las autoridades antes mencionadas. Todo piloto que no cumpla con estas normas podrá ser penalizado por las autoridades de la prueba bajo pena de exclusión. Solamente podrán ingresar al PARQUE CERRADO un piloto y un mecánico por piloto inscripto, mediante la presentación de la inscripción entregada en el momento de la inscripción, debidamente colocada. Será responsabilidad del piloto y el mecánico dejar el tanque de combustible en el sector asignado antes de iniciada la jornada y después de cada salida a pista. El ingreso a las tandas correspondientes deberá hacerse con las mangueras y el filtro de nafta totalmente vacíos y sin el tanque de combustible. No se podrá ingresar al parque cerrado hasta bien los mismos no sean vaciados. Al momento de entrega del tanque de nafta se hará la marca definitiva que indicará hasta dónde se cargará dicho tanque, no pudiendo agregarse ni quitarse nafta al momento del retiro, por encima o por debajo de lo marcado. La única salida reglamentaria al finalizar cada tanda, sea libre, de clasificación o competencia, es UNICAMENTE por el Parque Cerrado, declarándose la correspondiente penalización o descalificación que el director de la prueba y/o comisario deportivo crean pertinente, a cualquier competidor que no respete dicha reglamentación. Los concurrentes no tendrán acceso a esta área. Los jefes de equipo recibirán una acreditación para poder ingresar al Parque Cerrado, pero no podrán tomar contacto físico con ninguno de los autos.

Art. 29 ENCENDIDO DE MOTORES: Queda terminantemente prohibido el encendido de los motores en boxes y grilla. Únicamente se podrán poner en marcha cuando el jefe de área lo indique al momento de la largada. En el área de parque cerrado, tras la carga de combustible, se podrán encender los mismos no más de 3" con una aceleración moderada.

Art. 30 CARRERA PISTA MOJADA:

Cuando el Comisario Deportivo declara "PISTA HUMEDA", los pilotos deben colocar neumáticos de lluvia.

Las mismas serán provistas por la categoría y se podrá utilizar un sólo juego por fecha.

No se podrá utilizar simultáneamente cubiertas "Slick" y "Ancorizadas". El Comisario Deportivo puede optar, previa comunicación a los pilotos, y si la pista así lo requiere, largarlos en fila india.

Art. 31 BANDERA ROJA:

Carreras detenidas con bandera roja.

Si una carrera necesita indefectiblemente detenerse se tomarán en cuenta estos puntos:

Si no se han cumplido más de 2 vueltas, la misma se volverá a largar con la grilla

original, los autos pueden ingresar a boxes y reparar. **Deberán pasar al menos 10 minutos para poder volver a largar esta competencia.** Se podrá realizar otra competencia para no detener el organigrama.

Si se han cumplido más de 2 vueltas pero menos del 50% del recorrido estipulado, los autos quedarán en régimen de parque cerrado, con boxes cerrados (Art. 15.3 RDA). Se tomará una vuelta antes a la bandera roja para los resultados de ese parcial. Y se volverá a largar tal cual los resultados de ese parcial.

Si se han cumplido más del 50% del recorrido programado la competencia se dará por finalizada, otorgando la totalidad del puntaje, para una manga o final

Art. 32 NEUTRALIZACION DE UNA PREFINAL O FINAL:

Una carrera podrá ser neutralizada en el caso de que así se considera necesario por el Director de Carrera.

El procedimiento será usado sólo si la pista está obstruida o si los pilotos u oficiales están en un inmediato peligro físico, pero las circunstancias no son suficientes para justificar la detención de la carrera.

La orden de neutralización será considerada dada, cuando en los puestos de Dirección de Carrera y Puestos de Comisarios se muestren banderas amarillas agitadas y un Cartel “**SLOW**” (**Panel amarillo con la palabra “SLOW” en negro, preferiblemente**), que serán mantenidos hasta que finalice la neutralización.

Las luces naranjas intermitentes estarán encendidas en la línea de meta.

Cuando la señal de neutralización sea dada, todos los karts deberán alinearse detrás del kart que vaya primero estando totalmente prohibido realizar adelantamientos.

El adelantamiento solo podrá realizarse en el caso de un kart reduzca ostensiblemente su velocidad debido a un problema mecánico.

Durante la neutralización, el piloto en cabeza dictará a velocidad a la que se debe circular, siempre muy moderada, y todos los demás karts deberán mantenerse detrás del mismo en una formación lo más compacta posible, Ningún piloto está autorizado a dejar una distancia mayor a dos karts entre sí mismo y el kart que le precede.

Los karts podrán entrar en el Área de Reparación durante la neutralización, pero no podrán reincorporarse hasta que los oficiales del área lo autoricen. Una vez que se reincorpore a la pista, el kart transitará a velocidad moderada hasta llegar al final de la línea de karts.

Cuando el Director de Carrera decide el final del período de neutralización, las luces naranjas intermitentes en la línea de meta serán apagadas. Esto indicará a los pilotos que la manga o final será reanudada en el próximo paso por meta. En la última vuelta de neutralización, los paneles “**SLOW**” serán mantenidos y las banderas amarillas se mostraran estáticas.

Durante la última vuelta de neutralización, el kart líder seguirá marcando la velocidad, siempre reducida.

El Director de Carrera indicará la reanudación mostrando la bandera verde en la línea de meta. Los adelantamientos seguirán prohibidos hasta superar la línea de

meta al final de la neutralización. Al acercarse a la línea de meta, donde la bandera verde será mostrada por el Director de Carrera, los pilotos solo podrán acelerar después de haber cruzado la línea amarilla anterior a la de meta.

Las banderas amarillas y los paneles “**SLOW**” en los puestos de comisarios serán retirados y reemplazados por banderas verdes agitadas. Estas banderas serán mostradas como máximo durante una vuelta.

Todas las vueltas completadas durante la neutralización serán consideradas como vueltas de carrera.

Si la manga o final finalizara durante la neutralización, los karts tomarán la bandera de llegada como es habitual, al término de las vueltas previstas para la manga o final.

Los adelantamientos solo serán permitidos en el caso de que un kart reduzca su velocidad a causa de un problema mecánico.

Art. 33 PENALIZACIONES POR PROBLEMAS EN PISTA:

Si un Kart es considerado causante de una maniobra peligrosa en perjuicio de otro competidor, puede ser pasible de las siguientes penas a saber:

- Recargo: al tiempo neto realizado que pueden ir de 5" (Cinco Segundos) a 60" (Sesenta segundos), este recargo puede ser puesto “**En pista**”, (si fue puesto en pista no hay lugar a apelaciones), ó después de finalizada la competencia.
- Bandera de apercibimiento.
- Bandera negra.

Ninguno de estos puntos se podrá exponer cuando falten menos de 3 vueltas para la finalización de la carrera. Las indicaciones (Recargos o banderas) puestas en pista son inapelables.

Art. 34 CONCURRENTE:

Los Pilotos menores de 18 años que sean llamados por el Comisario Deportivo o Comisario Técnico deberán ser acompañados siempre y sin excepción por el concurrente, munidos ambos por sus licencias de Piloto y Concurrente respectivamente.

Art. 35 AMONESTACIONES Y APERCIBIMIENTOS:

La suma de tres (3) amonestaciones o apercibimientos en un mismo campeonato, aplicada por el Comisario Deportivo o por la Federación Metropolitana implicará la suspensión automática **por una fecha**, la cual es inapelable, Quedando imposibilitado de correr en otra categoría hasta tanto la misma sea efectivamente cumplida en la categoría por la cual fue impuesta.

Serán computadas también como tales los apercibimientos impuestos en carrera.

Art. 36 RECLAMACIONES O DENUNCIAS:

El piloto o concurrente que quiera dialogar con un Comisario Deportivo deberá

acompañarse de CINCO MIL (\$5000) en efectivo, teniendo el CD el derecho de no hacer caso al pedido.

El derecho a reclamación sólo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el RDA.

El mismo deberá ser dirigido al Comisario Deportivo por escrito y acompañado por la suma de CINCO MIL (\$ 5000.-) en efectivo, para las deportivas y de pesos CINCO MIL (\$ 5000) en efectivo para las técnicas, dentro de la hora de notificado de la sanción.

Cada reclamo será acompañado individualmente por una carta y un depósito.

Art. 37 CUADRO DE SANCIONES MULTAS:

INCIDENTES / SANCIÓN / IMPORTE

Por no asistir a la Reunión de Pilotos multa	\$ 300,00
Vuelta de más entrenamiento-Clasificación B/Roja multa	\$ 300,00
Vuelta de más entrenamiento-clasificación B/cuadros multa	\$ 300,00
Verificación Técnica/Administrativa fuera de hora multa	\$ 300,00
Ingresar con carros cuando hay actividad en pista multa	\$ 300,00

Art. 38 APELACIONES:

El derecho a apelaciones sólo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el RDA.

El mismo deberá realizarse por escrito acompañado en ese acto la suma de pesos SIETE MIL (\$7000.-), para las apelaciones deportivas y técnicas.

Art. 39 CODIGO DE BANDERAS:

- **BANDERA ARGENTINA O CLUB ORGANIZADOR:** Indica, largada de la competencia, pudiendo ser reemplazada por semáforo.

- **BANDERA ROJA:** Indica interrupción de la carrera. Esta bandera en lo alto y agitada informa a todos los pilotos que deben parar la carrera inmediatamente y dirigirse a boxes o al lugar previsto por las normas del evento, con extrema precaución para detenerse si fuera necesario.

- **BANDERA BLANCA Y NEGRA:** Dividida en dos partes, diagonalmente, mitad blanca y mitad negra. Se levanta quieta con un número en blanco sobre un cartel señalando el número al que le corresponde dicha advertencia por conducta antideportiva, es decir un **APERCIBIMIENTO**.

- **BANDERA NEGRA:** Informa al piloto del coche cuyo número se exhibe que debe detenerse en su box en la próxima vuelta. **EXCLUSIÓN**.

- **BANDERA NEGRA CON DISCO NARANJA:** Se exhibe junto con la señalización del número del auto al que se le impone dicha advertencia de que el mismo tiene problemas mecánicos que lo ponen tanto a los ocupantes del auto como a otros pilotos en situación de riesgo y significa detenerse en su box en la próxima vuelta a fin de reparar.

- **BANDERA AMARILLA INMÓVIL:** Señal de Peligro. Conduzca dentro de sus límites, no se adelante. Hay peligro junto a la pista. Su señalización puede ser

temporaria o permanente. Se exhibirá durante dos vueltas y luego se retirará, aún cuando se hubiera comprobado que es imposible retirar el obstáculo.

- **BANDERA AMARILLA AGITADA:** Disminuya la velocidad. No se adelante. Este listo para cambiar de dirección o seguir una ruta no habitual. Hay peligro en la pista.

- **BANDERA AMARILLA CON RAYAS ROJAS:** Informa a los pilotos que las condiciones de pista se han modificado en el área siguiente a la bandera. Se utiliza frecuentemente por derrame de aceite, charco de agua, en caso de lluvia, zona resbaladiza.

- **BANDERA VERDE:** Libre paso. Se utiliza a) Al final de un área de peligro controlado por banderas amarilla. B) Indicar el comienzo de una vuelta. C) Pista libre luego de haber circulado con Auto de Seguridad.

- **BANDERA BLANCA:** Vehículo en movimiento lento en la pista, pudiendo ser auxilio o ambulancia.

- **BANDERA AZUL INMÓVIL:** Indica que un vehículo más veloz está a punto de pasarlo. Ceda el paso.

- **BANDERA AZUL AGITADA:** Indica que un vehículo más veloz esta a punto de pasarlo. Ceda el paso inmediatamente.

- **BANDERA A CUADROS: (BLANCA Y NEGRA):** Indica finalización de la competencia.

- **CARTEL “SLOW”** Se utiliza además para indicar la neutralización de una competencia.

Art. 40 CEREMONIA DE CORONACIÓN:

Los tres primeros clasificados en las competencias finales tendrán la obligación de asistir al podio con la indumentaria reglamentaria, buzo homologado y casco, en el mismo estará prohibido el festejo con bebidas alcohólicas.

La ceremonia se realizará por clase.

Art. 41 PUBLICIDADES:

Se permite a los concurrentes colocar libremente cualquier publicidad sobre su kart cascos y buzos, siempre que la misma siga las siguientes condiciones:

Esté autorizada por las Leyes Nacionales y los Reglamentos de la CDA.

No sea contraria a los buenos usos y costumbres.

No sea contraria o competencia de algún sponsor de la categoría.

No invada los lugares reservados para los números y nombres de los Pilotos.

Los concurrentes no pueden rechazar las publicidades obligatorias del organizador, si las hubiera. En todos los casos, la colocación de las placas es obligatoria para los pilotos y concurrentes intervinientes.

Art. 42 INTERPRETACION Y APLICACIÓN DE ESTAS PRESCRIPCIONES:

En caso de controversia sólo la **FRAD METROPOLITANA** está calificada para tomar una decisión, sin perjuicio del derecho de apelación.

FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO DEPORTIVO AÑO 2016 RMC BUE

ANEXO:

SISTEMA DE PUNTOS Y CAMPEONATO ROTAX MASTER NACIONAL

CONTENIDO

DISPOSICIONES GENERALES

- 1- SISTEMA DE CARRERA
- 2- INICIO DE CAMPEONATO
- 3- ACTIVACION DE ZONAS
- 4- ZONIFICACIÓN
- 5- PUNTUACIÓN
- 6- PARTICIPACIONES
- 7- IGUALDAD / EMPATES EN PUNTOS
- 8- PILOTOS DEBUTANTES
- 9- FECHAS ESPECIALES
- 10-REGLAMENTO COMPLEMENTARIO DEPORTIVO

Art. 1 – SISTEMA DE CARRERA

- Divisional, que sus carreras se desarrollaran bajo el sistema de: Clasificación, Serie única y Final.

Art. 2 – INICIO DE CAMPEONATO

- Si la cantidad de Pilotos inscriptos, para la primer Fecha, “NO” supere los 25 (Veinticinco) inscriptos, el Campeonato/ Fecha, comenzará como se lo hace habitualmente, conforme al Art. 1.

- Si la cantidad de Pilotos inscriptos, para la primer Fecha, superara los 25(Veinticinco) inscriptos, el Campeonato comenzará, con la “Activación de Fecha Zonificada”

Los pilotos rankeados en la temporada anterior (según, “Campeonato de la Federación Metropolitana 2015”), tendrán prioridad de designación de Zona, hasta completar su límite (Art. 4).

Art. 3 – ACTIVACIÓN FECHA ZONIFICADA.

- Si la cantidad de pilotos llegara a los 26 (Veintiséis) inscriptos o más, el Campeonato activará: “La Fecha Zonificada”, que estará compuesta por dos zonas denominadas: “Zona Oro” y “Zona Plata”.

- La cantidad estipulada de participantes 26 (Veintiseis), que es el número de inscriptos que activa el formato de la “Fecha Zonificada”, no se podrá modificar y regirá desde la primera fecha, hasta la última, del presente campeonato.

Art. 4 – ARMADO DE ZONIFICACIÓN

Inc. 1 - “Zona Oro” Será conformada por la primera mitad de los pilotos mejores rankeados, hasta la fecha anterior, según “El Campeonato de la Federación Metropolitana” tomando en cuenta los pilotos que hayan completado los trámites administrativos el día de la carrera.

- La segunda mitad de los pilotos rankeados, del “Campeonato de la Federación Metropolitana” se agruparán, en lo que denominara “Zona Plata”.

Inc. 2 – En caso de presencia a la fecha, de Pilotos “impares”, la “Zona Oro”, es la que estará conformada por la mayor cantidad de participantes.

Inc. 3 – La conformación de las “Zonas Oro y Plata”, se hará una vez cerrada la inscripción y se publicara 10 minutos antes de la clasificación, conforme a lo descripto, en el Inc 2 y 3.

Art. 5 – PUNTAJES

Inc.1 - Todos los pilotos que cumplimenten el trámite administrativo y participen de la fecha recibirán 2 (Dos) puntos por presentismo, hayan completado o no el recorrido mínimo reglamentario y aún en caso de haber sido excluidos en alguna de las pruebas.

Inc. 2 - Puntos Clasificación:

5 (Cinco) puntos, pole

3 (Puntos) al segundo.

1 (Punto) al tercero.

PUESTO	PUNTOS SERIE	PUNTOS FINAL
1º	15	30
2º	12	28
3º	11	26
4º	10	24
5º	9	22
6º	8	20
7º	7	18
8º	6	16
9º	5	14
10º	4	12
11	3	10
12	2	8
13 y al resto	1	6
14		4
15		2
16 y al resto		1

Inc. 5 – Prueba Final a) Es la prueba que determina el ganador de la competencia y a cuya clasificación final se le asignará el puntaje válido para el Campeonato de pilotos 2016 (Art. 5) b) Deberá cumplirse para que las pruebas finales otorguen el total de los puntos, el 75% de las vueltas estipuladas (desde la luz verde hasta el final). Inc. 6 - Los puntos que otorgan las “Zonas Oro y Plata”,

son iguales (Inc. 1, 2).

Inc. 6 - Los puntos que otorgan las “Zonas Oro y Plata”, son iguales (Inc. 1, 2).

Art. 6 – PARTICIPACIONES

Inc. 1 - Un piloto, podrá participar de la serie, sin clasificar, teniendo en cuenta que se lo colocará en el último puesto de la grilla en la serie que le corresponda, en la “Zona” designada.

Inc. 2 - Un piloto, podrá participar de la final, sin haber corrido la serie correspondiente, (Pero si habiendo cumplido el 75% del tiempo de clasificación), teniendo en cuenta que se lo colocará, el último puesto de la grilla, de la final que le corresponda.

Art. 7 – EMPATES / IGUALDAD DE PUNTOS

Inc. 1- En caso de empate, en el que hubiera dos o más pilotos con la misma cantidad de puntos, el desempate se hará a favor del que hubiera logrado mayor número de primeros puestos, si aún así no se definieran las posiciones, corresponderá el primer puesto a quien haya obtenido mayor número de segundos puestos, luego terceros puestos y así sucesivamente. Todo esto refiriéndose exclusivamente a las finales. Igual procedimiento se aplicará para establecer el orden de colocación en los puestos subsiguientes. Si mediante la aplicación del procedimiento descrito en el presente artículo no se llegara a producir un resultado, el ente fiscalizador determinará un ganador según los criterios que se considere adecuados.

Inc. 2 - El Piloto que no haya participado, al menos, en alguna fecha en la “Zona Oro”, no podrá proclamarse Campeón.

Art. 8 – PILOTOS DEBUTANTES

Un piloto podrá debutar en cualquier fecha, inclusive en la última fecha del presente campeonato.

El piloto de esta condición, siempre deberá debutar en la “Zona Plata”.

En caso de coincidir su debut en una fecha, donde solo esté activada la “Zona Campeonato”/“Zona Oro”, se le computara como debut; con los puntos logrados, rankeará para el presente Campeonato y en la primera fecha que se active “La Fecha Zonificada”, se le designará, en cual “Zona” participará teniendo en cuenta la ubicación de “El Campeonato de la Federación Metropolitana”.

Art. 9 – EVENTOS ESPECIALES

Inc. 1 - Los Eventos Especiales, en caso que se quieran llevar a cabo, deberán ser notificados por la Organización con la debida antelación, para evitar especulaciones por parte de los participantes.

Inc. 2 – Este reglamento de “Sistema de puntos, Campeonato Rotax Master Nacional”, contempla como Prueba especial a:

Carrera de Invitados, (manteniendo la misma obtención de puntos y sistemas de carrera, tanto para el piloto Titular, como para el piloto invitado).

Grilla Invertida: Se puede prescindir, de la clasificación, ordenando a los pilotos en grilla, para correr la serie, según orden invertido de Ranking, teniendo en cuenta, “El Campeonato de la Federación Metropolitana”

Carrera de fecha doble.