



REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO DE PILOTOS 2025 SPORT PROTOTIPO ARGENTINO

La FRAD Metropolitana organizará y fiscalizará el Campeonato Argentino de Sport Prototipo Argentino.

El Campeonato Argentino comprende las competencias que están incluidas en el correspondiente calendario.

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

El presente Reglamento de Campeonato entra en vigencia el 1 de enero de **2025** y reemplaza a todo otro Reglamento de Sport Prototipo emitido con anterioridad.

Art 1. CANTIDAD DE EVENTOS:

El campeonato estará compuesto por hasta **Doce (12) EVENTOS** incluidos en el calendario deportivo.

Este número de pruebas podrá ser reducido hasta un mínimo de DIEZ (10) pruebas finales puntuables, en caso de que alguna de las competencias programadas resultare imposible de realizar, por causas comprobada fehacientemente por la FRAD Metropolitana

Dentro de los eventos previstos, 2 (dos) podrán ser de carácter especial. que deberán ser solicitados al Ente Fiscalizador y convenientemente anunciada con no menos de 30 días de anticipación

Para estas pruebas el puntaje será el previsto en el R. P. P. no pudiendo superar el doble de lo especificado en el Art. 10 Pruebas Finales.



Art. 2. VEHÍCULOS ADMITIDOS:

Todos aquellos que se hallen encuadrados en el **Reglamento Técnico del SPA.**

Art. 3. MÍNIMO DE PARTICIPANTES:

Para que la Prueba Final otorgue puntaje para el Campeonato, deberá largar un mínimo de **10 (diez) automóviles** en cada una de las clases que integran el SPA.

Para determinar la cantidad mínima serán considerados solamente los vehículos que por sus propios medios mecánicos se ubiquen en la grilla a disposición del largador con anterioridad al inicio de la vuelta previa con el auto de seguridad y aquellos que hayan concretado la largada desde boxes, saliendo de este sector (Art. 6 P.G.C.P. del R.D.A.)

Art. 4. PUNTAJE:

En las Pruebas Finales se asignará el siguiente puntaje:

PUESTO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
PUNTOS	25	20	17	15	13	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Pole Position: 1 Punto

Record de Vuelta: 1 Punto

1 (un) punto a los autos que salgan a clasificar y 3 (tres) puntos a todos los autos que por sus propios medios mecánicos se ubiquen en la grilla a disposición del largador anteriormente al inicio de la vuelta previa con el auto de seguridad y aquellos que hayan concretado la largada desde boxes, saliendo de ese sector (R.D.A.)

Para la adjudicación de los puntos estipulados para la Prueba Final, el piloto tendrá que haber completado el 75% de vueltas cumplidas por el ganador (redondeando hacia abajo el número entero de vueltas completas).

Para la prueba de clasificación si hubiera desclasificación por técnica o exclusión deportiva, el piloto perderá todos los puntos otorgados para la clasificación.

Para la prueba final si hubiera desclasificación por deportiva el piloto perderá los tres puntos por engrillarse en la largada, si hubiera exclusión técnica, el piloto perderá todos los puntos del fin de semana, o sea clasificación y carrera.

Los puntos arriba mencionados serán individuales para cada clase a saber, SPLM, SP1, SP3 y SNR según el puesto en que el piloto hubiera finalizado en su clase.





La categoría SPA podrá reconocer internamente la *Copa Senior*, únicamente para pilotos o binomios mayores de 55 años cumplidos al 1 de Enero del año del campeonato y que manifiesten fehacientemente su voluntad de participar. Podrán participar en las clases SP1 o SP3 indistintamente o en ambas.

Si se forma un binomio en el cual uno de los participantes es mayor de 55 años y el otro integrante del binomio es menor de 55 años, solo sumaran puntos para la Copa Senior, en aquellas carreras en donde compita el mayor de 55 años.

Si un piloto o binomio mayor de 55 años participa en la clase SPLM no sumará puntos para la Copa Senior.

Previamente a la última carrera del campeonato a cada uno de los pilotos se le descartarán los puntos de aquella carrera en los que hubiera sumado menos puntos.

No hay descarte de puntos en las siguientes situaciones:

- a) última carrera del campeonato.
- b) las carreras en las cuales no largó la prueba final.
- c) las carreras donde hubiera sido excluido en la prueba final.

Los puntos que se descartan son todos los que hubiera sumado el fin de semana de la carrera.

Art. 4.1 ULTIMO EVENTO DE LA TEMPORADA

En la última Competencia Final de la temporada se otorgará un 50% más de puntos, que los dispuestos en el Art 4 del presente reglamento.

PUESTO	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
PUNTOS	37.5	30	25.5	22.5	19.5	16.5	13.5	12	10.5	9	7.5	6	4.5	3	1.5

Art. 5. PROCLAMACIÓN DE LOS CAMPEONES:

Para cada clase SPLM, SP1, SP3 y SNR obtendrá el título de campeón aquel piloto que hubiera logrado la mayor cantidad de puntos en su clase, siempre y cuando haya logrado como mínimo una victoria en una prueba final en su clase durante la presente temporada.

A igualdad de puntos con uno o más pilotos se determinará el campeón a favor del que hubiera logrado mayor número de primeros puestos. Si aun así no se definieran las posiciones corresponderá el primer puesto a quien haya obtenido mayor número de segundos puestos, luego terceros y así sucesivamente.

En caso de continuar el empate logrará la mejor posición quien haya obtenido antes la mejor ubicación.



Art. 6. NUMERACIÓN:

Durante todas las competencias automovilísticas los vehículos participantes deberán llevar en el lugar indicado el número identificador que les haya sido asignado por la FRAD

La cifras que conforman el número de competición serán de color blanco, con un trazo de siete (7) cm de ancho y 25 de altura, sobre un fondo de color negro, el que deberá ser como mínimo de 30 cm por 30 cm ubicado en los encauzadores del alerón o en la parte trasera de la carrocería (pontón). No podrá tener ningún tipo de publicidad cercana que dificulte su perfecta visión.

Así mismo en el frente de la trompa de cada vehículo, deberá estar pintado ese número, con un trazo menor, dentro de un círculo, negro, que tenga un diámetro mínimo de doce (12) cm y los números en color blanco, diferenciándose claramente del color de la carrocería o de las publicidades cercanas.

El dibujo de los números debe ser con un trazo simple, sin ningún tipo de aditamentos.

Cada clase estará identificada en el número dentro de un rectángulo superior con las letras SPLM SP1 y SP3. El SPLM letras blancas sobre fondo violeta, el SP1 letras blancas sobre fondo rojo y el SP3 letras negras sobre fondo amarillo.





Art. 6.1 RANKING OFICIAL

En el caso que por razones de fuerza mayor no se pudieran realizar las Pruebas de Clasificación, la grilla de Prueba Final, se conformará con el Ranking establecido al momento de la carrera.

- Para la primera carrera del campeonato 2025 según el orden del Campeonato Oficial 2024.
- A partir de la 2° competencia, el ordenamiento se establecerá conforme las posiciones del Campeonato 2025 de la Categoría.
- Los Pilotos sin puntos serán sorteados entre sí y ubicados a continuación del último ordenado por Ranking.

Art. 7. ASIGNACIÓN DE BOXES:

Será efectuada por la asociación SPA dentro del sector que le fuera asignado a la categoría por el organizador.

Será de carácter obligatorio la implementación de banners decorativos de una medida mínima. Aproximadamente 3mts de ancho por 2mts de alto. Los boxes deberán estar iluminados por al menos 2 luminarias.

Art. 8. LICENCIAS DEPORTIVAS:

Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato Argentino 2025, los pilotos deberán poseer Licencias Deportivas Nacional otorgadas Federación Metropolitana o bien con Licencia y autorización otorgada por su ADN.

En caso de participar un Piloto con Licencia FIA de otros ADN, deberá presentar la autorización del que emitió la Licencia, conforme a las normas vigentes (RDA). En este caso, podrá tomar parte de la Competencia, pero no tendrá derecho a los Puntos del Campeonato Argentino, los cuales serán asignados al Piloto clasificado a continuación de aquel.

Art. 9. INSCRIPCIONES EN LAS PRUEBAS DEL CAMPEONATO:

En cada competencia los concurrentes y/o pilotos deberán formalizar su inscripción de acuerdo a lo dispuesto en el R.D.A., teniendo especialmente en cuenta que:

Únicamente podrán hacerlo si son invitados por el SPA a participar. La invitación es individual por cada competencia y aquellos que no hubieran sido invitados no podrán participar incluso si así lo hubieran hecho en competencias anteriores.



Los Pilotos para poder inscribirse deberán indefectiblemente contar con licencias deportivas de acuerdo a lo mencionado en el artículo 8.

Las inscripciones deberán efectuarse en el lugar que designe SPA tres días antes de la prueba final.

SPA deberá ratificar ante la FRAD Metropolitana dentro de las dos (2) horas siguientes al cierre de inscripciones la nómina de inscriptos.

SPA podrá cobrar un derecho de inscripción de hasta Pesos quinientos mil (\$ 500.000) a sus asociados y hasta un **CIENTO CINCUENTA POR CIENTO (150%)** más de dicho monto a quienes no se encuentren en esa condición.

Quien esté inscripto y no participe de la misma perderá todo derecho a reclamo sobre el importe abonado en este concepto.

El piloto que tenga pagos pendiente anteriores no podría efectuar su trámite administrativo hasta tanto no regularice la situación.

El inscripto tomara parte en la manifestación deportiva de automovilismo a su exclusivo riesgo y libera al Organizador y al Ente Fiscalizador, así como a sus miembros y/o empleados de toda responsabilidad por daños materiales o personales que puedan sufrir y ocasionar con motivo de su participación en la prueba. Igualmente, que el inscripto se compromete a no recurrir a ninguna autoridad extradeportiva o a la vía judicial por reclamos o sanciones que solo podrá cuestionar ante las autoridades deportivas correspondientes.

Todo concurrente o piloto que al realizar su inscripción formulará una falsa declaración en los datos solicitados, será considerada nula y sin efecto. Los Comisarios Deportivos de la FRAD Metropolitana que adviertan las irregularidades sancionara a los firmantes con la pérdida del derecho a participar, la exclusión de la competencia y la desclasificación conforme al momento en que se advierta la falsa declaración, debiendo adoptarse la medida inmediatamente de conocida aquella falta. Estas sanciones no excluyen las otras que pudieren corresponder.

Art. 9.1 INSCRIPCIONES PILOTOS SUPLENTE Y CAMBIO DE CONDUCTOR INSCRIPTO:

Ver R.D.A.

Art. 10. VERIFICACIONES PREVIAS:

Las Verificaciones Previas, tanto Administrativa como Técnica se realizarán el día establecido para el inicio de las Pruebas Oficiales en el horario que establezca el Organigrama de la Competencia, cumpliendo con lo establecido en las Prescripciones para Competencias de la FRAD Metropolitana.



En la Verificación Técnica Previa y en cualquier momento del evento los Comisarios Técnicos podrán verificar los elementos de seguridad pasiva: CASCOS HOMOLOGADOS FIA, BUTACAS, GUANTES, BUZO ANTIFLAMA HOMOLOGADOS FIA, CAPUCHAS, BOTAS, CINTURONES Y PROTECTOR CERVICAL TIPO HANS O SIMILAR. Los mismos deben estar en perfectas condiciones de uso y ser los homologados.

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 deberá estar justificada debidamente y será sancionada mediante la aplicación de una multa informada según comunicado de la FRAD y se duplicará con cada vez que reincida.

De no ser justificada debidamente los Comisarios Deportivos podrán aplicar otra sanción pudiendo llegar hasta la exclusión.

Art . 10.1 COBERTURA MÉDICA:

Todos los pilotos en el momento de la Verificación Previa a la carrera deberán poseer obligatoriamente cobertura médica para el caso de accidentes en competencias automovilísticas.

Solamente serán aceptados los sistemas de medicina prepaga si son presentados con un certificado (con firmas certificadas por Escribano Público) de cobertura especial para competencias automovilísticas emitida por el prestatario, y que diga expresamente que cubre las "competencias automovilísticas disciplina deportiva de alto riesgo".

Quien no disponga de cobertura médica acreditando su vigencia no podrá participar en la competencia.

Art. 10.2 PASAPORTE TÉCNICO:

Cada concurrente deberá empadronar su automóvil de competición y recibirá de la Comisión Técnica de la FRADM, en su primera carrera un Pasaporte Técnico, el cual obligatoriamente deberá ser presentado en cada Verificación Técnica Previa o cuando le sea requerido. Será responsable sobre la falta del mismo, ausencia de algunas de sus hojas componentes o cualquier enmienda no autorizada.



Art. 10.3 REUNION DE PILOTOS Y/O CONCURRENTES:

Se dispondrá la realización de una Reunión de Pilotos y/o Concurrentes o su representante acreditado antes las Autoridades de la Prueba.

La inasistencia a esta reunión será penalizada con una multa que fijaran los Comisarios Deportivos, la cual por cada reiteración durante el transcurso del campeonato será duplicada. La misma deberá ser abonada en el momento de su notificación, no pudiendo participar de ninguna Prueba hasta que no sea cumplimentado el pago.

Art. 11 CARACTERISTICAS DE LOS EVENTOS:

Estas se desarrollarán según los horarios establecidos en el R.P.P., siendo de la siguiente forma:

Entrenamientos Oficiales, Clasificación y Final.

Art. 11.1 ENTRENAMIENTOS:

Para el desarrollo de esta actividad en pista el circuito será habilitado con todos los operativos de seguridad y sanidad aprobados por la FRAD Metropolitana. en los horarios establecidos en el R.P.P.

Se realizarán dos tandas de entrenamientos con una duración mínima quince (15) minutos. De las mismas tomaran parte todos los pilotos regularmente inscriptos.

Cuando la capacidad del circuito así lo determine, los Comisarios Deportivos podrán conformar dos o más grupos.

En el caso que un entrenamiento sea interrumpido habiendo cumplido el 80% del tiempo establecido, los Comisarios Deportivos podrán darlo por terminado.

Art. 11.2 CLASIFICACIÓN:

Para el desarrollo de esta actividad en pista, el circuito será habilitado con todos los operativos de seguridad y sanidad aprobados por la FRAD Metropolitana.

Estas pruebas de clasificación se desarrollarán los días sábados.

No antes de transcurridos sesenta (60) minutos de finalizado el Entrenamiento Oficial, se llevarán a cabo las tandas de clasificación.

Se conformarán dos grupos (A y B) de clasificación, estos se conformarán de la siguiente forma:



Los dos grupos corresponderán a los autos categoría SP1 y SP3 respectivamente.

Para la primera competencia del Campeonato 2025, el grupo denominado "A" se conformará por los pilotos de la categoría SP1.

Para el resto de las competencias, las categorías SP1 y SP3 irán intercambiando el orden en que salen a clasificar.

El grupo A saldrá a clasificar en primer término, posteriormente lo hará el grupo B.

Cada participante debe salir únicamente en la tanda que le fuera asignada. Para el caso que así no lo hiciera, será ubicado a continuación de quienes cumplieron con la clasificación, salvo que la cantidad de autos máximos aprobados para el circuito no lo permitiera. En este caso no se autorizará su participación.

De haber más de un participante en esta situación los Comisarios Deportivos realizarán un sorteo para establecer su ubicación en la grilla.

Durante el transcurso de la Tanda de Clasificación los autos participantes tienen prohibido el ingreso al interior de los boxes o al patio de boxes, la atención del vehículo se deberá efectuar en la calle de boxes. Quien no cumpla con esta disposición será sancionado con la quita de los tiempos obtenidos.

Cumplido el tiempo estipulado se mostrará la bandera a cuadros al primer auto que pase por la línea de llegada y a continuación a los demás participantes.

Finalizada la tanda o cuando un participante quiere detenerse definitivamente, deberá ingresar directamente al Parque Cerrado. Quien así no lo hiciera le será retirado los tiempos obtenidos.

Si por razones de fuerza mayor no se pudieran realizar las pruebas de clasificación, el ordenamiento de largada de la prueba en cuestión se realizará según lo establecido en el Art. 6.1.

En caso de interrupción de la prueba, si se hubiera cumplido el 80% del tiempo establecido se dará por terminada la tanda, hecho que no transforma la misma en atípica.

Entre el final de la Tanda de clasificación y la largada de la Prueba Final deberá mediar un lapso de tiempo no inferior a sesenta (60) minutos.



Art. 12 ARMADO GRILLA PRUEBA FINAL

La grilla de largada estará formada de acuerdo al resultado de las pruebas de clasificación, quedarán desiertos los lugares de los participantes que no se presenten en dicha Grilla, de ser así la cantidad de lugares desiertos podrá ser reemplazada por los autos clasificados a continuación del último habilitado.

Los autos deberán salir a pista según el orden clasificatorio, aquellos que no lo hicieron saldrán a pista luego de largada la competencia autorizados por el oficial de pista.

Los pilotos que no tomaron parte de la Clasificación, podrán largar la Prueba Final, en último lugar siempre que no se supere la cantidad máxima de autos habilitados por el circuito, en todos los casos deberán contar con la aprobación de los Comisarios Deportivos.

Art. 13. PROCEDIMIENTO DE LARGADA EN MOVIMIENTO:

Según R.D.A.

Art. 13.1 LARGADA DETENIDA:

Según RDA.

Art. 13.2. LARGADA CON PISTA HUMEDA:

Cuando el Director de Carrera o el Comisario Deportivo, determine que la largada es con PISTA HUMEDA el procedimiento será el siguiente:

El procedimiento hasta la bandera verde será el reglamentado según RDA.

A partir del momento que la misma sea exhibida, se inicia el primer giro previo con Auto de Seguridad.

Al cruzar la línea de sentencia frente a la Torre de Control (se hace apertura de tiempos y vueltas) y durante una vuelta más, los autos continuaran alineados detrás del Auto de Seguridad como reconocimiento de pista DEBIENDO mantener sus posiciones. Cuando estén por cumplir la segunda vuelta, el Auto de Seguridad se retirará de la pista.

Durante el transcurso de las vueltas indicadas precedente, para el caso de pérdida de posiciones, rige la misma reglamentación que para la Vuelta Previa de una largada normal.

El adelantamiento será penalizado según lo reglamentado en la intervención del Auto de Seguridad.

Salvo para las Series que se iniciará la toma de tiempos y vueltas a partir de la bandera verde, en el puesto de control de la carrera (de la largada efectiva de la prueba).



En caso de determinarse carrera con pista húmeda, el piloto podrá optar por cubiertas slick o dibujada a su criterio.

Salvo que por un estricto tema de seguridad, el Comisario Deportivo haga obligatorio la cubierta de lluvia.

No está permitido el uso de cubiertas ANCORIZADAS.

Art. 13.3 FALSA LARGADA:

En todas las competencias serán colocados Jueces de Largadas.

La penalización por falsa largada será de una sanción de penalización boxes o recargo de tiempo o **recargo de puestos**, según RDA.

Esta penalización será comunicada al piloto en cuestión y a 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, el no cumplimiento ocasionará la exclusión automáticamente.

Para dar cumplimiento con la sanción el piloto deberá circular por el carril externo de boxes a una velocidad no mayor de sesenta (60) kilómetros por hora.

Art. 14 PRUEBA FINAL:

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 **2025**. (Art. 4)

Deberá cumplirse para las pruebas finales un recorrido mínimo (desde la luz verde hasta el final) de **Cincuenta (60) Km.**, o 16 vueltas según el circuito, salvo que antes de recorrer esta distancia se cumplan TREINTA (30) minutos de carrera. En este caso al puntero se le mostrará la bandera a cuadros al final de la vuelta en la cual cumpla el tiempo máximo.

Todos los automóviles que luego de finalizada una tanda y/o serie clasificatoria o prueba final y queden en el circuito se encuentran bajo el mismo régimen de parque cerrado, debiendo ser llevados en forma inmediata por los auxiliares de pista directamente a parque cerrado.

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. 15. PUNTUACIÓN EN PRUEBAS SUSPENDIDAS:

Cuando una prueba integrante del campeonato deba ser suspendida durante el desarrollo por cualquier causa, los puntos se asignarán de la siguiente forma:



1. Si ha sido suspendida antes de cumplirse el treinta por ciento (30%) de su recorrido no otorgara puntaje para el campeonato.
2. Si lo ha sido entre el treinta (30) y el setenta y cinco (75) por ciento, otorgara la mitad del puntaje previsto originalmente para la competencia completa.
3. Si la suspensión se produce luego del setenta y cinco por ciento (75%) de su recorrido total, se adjudicará la totalidad de los puntos en disputa.
4. Si la suspensión se produce luego de disputadas las series clasificatorias y las semifinales y no se pudiera realizar la competencia final, se otorgará únicamente los puntos correspondientes a las series clasificatorias.

Art. 16 PENALIZACIONES:

Las infracciones o transgresiones a los Reglamentos, serán pasibles de sanción según lo establecido en el RDA.

Asimismo, y en caso que se cometa una infracción de conducción peligrosa o antideportiva durante cualquier Pruebas Oficiales los Comisarios Deportivos podrán hacerle perder al Piloto tantas posiciones de grilla como consideren apropiadas, en la Prueba siguiente del Evento que se esté disputando, o del Evento siguiente, esta sanción no es apelable.

En caso de aplicarse la Penalización de retraso de grillas prevista en este Artículo corresponderá para el sancionado el retraso de la misma cantidad de puestos en la Clasificación de la Prueba en donde fue aplicada la sanción, salvo que el piloto fuera excluido.

Además, se podrá aplicar el siguiente Cuadro de Penalización:

INFRACCION	FINAL
FALSA LARGADA	Penalización Box o Recargo de tiempo o puestos
SOBREPASO CON B. AMARILLA O AS	Penalización Box o Recargo de tiempo o puestos
EXCESO DE VELOCIDAD EN BOXES	Penalización Box o Recargo de tiempo o puestos
MANIOBRA PELIGROSA	Penalización Box o Recargo de tiempo o puestos
MANIOBRA ANTIDEPORATIVA	Exclusión parcial o total



Los recargos de tiempos son sanciones mínimas e inapelables en todos los casos y pueden llegar hasta la exclusión.

Art 16.1 OTRAS PENALIZACIONES

INCIDENTE	SANCION
NO CONCURRENCIA A REUNION DE PILOTOS	MULTA
EXCESO DE VELOCIDAD EN BOXES	MULTA
NO COLOCAR EL VOLANTE AL ABANDONAR EL VEHICULO	MULTA
NO DEVOLUCION DEL SENSOR ASIGNADO	MULTA
SALIDA DE BOXES DE MECANICOS NO AUTORIZADA	MULTA
NO FUNCIONAMIENTO DE CÁMARA DE VIDEO INTERIOR	MULTA

Importe informado por comunciado

Art. 16.2 APERCIBIMIENTOS:

La suma de 5 (cinco) amonestaciones o apercibimientos en un mismo campeonato, aplicada por los Comisarios Deportivos o por la FRAD Metropolitana, implicara 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. 17: TIEMPO PARA REALIZAR DENUNCIAS, APELACIONES Y RECLAMACIONES

El tiempo para realizar cualquier tipo de denuncia o reclamación es 1/2 (media) hora de publicada la clasificación.

El tiempo para realizar apelación técnica es 1 (una) hora de su comunicación fehaciente de exclusión.





Art. 17.1 RECLAMACIONES Y DENUNCIAS:

El derecho a reclamación solo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el RDA. El reclamo deberá ser dirigido al Director de la Prueba o al Comisario Deportivo, por escrito y acompañado por una caución en efectivo informando su valor por comunicado de la FRAD, dentro del plazo previsto en el Artículo 28 del presente.

Si la reclamación y/o denuncia es procedente, se le reintegrará el importe de la caución al reclamante.

Si no se hace lugar al reclamo, el reclamado podrá solicitar del reclamante, el reintegro de los gastos que ocasionare el reclamo efectuado, y el reclamante perderá, además, la caución abonada.

Art. 17.2. APELACIONES:

El derecho a apelación solo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el RDA. El mismo deberá realizarse por escrito acompañado por una caución en efectivo que será informando su valor por comunicado de la FRAD, tanto para una apelación deportiva como técnica.

Si la apelación es por motivo de no cumplir con el valor de Relación de Compresión establecido en el reglamento técnico de la categoría, esta será efectuada en el lugar, día y hora establecido por el Comisario Deportivo. Para la misma, el Comisario Técnico actuante será designado por la Federación y no podrá ser el mismo que intervino en la carrera. Como también se usará otra máquina de medición de relación de compresión de igual marca y modelo que la utilizada en el evento.

Art. 18. CONTROL TÉCNICO FINAL:

Al finalizar las pruebas oficiales los automóviles participantes deberán ingresar al Parque Cerrado o al lugar que dispongan las Autoridades de la Prueba, quedando a disposición de éstas para las verificaciones que se considere efectuar.

Una vez finalizada la clasificación y la prueba final se procederá a sortear el número de un automóvil que deberá ser verificado técnicamente. Es un automóvil por cada clase que no hubiera finalizado dentro de los tres primeros de su clase.

Art. 19. COMBUSTIBLE:

El combustible será conforme a lo previsto en el reglamento técnico de la especialidad.





Art. 20. CONTROL DE COMBUSTIBLE:

Se autoriza la utilización del comparador de combustible marca CICROSA. La evaluación técnica será efectuada en el mismo escenario con el personal Técnico autorizado por la Federación Metropolitana y dicho elemento de control para tal fin, siendo su resultado válido y definitivo para la toma de decisiones en cada Evento.

Art. 21. CAMBIO DE MOTOR:

Quien cambie el motor con posterioridad a las Tandas de Entrenamiento oficial y/o Series de Clasificación perderá los tiempos obtenidos, largará en la última posición en la prueba final que corresponda.

Art. 22. REENGANCHE (AYUDA EXTERNA)

El reenganche solo se permitirá durante el transcurso de la Prueba Final, para aquellos autos que sufriesen una salida de pista y reciban ayuda de los vehículos de rescate para regresar a la pista.

El piloto que haga uso de esta opción está obligado a hacer un pase y siga por boxes en la vuelta siguiente al hecho. De no hacerlo queda automáticamente excluido de la final.

Art. 23 PROHIBIDO TERMINANTEMENTE:

- a) Practicar "Largadas" en los boxes, pistas auxiliares, y durante el recorrido hacia la largada, salvo en los lugares pre establecidos.
- b) Retirar los autos de boxes o parque cerrado, sin autorización del Comisario Deportivo.
- c) El uso de GPS y cualquier adquisición de datos.
- d) El Reabastecimiento en pista (Toda reparación que se deba realizar en la pista, deberá ser efectuada por el piloto y con las herramientas que tenga en el vehículo.
- e) El cambio de motor (excepto ante las circunstancias expuestas en el Reglamento Técnico), es decir, solo por roturas comprobadas por el Técnico.
- f) Realizar cualquier tipo de "Petitorio" con las firmas de los pilotos.
- g) Prohibido bidones de nafta de plástico en boxes. Únicamente metálicos.

La puesta en marcha de los motores en boxes sin silenciador correspondiente (salvo cuando los autos van a salir a pista)

El no-cumplimiento con esta disposición será sancionada por los Comisarios Deportivos con una multa en efectivo informando su valor según comunicado, duplicada en caso de reincidencia. La FRAD METROPOLITANA. será encargada de cobrar dichas multas.



Art. 24. NEUMÁTICOS:

Los neumáticos, que utilizará la categoría durante las pruebas oficiales de clasificación y carrera serán marca NA, autorizados por el SPA.

Para la clase SP1 el piloto deberá utilizar hasta un máximo de 10 cubiertas delanteras nuevas y 10 cubiertas traseras nuevas para el calendario 2025. Deberá declarar al técnico de la categoría las cubiertas nuevas que vaya a utilizar para que éste proceda anotar el número, este procedimiento se conoce con el nombre de sellado. Cualquier neumático sellado puede ser utilizado en cualquier fecha, en clasificación o en carrera, incluso neumáticos sellados de años anteriores.

Para la clase SP3 el piloto deberá utilizar hasta un máximo de 8 cubiertas delanteras nuevas y 8 cubiertas traseras nuevas para el calendario 2025. Deberá declarar al técnico de la categoría las cubiertas nuevas que vaya a utilizar para que éste proceda anotar el número, este procedimiento se conoce con el nombre de sellado. Cualquier neumático sellado puede ser utilizado en cualquier fecha, en clasificación o en carrera, incluso neumáticos sellados de años anteriores.

Si un piloto cambia de auto o de equipo pero no de clase, el número de neumáticos nuevos del presente campeonato que hubiera sellado se traslada al nuevo auto o equipo. O sea, si en el campeonato 2025 sello 4 neumáticos delanteros nuevos y 4 neumáticos traseros nuevos, esos 8 neumáticos le resta de la totalidad del año que prevé el reglamento para su clase, independientemente si físicamente esos neumáticos van al nuevo auto o equipo.

Si un piloto binomio cambia de clase dispone de la totalidad de neumáticos nuevo para sellar según lo previsto en el presente reglamento para su clase, pero si retorna a la clase anterior mantiene el acumulado de neumático nuevos que hubiera sellado.

Los neumáticos sellados serán controlados antes del inicio de la prueba clasificatoria y la carrera final en cada fecha del calendario.

Los neumáticos de lluvia delanteros y traseros serán los provistos y autorizados por SPA.

Art. 25 UBICACIÓN SENSOR:

El sensor utilizado para la toma de tiempos deberá ser ubicado a la altura del plano trasero de la rueda delantera.



Los pilotos que participen en alguna de las pruebas oficiales de entrenamiento sin el sensor de tiempos retrocederán dos puestos en la grilla de clasificación oficial. Los pilotos que participen de la clasificación oficial sin el sensor de tiempos largarán en el último lugar en la prueba final, en caso de existir más de uno en iguales condiciones prevalece el de mejor ranking final de la temporada anterior.

Art. 26. PESAJE DEL VEHÍCULO:

Es obligatorio para todo piloto, ni bien terminada la competencia, dirigirse a Parque cerrado a verificar el pesaje.

En todo momento de las pruebas oficiales y verificaciones del vehículo deberá cumplir con el peso mínimo en las condiciones que se encuentre no estando permitido el agregado de lubricantes, líquidos de ninguna naturaleza, refrigerantes, etc.

Exclusivamente en caso de accidente, el Comisario Deportivo evaluará en cada oportunidad, a su solo criterio, la reposición total o parcial de cada elemento faltante.

Art. 27. HANDICAP POR PERFORMANCE:

Para la clase SP1 según lo determinado en el Art. 9 del Reglamento Técnico SPA de la clase. Para la clase SP3 según lo determinado en el Art. 9 del Reglamento Técnico SPA de la clase.

Este total será llevado hasta el final del presente campeonato.

El handicap por peso corresponde al piloto, si este cambia de vehículo le será aplicado en el que utilice.

El lastre de handicap es por las posiciones obtenidas en pista con la clasificación final confirmada. (Deportiva y Técnica)

En los casos de movilidad ascendente o descendente de clases el lastre acumulado por carrera ganada al momento de la movilidad se traslada en su totalidad teniendo como límite el lastre máximo total definido en el reglamento para la nueva clase.

Aquel que regrese a una clase en la que hubiera participado deberá conservar como mínimo el lastre acumulado que tenía en dicha clase.



Art. 28. ULTIMA CARRERA DEL AÑO:

En esta competencia queda expresamente prohibida la participación a cualquier piloto que no hubiera intervenido por lo menos en una fecha del presente Campeonato.

El piloto que haya participado como invitado en la carrera especial de 2 pilotos, no podrá participar de la última competencia del año.

En el caso que un piloto hubiera participado en una competencia con licencia nacional o de otra Federación como invitado, podrá sacar licencia en esta última competencia y participar de la misma.

Art. 29. BINOMIOS:

Cuando dos pilotos soliciten ser inscriptos en el campeonato como binomio deberán hacer la inscripción por escrito como tal, para la totalidad o el resto del torneo.

Una vez inscriptos como binomio no podrán solicitar la disolución del mismo.

Para el caso que uno o ambos pilotos hubieran participado en forma individual y obtenido puntos, a partir que soliciten conformar el binomio se le empezaran a sumar los puntos desde ahí para el binomio, los puntos que tuvieran individualmente no serán computados para el binomio.

Cada uno de los pilotos del binomio deberán como mínimo participar de una carrera del campeonato.

En el caso que uno de los participantes del binomio no corriera ninguna carrera, le serán retirados al binomio todos los puntos de la carrera en la que hubieran sumado más puntos. Este descarte es adicional al descarte obligatorio anterior a la última carrera del año.

No se podrán constituir binomios las últimas dos fechas del campeonato.

No se podrá cambiar el piloto (integrante del binomio) durante el evento.

Art. 30.: DECLARACIONES PUBLICAS:

Si algún piloto, concurrente o allegado al mismo, realizara declaraciones de carácter público (a través de cualquier medio –gráfico, radial y televisivo-, o redes sociales –facebook, twitter, etc.-) referidas a la categoría, competencia, campeonato, autoridades deportivas, dirigentes, instituciones organizadoras, etc., que resultaren agraviantes y/o exponiendo situaciones que no hubieran sido tratadas o aclaradas convenientemente, (RDA), el Comisario Deportivo y el Fiscalizador, se reservan el derecho de solicitar al Comité Ejecutivo de la FR.A.D. que considere el caso y eleve las actuaciones la Tribunal de Penas para que aplique sanciones disciplinarias o económicas según crea conveniente en cuanto a forma y duración.



Art. 31. LISSO Y SENSOR:

LISSO: Deberá estar instalado de forma segura y visible claramente a la vista del piloto, sin nada que obstaculice la señalización del banderillero electrónico.

SENSOR:

La ubicación del transponder para realizar la toma de los tiempos, debe ser la reglamentada. Es obligatorio el uso de un PORTA Transponder, el cual es provisto por la empresa prestadora del servicio. En caso de rotura del mismo o de pérdida de la chaveta, este será reemplazado sin costo alguno. Dicho porta debe estar colocado sobre una chapa de 2 mm de espesor (ver foto del PORTA Transponder abulonado o remachado sobre la chapa).



- Ubicación en autos con techo:



MUY IMPORTANTE:

El devolución del TRANSPONDER debe ser realizada al personal de la empresa prestadora del servicio, como máximo 30 minutos después de la finalización total de la actividad de la categoría en el evento. En caso de NO CUMPLIR con esta entrega en tiempo y forma, se le aplicara una multa.

Art. 32. CONTROL DE ALCOHOLEMIA: El Comisario Deportivo podrá efectuar el control de alcoholemia a los pilotos con los elementos provistos y/o autorizados por la F.R.A.D., los cuales serán homologados por autoridad Nacional, Provincial o Municipal.

Conforme el resultado del control y existiendo una graduación mayor a "0"; se dispondrá la exclusión automática del piloto. Dicha sanción será inapelable.



Art. 33. 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 TRICOLOR:** Auto de seguridad en pista.
- **BANDERA BLANCA Y NEGRA:** Dividida en dos partes, diagonalmente, mitad blanca y mitad negra. Se levanta quieta con un numero en blanco sobre un cartel señalando el número al que le corresponde dicha advertencia por conducta antideportiva, es decir un **APERIBIMIENTO**.
- **BANDERA NEGRA:** Informa al piloto del coche cuyo número se exhibe que debe detenerse en su box en la próxima vuelta. **EXCLUSION**.
- **BANDERA NEGRA CON DISCO NARANJA:** Se exhibe junto con la señalización del numero 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 AGITADA:** 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, aun cuando se hubiera comprobado que es imposible retirar el obstáculo.
- **BANDERA AMARILLA DOBLE 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 INMOVIL:** Indica que un vehículo más veloz está a punto de pasarlo. Ceda el paso.
- **BANDERA AZUL AGITADA:** Indica que un vehículo más veloz está a punto de pasarlo. Ceda el paso inmediatamente.
- **BANDERA A CUADROS: (BLANCA Y NEGRA):** Indica finalización de la competencia.