



CAMPEONATO 2025

ASOCIACIÓN PILOTOS AUTOMÓVILES TURISMO (APAT)

CATEGORÍA: TN APAT CLASE 2 y CLASE 3
ENTIDAD FISCALIZADORA: C.A.F de la A.C.T.C

INDICE TEMÁTICO

Art. 1 – Cantidad de Eventos	3
Art. 2 – Vehículos Admitidos	3
Art. 3 – Puntaje	3
Art. 4 – Mínimo de participantes	4
Art. 5 – Proclamación del Campeón	4
Art. 6 – Numeración	4
Art. 7 – Asignación de Boxes	6
Art. 8 – Licencias	6
Art. 9 – Verificaciones Previas	7
Art. 10 – Características de los eventos	7
Art. 11 – Prueba final	12
Art. 12 – Control técnico final	15
Art. 13 – Combustible	16
Art. 14 – Neumáticos	17
Art. 15 – Hándicap de peso	17
Art. 16 – Cambio de motor o tapa de cilindro	19
Art. 17 – Reunión de pilotos y/o concurrentes	19
Art. 18 – Seguridad general	19
Art. 19 – Sistema de información gral y bandera roja	21
Art. 20 – Control de seguridad pasiva	21
Art. 21 – Señaleros	21
Art. 22 – Pruebas	21
Art. 23 – Cámara de video interior	22
Art. 24 – Comunicación Radial	22
Art. 25 – Reclamos de revisión de maniobras	23
Art. 26 – Eventos promocionales	23
Art. 27 – Podio y Conferencia de Prensa	23
Art. 28 – Balance por performance	24
Art. 29 – Publicidad en ventanillas laterales	24
Art. 30 – Código y Reglamento de Convivencia	24

NOTA: EL PRESENTE REGLAMENTO DEBERÁ SER VALIDADO POR EL ENTE FISCALIZADOR Y APAT CON SELLO Y FIRMA EN CADA UNA DE SUS FOJAS



CAMPEONATO ARGENTINO 2025
ASOCIACIÓN PILOTOS AUTOMÓVILES TURISMO (APAT)
CATEGORÍAS TN CLASE 2 y CLASE 3
FISCALIZADO POR LA C.A.F de la A.C.T.C

REGLAMENTO DEPORTIVO

La Asociación Corredores Turismo Carretera (ACTC), organizará y fiscalizará el Campeonato 2025 de las categorías TN Clase 2 y Clase 3. El Campeonato comprende las competencias que están incluidas en el correspondiente calendario.

Todas las partes involucradas se comprometen a aplicar, respetar y observar todas las normativas vigentes o anexos de futura aplicación.

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

Art. 1- CANTIDAD DE EVENTOS

El Campeonato está compuesto por doce (12) Pruebas Finales incluidas en el Calendario Deportivo publicado por la ACTC. En caso que alguna de las pruebas programadas resultara de imposible realización, comprobada por la ACTC, este número podrá ser reducido hasta un mínimo de (8) Pruebas Finales puntuables.

Se podrán organizar hasta seis Eventos Especiales, que deberán ser solicitados al Ente Fiscalizador y convenientemente anunciada con no menos de treinta días de anticipación.

Art. 2- VEHICULOS ADMITIDOS

Todos los vehículos que se hallen en un todo encuadrado en la Reglamentación Técnica de la Categoría TN en sus clases 2 y 3. En las últimas cinco fechas del Campeonato, los pilotos que ocupen las doce primeras posiciones del Campeonato 2025, no podrán cambiar ni de marca ni de modelo de vehículo hasta el final del certamen. Aquellos casos no previstos en este artículo, deberán ser consultados formalmente ante la Comisión Directiva para su resolución.

Art. 3- PUNTAJE

Se asignará la siguiente escala de puntaje de acuerdo a las siguientes pruebas para ambas clases. Para que un piloto pueda sumar los puntos, deberá completar el 75% como mínimo del recorrido total, tanto en series como en finales.

Pole Position (ambas clases): Quien logre el mejor tiempo al cabo de la prueba de clasificación, sumará un total de tres puntos

SERIES

POS	1	2	3	4	5	6	7	8	9
PTS	9	8	7	6	5	4	3	2	1

PRUEBA FINAL

POS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
PTS	30	26	23	21	19	17	15	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

En el caso de disputarse una carrera especial de larga duración (distancia superior a 100 km), al puntaje previsto para las competencias finales, se les agregará un 50% más de puntos.

Cuando se realice una carrera clasificatoria y una final o dos finales en un evento especial, se podrá dividir el puntaje entre ambas carreras. Para estos casos se confeccionará un RPP, en cual se detallará la escala de puntos, como así también todas las condiciones del evento.

En la última competencia del campeonato, se otorgará un 50% más de puntaje en clasificación, serie y prueba final de acuerdo a la siguiente escala:

CLASIFICACION: 4,50 PTS

SERIES

POS	1	2	3	4	5	6	7	8	9
PTS	13,5	12	10,5	9	7,5	6	4,5	3	1,5

PRUEBA FINAL

POS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
PTS	45	39	34,5	31,5	28,5	25,5	22,5	19,5	18	16,5	15	13,5	12	10,5	9	7,5	6	4,5	3	1,5

Art. 4 – MINIMO DE PARTICIPANTES

Para que una prueba otorgue puntaje para el Campeonato, en la Prueba Final deberán largar una cantidad mínima de diez (10) automóviles por clase.

Art. 5 – PROCLAMACIÓN DEL CAMPEON

Será proclamado Campeón aquel piloto que sume la mayor cantidad de puntos, entre quienes hayan ganado al menos una prueba final. En caso de empate en puntos, desempatará a su favor quien tenga mayor cantidad de resultados en pruebas finales (primer puesto, segundo puesto, tercer puesto, etc), hasta lograr un desempate que permita proclamar al Campeón.

Art. 6 – NUMERACION

Durante todas las competencias automovilísticas los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos el número identificador que al piloto le haya asignado el ente fiscalizador. Se consultará al piloto que haya obtenido el Nro. 13 en la temporada 2024 si desea utilizarlo; caso contrario no se otorgará dicho número. **La numeración a elegir no puede exceder el Nro. 250.**



Las cifras que conforman el número de competición serán de color blanco o amarillo sobre un rectángulo de color negro con un trazo de 4 cm de ancho y entre 22 cm y 30 cm de altura, estará ubicado en ambos vidrios traseros al lado del parante sin ninguna publicidad, estando ese lugar reservado para la ACTC. Al pie de dicho número, se reservará un espacio con fines comerciales del cual podrá disponer únicamente la categoría, de un tamaño 20cm x 10cms aproximadamente. No podrá tener ningún tipo de publicidad cercana que dificulte su visión.

Debajo del número identificatorio, sobre el mismo fondo de dichas ventanillas, deberá colocarse únicamente el apellido del piloto en letra imprenta mayúscula en colores amarillo o blanco

El diseño de las cifras será del tipo clásico, sin adornos ni agregado al trazo básico según la siguiente reproducción: 1,2,3,4,5,6,7,8,9,0.-

Además de la numeración antes descripta los vehículos llevarán en su frente (óptica derecha) un círculo de color negro o blanco, de 110mm x 110mm y en su interior irá el número correspondiente en color inverso al del círculo. En el techo se pintarán con trazos de 10 cm de ancho por 40 cm de alto. Solamente serán autorizados a participar de una competencia, los automóviles que tengan la numeración según éstas especificaciones.

Se deberá inscribir en los laterales de las puertas delanteras el nombre del piloto y el grupo sanguíneo, con caracteres de 4 cm de altura. Se prohíbe su colocación sobre los acrílicos laterales.

Además del correcto emplazamiento del número identificatorio del auto, en la parte del parabrisas lado acompañante, se deberá inscribir el nombre del piloto y la clase a la cual corresponde, con las siguientes características:

TIPOGRAFIA: ARIAL BLACK-MAYUSCULA-6CM (TAMAÑO 237)

En las ópticas delanteras o en el lugar que ellas ocupen, se colocará un calco con la inscripción ACTC, provista por la entidad.

Todo piloto que no quisiera el número que le corresponde por puntaje de campeonato deberá, mediante nota a APAT, renunciar al mismo y solicitar el número que quisiera usar durante la temporada 2024, fijándose como fecha límite para dicho pedido 20 días antes de su primera participación, caso contrario quedara con el número que le correspondiera por posición de campeonato de la temporada anterior.

6-1 RANKING OFICIAL

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

Para la primera carrera del campeonato 2025 será según el orden del Campeonato Oficial 2024

A partir de la segunda 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- ASIGNACION DE BOXES

La asignación de boxes estará a cargo de la Asociación Pilotos Automóviles Turismo (APAT)

Art. 8 - LICENCIAS

Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato, los Pilotos deberán poseer Licencia Deportiva y Medica Nacional otorgada por la Comisión Asesora y Fiscalizadora (CAF) de la Asociación Corredores Turismo Carretera (ACTC), para la categoría TN Clase 2 y Clase 3.

8.1 – DEBUTANTES

Todo participante que aspire debutar en la Clase 3 deberá remitir sus Antecedentes Deportivos Automovilísticos, a la ACTC y a APAT. Los mismos serán analizados y se determinara su ingreso o no a la misma. Aquellos pilotos que compiten en Clase 2 y deseen ascender a Clase 3, deberán acreditar un mínimo de doce competencias disputadas.

8.2 - INSCRIPCIONES

En cada competencia los concurrentes deberán formalizar su inscripción, en el horario y lugar asignado en el RPP.

Las inscripciones efectuadas en estas condiciones se perfeccionarán mediante la firma del formulario oficial en oportunidad de la asistencia del inscripto a la verificación previa a la competencia, no se admitirá inscripciones colectivas, es decir más de un vehículo por formulario de inscripción. El cierre de inscripciones en todos los casos será dos días antes de la prueba final, en el club organizador en el horario previsto que este fije en el RPP.

El importe administrativo para los no socios de la Asociación de Pilotos Automóviles Turismo será de un millón quinientos mil pesos (\$ 1.500.000) para los pilotos de Clase 2, y un millón quinientos cuarenta mil pesos (\$ 1.540.000) para los pilotos de Clase 3. Este importe lo abonarán aquellos pilotos que disputen su primera carrera en la categoría, o que no hayan competido en las tres últimas carreras.

El importe administrativo para los socios de la Asociación de Pilotos Automóviles Turismo será de un millón de pesos (\$ 1.000.000) para los pilotos de Clase 2 por carrera, y un millón cuarenta mil pesos (\$ 1.040.000) para los pilotos de Clase 3 por carrera.

8.3 - INSCRIPCION PILOTOS SUPLENTES Y CAMBIO DE CONDUCTOR INSCRIPTO

Si un mismo Concurrente, inscribiera dos o más autos idénticos de una misma Marca, Modelo y Tipo, en una competencia, podrá a su vez inscribir, indistintamente a sus pilotos, en calidad de Titular y Suplente en tales autos, a fin de tomar parte en las Pruebas de Entrenamientos Oficiales y/o Clasificación, quedando sujetos los vehículos utilizados a las Verificaciones Técnicas y disposiciones del reglamento de Parque Cerrado.- Luego de la Clasificación, si el Concurrente desea efectuar el cambio de autos entre sus pilotos, lo deberá informar a los Comisarios Deportivos dentro de los 30 minutos posteriores a la finalización de dicha Prueba. Dicho cambio solo procederá, antes de las Series o Prueba Final y se deberá efectuar en el sector de boxes antes de salir a pista. El Concurrente deberá tener en cuenta que, al realizarse el cambio, deberá adecuar sus autos con los números de los pilotos que correspondan, sus neumáticos y todo elemento técnico personalizado que corresponda. Asimismo, los autos tendrán una penalización correspondiente al retiro de sus tiempos de clasificación, debiendo largar la Serie o la Final en la última posición de grilla. En caso de haber penalidades por cambio de motor se deberán aplicar correspondientes de acuerdo a los reglamentos de campeonato.



Art. 9 – VERIFICACIONES PREVIAS

Las verificaciones administrativas (licencias e inscripciones de los Pilotos y Concurrentes) y técnica (revisión de los vehículos) se realizarán salvo excepciones autorizadas expresamente por la CAF de la ACTC, el día del inicio de las Pruebas Oficiales en el horario y lugar que se determine dentro del escenario donde se disputen las pruebas conforme a lo indicado en el R.P.P.

Todo Participante que tenga pendiente el pago de multas aplicadas con anterioridad no podrá realizar el trámite administrativo hasta tanto no regularice su situación, siendo solidario el Piloto con su Concurrente con la responsabilidad del pago de las mismas.

A los efectos de proceder al pesaje dentro del horario de verificación, el Piloto deberá estar a disposición de los Comisarios Técnicos con su equipamiento de competición reglamentario.

Los números de competición deberán estar ubicados en los autos durante la Verificación Técnica, de acuerdo al **Artículo Nro. 6 del Reglamento de Campeonato vigente**. El no cumplimiento de estas disposiciones implicará la aplicación de las sanciones correspondientes.

9.1 - PASAPORTE TECNICO

Cada Concurrente deberá empadronar su automóvil de competición y recibirá de la Comisión Técnica, 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. Asimismo, recibirá la Cédula identificadora del auto empadronado.

Art.- 10 – CARACTERISTICAS DE LOS EVENTOS

Estas se desarrollarán según los horarios establecidos en el R.P.P., siendo para ambas clases de la siguiente forma: Entrenamientos, Clasificación, Series y Final. -

10.1 – ENTRENAMIENTOS

Para el desarrollo de esta actividad en pista el circuito será habilitado con todos los operativos de seguridad y sanidad aprobados por la ACTC. en los horarios establecidos en el **Reglamento Particular de la Prueba**.

Los participantes regularmente inscriptos serán divididos en dos o más grupos, pudiendo los mismos intervenir en los que fueron asignados.

De realizarse grupos, estos serán de acuerdo a la siguiente forma

Primera competencia del Campeonato 2025, se formarán dos o más grupos en partes iguales, de acuerdo a las posiciones finales del Campeonato 2024. Para el resto de las competencias, los grupos se conformarán de acuerdo al presente campeonato. Los grupos se irán rotando en todas las competencias.

Quienes estén empatados serán ordenados de acuerdo al Ranking actual. Los que no tengan puntos, por orden numérico.



Si un equipo tuviera dos o más Pilotos en un mismo grupo y requiere su cambio, el titular del mismo deberá solicitarlo por escrito a los Comisarios Deportivos actuantes, esta modificación será para el resto del año, solamente se cambiara para el entrenamiento debiendo clasificar de acuerdo al ranking actual

En forma excepcional los Comisarios Deportivos podrán compensar la integración de los grupos, a los efectos de equilibrar convenientemente aquellos.

En caso de interrupción de una prueba de entrenamiento en la cual se hubiera cumplido el 80 % del total estipulado, estas podrán ser dadas por cumplidas según lo establezcan los Comisarios Deportivos.

En caso de una o más tandas hubiesen sido interrumpidas, no se aceptarán reclamos en cuanto a los posibles efectos producidos por las interrupciones.

En caso de producirse una detención de cualquiera de estas tandas con Bandera Roja, el tiempo máximo de las mismas será incrementado en cinco (5) minutos únicamente.

En caso de detención con Bandera Roja, los autos podrán ser empujados o asistidos para sacarlos de una posición peligrosa, siguiendo las directivas de los Comisarios de Pista y podrán continuar con el entrenamiento.

10.2- CLASIFICACIONES

En la víspera de la Prueba Final se realizarán las tandas de clasificación según los horarios establecidos en el Reglamento Particular de la Prueba. La conformación de los Grupos será según lo estipulado en el Artículo 10.1 del Reglamento de Campeonato, pudiendo los participantes sólo intervenir en el Grupo que le fuera asignado, no siendo aceptado ningún caso el cambio de grupo.

Si el número de participantes fuese elevado y/o perímetro del circuito reducido, los Comisarios Deportivos, podrán disponer la realización de más Grupos Clasificatorios. Entre la finalización del Entrenamiento de una tanda y la Clasificación de la misma debe mediar un lapso no inferior a cuarenta y cinco (45) minutos.

Las tandas de Clasificación tendrán una duración mínima de diez (10) minutos desde la apertura de boxes. Cumplido el tiempo se bajará la Bandera de Cuadros al pasar por la línea de llegada, a todos los participantes que estén en pista. Quien entre a Boxes y no ingrese al Parque Cerrado durante el desarrollo de las tandas de clasificación se le procederá a anular los tiempos de clasificación.

En caso de haber sido observado técnicamente un automóvil luego de las Pruebas de Clasificación o de las Series Clasificatorias, o que un participante hubiese incurrido en alguna falta que, a juicio de los Comisarios Deportivos no le corresponda su exclusión definitiva de la competencia, éstos podrán disponer su exclusión parcial del evento, con la anulación de sus tiempos de Clasificación de esa Tanda y de la anterior o posterior si las hubiere, o del Tiempo y Vueltas de las Series Clasificatorias en que tomó parte, pudiendo largar en el último puesto de la grilla solamente en el caso que el número de autos admitidos por el circuito lo permitiera. Esta sanción será inapelable.

Si por algún motivo los Comisarios Deportivos dan la orden de ingresar algún vehículo, a este se le mostrará Bandera Negra, dicho participante deberá ingresar al Parque Cerrado únicamente dando por finalizada su clasificación.



Todo aquel participante que complique el normal desempeño de sus rivales en la tanda clasificatoria será penalizado con la quita de su mejor vuelta clasificatoria.

Los tiempos obtenidos por cada participante para su mejor vuelta determinará la composición y el ordenamiento de la Grilla de Series Clasificadoras. En caso de empate el mejor tiempo le será otorgado a quien lo realice primero en tiempo neto de cada grupo. A tal efecto se ordenarán los mejores tiempos obtenidos por los competidores habilitados al término de la Clasificación, de menor a mayor, generándose de este modo el ordenamiento de la largada y la integración del Grilla de Partida de las Series Clasificadoras. Quién no clasifique podrá participar en las Series Clasificadoras, siendo incluido en esta, a continuación de los que cumplieron con la Clasificación siempre que no supere la cantidad de autos establecidos.

Si por causa de fuerza mayor, que imposibilite la realización de las tandas de Clasificación, para el Orden de Largada será utilizado el Ranking establecido en el Artículo 6.1 del Reglamento de Campeonato.

Los puntos correspondientes a la tanda clasificatoria los sumará quien logre el mejor tiempo, independientemente de cualquier sanción de índole deportiva. En caso que sea sancionado el poleman en la verificación técnica, éste perderá el derecho a sumar los puntos previstos en los términos del Artículo Nro. 3 (Puntaje), del presente Reglamento, y sumará los puntos quien se ordene inmediatamente detrás, toda vez que haya sido confirmada la clasificación.

CONDUCCIÓN DURANTE LA TANDA DE CLASIFICACIÓN

Queda terminantemente prohibido detenerse en cualquier sector de la pista, durante la tanda clasificatoria, salvo aquellos casos de problemas mecánicos comprobables por los Comisarios Técnicos una vez finalizada la tanda, manteniendo una velocidad constante no inferior a 120 kilómetros.

La sanción a aplicar para aquel piloto que no cumpla lo anteriormente descrito, será el retiro del mejor registro clasificatorio. Los comisarios deportivos podrán decidir el retiro de todos los tiempos clasificatorios, cuando determinen, de acuerdo a su criterio, que la infracción cometida es grave.

Los autos deben permanecer estacionados adentro de su box o a 45° delante del mismo box hasta que el piloto decida comenzar con su clasificación. Los autos ubicados en el sector trasero de la calle de boxes podrán ubicarse delante de un box cuyo vehículo no participe de la tanda de clasificación. Al momento de salir del box o garaje a clasificación, los pilotos no podrán detener su marcha en la calle de boxes. En caso que un vehículo transite la recta principal, se cerrará la salida de la calle de boxes hasta tanto quien se encuentre en pista supere la salida a pista.

10.3 – INTERRUPCIÓN DE UNA CLASIFICACIÓN

A partir del momento en que se muestre la Bandera Roja finalizará la toma de tiempos.

Si una tanda de clasificación fuese interrumpida por fuerza mayor, esta continuara por el tiempo que falte para completar el total establecido de acuerdo al R.P.P. tan pronto como los Comisarios Deportivos y el Director de Carrera lo determinen.

El tiempo que reste para la finalización de una Tanda Clasificatoria que se haya interrumpido con Bandera Roja, tendrá el reinicio del cronometraje cuando el primer auto se aproxime a la Dirección de la Prueba. (50 mts aproximadamente).



El automóvil que llegue por sus propios medios y sin recibir ayuda de terceros al lugar de Bandera Roja (Dirección de la Prueba) podrá continuar con la Prueba de Clasificación. No pudiendo hacerlo aquel automóvil que habiendo llegado por sus propios medios hubiese sido retirado de un lugar peligroso con ayuda de terceros (Leca, tierra arada, cama de arena, etc.) o haya producido la interrupción (Bandera Roja) de dicha clasificación. Durante la interrupción, al vehículo que ingrese a boxes se le anularán todos los tiempos de clasificación, de ingresar deberá hacerlo al Parque Cerrado.

Si al interrumpir las pruebas se hubiese cumplido el 80 % del total del tiempo estipulado, estas podrán ser dada por cumplidas según lo establezcan los Comisarios Deportivos, lo cual no las transformarán en atípicas. En caso que una o más Tandas hubiesen sido interrumpidas, no se aceptarán reclamos en cuanto a los posibles efectos producidos por las interrupciones.

10.4 – PRUEBAS ATIPICAS

Se considerarán a las tres series como anormales o atípicas

10.5 – LARGADA CON PISTA HUMEDA

Cuando el Comisario Deportivo y el Director de Carrera determinen que la largada es con Pista Húmeda, el procedimiento será el establecido en el presente Artículo.

El tipo de neumáticos a utilizar quedará a elección de cada Piloto dentro de lo establecido en este Reglamento de Campeonato sobre el uso del mismo.

A partir del momento que la bandera verde sea exhibida, se inicia el primer giro previo con Pace Car. En las pruebas finales, al cruzar la línea de sentencia por primera vez frente a la Torre de Control comenzará el descuento de tiempo y vueltas.

Cuando estén por cumplir la segunda vuelta, el Pace Car se retirará de la pista en el sector predeterminado. Los autos deberán circular encolumnados hasta la línea de relanzamiento en donde será señalado el lanzamiento de la carrera con Bandera Verde. A partir de ese lugar podrán iniciarse las maniobras de sobrepaso. Esta estrictamente prohibido intentar maniobras de sobrepaso o adelantarse antes de pasar la bandera verde.

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

En las series comenzará el descuento de tiempo y vueltas en el relanzamiento. Los autos continuarán alineados detrás del Pace Car como reconocimiento de pista debiendo mantener sus posiciones.

El adelantamiento será penalizado según lo reglamentado en la intervención del Pace Car.

Para las Series Clasificatorias el procedimiento se reducirá a una sola vuelta previa.

El presente Artículo rige para las Series como así también para la Prueba Final.

10.6 - SERIES CLASIFICATORIAS

Entre la finalización de la última tanda de clasificación y la primera Serie debe haber un lapso no inferior a cuarenta y cinco (45) minutos.

En caso de que la cantidad de autos inscriptos y habilitados para participar en el evento sea igual o no supere la cantidad de 30 autos en la clase, se disputarán dos series clasificatorias.

Para ambas clases estas tendrán un recorrido de cinco (5) vueltas cronometradas cada una, el puntaje será el correspondiente según el Art.3 del presente Reglamento. El cronometraje abrirá el reloj de tiempo neto toda vez que el primer piloto cruce la línea de sentencia luego de largada la serie. Desde allí, se cronometrarán un total de cinco vueltas hasta la caída de la bandera a cuadros

El o los Automóviles que no participen de las series clasificatorias podrán largar la prueba Final siempre que la cantidad de autos habilitados no superen lo permitido por la ACTC, si hubiese más de un automóvil se sortearan los mismos. El sistema de largada y procedimiento será según el Artículo Nro. 11 del presente reglamento.

PRESCRIPCIONES PARA PISTA

Cada participante podrá intervenir solamente en la Serie que le corresponde, no autorizándose por ningún motivo el cambio de Serie. -

El piloto que obtenga la primera posición de largada, en las Series Clasificatorias como en la Final, está autorizado a elegir su posición en la primera fila (lado derecho o izquierdo), debiendo ejercer su derecho a elección en los treinta (30) minutos siguientes a la publicación de los tiempos definitivos. Únicamente en caso que ello ocurra, quienes larguen en la primera posición de la segunda y tercera serie podrán realizar el mismo cambio, en el mismo tiempo establecido.

Para la confección de la grilla de partida de la prueba final, a partir del primer auto se invertirán todas las posiciones de la grilla. Se considerará a las tres (3) series clasificatorias como Anormales o Atípicas.

Se colocará el mejor tiempo de las series disputadas en el lugar de privilegio y así sucesivamente se irá integrando la grilla con los mejores tiempos respetando la posición de cada serie. Es decir: el 1*, 2* y 3* mejor tiempo de las series, luego el 1*, 2* y 3* mejor tiempo de los clasificados segundos en cada serie, posteriormente el 1*, 2* y 3* mejor tiempo de los clasificados terceros y así sucesivamente con todos los pilotos que cumplieron con la totalidad de las vueltas estipuladas para cada serie.

Luego se ordenarán los pilotos que cumplieron una (1) vuelta menos, ordenados por posición y mejores tiempos obtenidos, posteriormente aquellos con dos vueltas menos ordenados de idéntica forma y así gradualmente, hasta completar el cupo de vehículos determinados en el organigrama para la prueba final. A igualdad de tiempo total en las series, se ordenará a los pilotos por el número de la serie integrada.

Si se detiene una Serie con Bandera Roja se procederá de la siguiente forma: Menos de dos (2) vueltas: Grilla original y cinco (5) vueltas de carrera.

Dos (2) vueltas: Se divide en dos partes, con la grilla que finalizaron la primera parte dos (2) vueltas es el ordenamiento para largar la segunda parte con las tres (3) vueltas restantes, la clasificación es por suma de tiempos.



Tres (3) vueltas: Ídem anterior y se completan las dos (2) vueltas restantes.

Durante el desarrollo de las Series Clasificatoria no será de aplicación el sistema de Penalización Boxes, siendo reemplazado por el Recargo de Tiempo que se aplicará al final de cada Serie, sin perjuicio de la aplicación de cualquier otra sanción mayor que a juicio de los Comisarios Deportivos.

Para las Series Clasificatorias, el tiempo de apertura de boxes, para que los automóviles se dirijan a la grilla, será de cinco (5) minutos, y para la prueba final, el tiempo de apertura de boxes, para que los automóviles se dirijan a la grilla, será de ocho (8) minutos. En ambos casos se permite el paso de los vehículos por la calle de boxes dentro del tiempo establecido.

PROCEDIMIENTO DE PARTIDA

Una vez transcurrido el tiempo de apertura de boxes y se haya constituido la grilla completa, en series y final, se mostrará el cartel “uno para cinco”, cuya lectura será 1/5, el cual avisará que falta un minuto para colocarse el cartel de cinco. Con dicho cartel, quienes estén en la grilla deberán desalojarla (auxiliares y promotoras), y no podrán tocarse los autos. Posteriormente se indicará el cartel de 3, el cartel de 1; y se colocará la bandera verde para iniciar la vuelta previa. Luego, continuará el procedimiento de partida conforme indica la reglamentación vigente. Está prohibido ir a la grilla con cualquier vehículo impulsado por cualquier tipo de motor.

10.7 – ORDEN DE PRIORIDAD

Para las tres (3) últimas competencias del Campeonato se conformará una lista de Pilotos Prioritarios, que estará integrada por los cinco (5) primeros que encabezan el ranking de la categoría hasta el momento de la realización de la carrera en disputa,

El Piloto Prioritario que fuese sancionado en el Evento tanto deportivamente como técnicamente pierde el derecho de ser Prioritario.

Tales Pilotos tendrán derecho a tomar parte de la Prueba Final. Estos ocuparan, en la Grilla de Partida, el o los últimos puestos anteriores a los ocupados por los clasificados.

Queda establecido así mismo que no se agregaran más participantes a los permitidos por el circuito, el o los autos a quienes los prioritarios reemplacen.

10.8 – MAXIMO DE PARTICIPANTES PARA LA PRUEBA FINAL

De acuerdo a lo indicado en el R.P.P. y aprobado por la Comisión Asesora y Fiscalizadora (CAF) de la Asociación Corredores Turismo Carretera (ACTC).

Art. 11- PRUEBA FINAL

La distancia a recorrer en la Prueba Final (desde apagada la luz Roja hasta el final) será de un mínimo de cincuenta (50) Km., salvo en el caso que antes que se recorra la distancia en kilómetros se cumplan treinta y cinco (35) minutos de carrera, para la clase 2 y de 40 minutos de carrera para la clase 3, de ser así, al líder se le mostrará la Bandera de Cuadros al final de la vuelta en la que se cumpla el tiempo máximo.

La grilla será una formación de autos escalonada, 1x1 separada entre 7 y 10 metros entre cada auto y la señal de largada será dada por medio de luces por el largador, quien podrá ser designado para toda la temporada por la ACTC con acuerdo de la Categoría. Antes de la hora anunciada para la largada los automóviles dejarán los boxes para cubrir una vuelta de reconocimiento.

Si en esa vuelta de reconocimiento para armar la grilla de Series o Final, un auto quedase detenido en algún sector del circuito, podrá ser asistido y remolcado hasta el sector de boxes en donde deberá reparar y largará desde dicho lugar luego de producida la largada de la prueba en cuestión. Si luego de la asistencia en pista el auto llegara por sus propios medios a la grilla podrá largar la competencia desde la última posición de Partida. El cierre de boxes podrá ser anunciado con señal sonora, semáforo Rojo o con Bandera Amarilla quieta. Quien no salga de boxes antes de la señal de cierre largará desde este sector después de la largada de la prueba (apagado semáforo rojo), una vez que pase el último competidor y cuando el Comisario de Boxes lo autorice. La aproximación de la largada será anunciada mostrando el Cartel de Cinco antes de apagarse la luz.

Cualquier piloto que no pueda largar deberá agitar sus brazos o abrir la puerta y luego que el resto de los autos hayan partido, los Oficiales Deportivos autorizarán a empujar el vehículo. Si arranca, perderá su ubicación en la grilla y se deberá ubicar en la última posición. Si no arranca, deberá ingresar a los boxes por el lugar más cercano pudiendo largar desde ese sector en la largada definitiva. Una vez ingresado a la calle de boxes, recién ahí sus mecánicos podrán solucionar el problema para largar desde ese sector, según lo establecido en el presente reglamento. Si un vehículo aun largando la vuelta previa correctamente, se ve imposibilitado de mantener su posición y es superado por el último de la fila india, pero logra reiniciar su marcha por sus propios medios no podrá recuperar su lugar en la grilla debiendo largar desde la última posición.

En caso de producirse una Neutralización con Pace Car durante alguna de las últimas tres vueltas de la carrera, automáticamente el máximo de las vueltas originalmente previsto será incrementado en dos (2) vueltas más y no se tendrá en cuenta el tiempo máximo de carrera.

De no haberse solucionado el inconveniente en la pista que origino la salida del Pace Car, la carrera se dará por finalizada al cumplirse con dichas dos (2) vueltas.

11.1 – GRILLA PRUEBA FINAL

La grilla será una formación de autos escalonada 1 x 1, separadas de siete (7) a diez (10) metros entre cada auto.

La Grilla estará formada según lo indicado en el presente Reglamento, quedaran 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 (30 minutos antes de la hora Oficial de largada), a continuación del último habilitado, estos participantes se alinearán a partir del último Competidor ubicado en la Grilla.

11.2 – PENALIZACIONES (*)

Las infracciones o transgresiones a los Reglamentos, serán pasibles de sanción según lo establecido por el ente fiscalizador.

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.

Si la infracción cometida, los Comisarios Deportivos, la consideren de suma gravedad, podrán solicitar al ente fiscalizador (CAF de ACTC) la quita de puntos del presente Campeonato siendo esta medida apelable.

Además, se podrá aplicar el siguiente Cuadro de Penalización

INFRACCION	SERIE CLASIFICATORIA	FINAL
FALSA LARGADA (*)	RECARGO CUATRO PUESTOS	RECARGO CUATRO PUESTOS
SOBREPASO CON BANDERA AMARILLA O AS	RECARGO 5 SEGUNDOS (Mínimo)	PENALIZACIÓN BOX o RECARGO DE TIEMPO o PUESTOS
EXCESO DE VELOCIDAD EN BOXES	RECARGO 5 SEGUNDOS (Mínimo)	PENALIZACIÓN BOX o RECARGO DE TIEMPO o PUESTOS
MANIOBRA PELIGROSA	RECARGO 5 SEGUNDOS (Mínimo)	PENALIZACIÓN BOX o RECARGO DE TIEMPO o PUESTOS
MANIOBRA ANTIDeportiva	ANULACIÓN TIEMPOS y VUELTA (Mínimo)	EXCLUSIÓN

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

(*): Quedará a criterio de los Comisarios Deportivos la aplicación de esta sanción en caso de comprobarse, con pruebas y debidos fundamentos, la inexistencia de intención y/o ventaja.

OTRAS PENALIZACIONES

INCIDENTE	SANCION	IMPORTE
NO CONCURRENCIA A REUNIÓN DE PILOTOS	MULTA	Valor equivalente a 200 lts de combustible súper marca SHELL
EXCESO DE VELOCIDAD EN BOXES	MULTA	Valor equivalente a 200 lts de combustible súper marca SHELL
NO COLOCAR VOLANTE AL ABANDONAR EL VEHÍCULO	MULTA	Valor equivalente a 200 lts de combustible súper marca SHELL
NO DEVOLUCIÓN DEL SENSOR ASIGNADO	MULTA	Valor equivalente a 200 lts de combustible súper marca SHELL
EXTRAVÍO DEL SENSOR	MULTA	VALOR REPOSICION
SALIDA DE BOXES DE MECANICOS NO AUTORIZADA	MULTA	Valor equivalente a 200 lts de combustible súper SHELL
NO FUNCIONAMIENTO VIDEO CÁMARA INTERIOR	MULTA	Valor equivalente a 200 lts de combustible súper marca SHELL

11.3 – ACUMULACIÓN DE APERCIBIMIENTOS

Consiste en un llamado de atención que se hará en caso de infracciones denominadas leves a juicio de los Comisarios Deportivos. Los antecedentes sobre los apercibimientos aplicados a un piloto se computarán teniendo en cuenta los impuestos en el Campeonato 2024, sumados a los del año en curso.

Al acumular un total de tres apercibimientos implicará la sanción automática a cumplir en el próximo evento donde compita, de ser el último de la clasificación general, debiendo largar en la última posición de la serie que le corresponda. En el caso que este piloto en las pruebas de clasificación obtenga el mejor tiempo clasificatorio, este no perderá el derecho de sumar los puntos que le otorga el Reglamento Deportivo por obtener el primer puesto.

Para el caso que hubiere dos o más sancionados, los mismo se ubicaran últimos en la Clasificación General y el puesto de cada uno se definirá de acuerdo a su posición en el ranking.

Art.-12- CONTROL TECNICO FINAL

Tan pronto como finalice la competencia, los automóviles serán revisados como mínimo, los clasificados Primero, Segundo y Tercero, conforme requerimiento del Departamento Técnico, para determinar si se encuentran en condiciones reglamentarias y para constatar si el automóvil es el mismo que se presentó a la Verificación Técnica Previa, a largada y si hay lugar a la aplicación de las penalizaciones previstas en el R.D.A y/o R.P.P.

La rotura de sellos o precintos, aun cuando no se pruebe intencionalidad, implicará en forma automática la exclusión. Únicamente por exclusiva determinación de los Comisarios Deportivos, se podrá no aplicar esta sanción cuando una pieza o parte este protegida con más de un precinto y los Comisarios Técnicos eleven un informe constatando la imposibilidad de haber realizado una acción dolosa. Esta resolución en el transcurso de la competencia es inapelable.

Los Comisarios Deportivos podrán por sorteo o por resolución realizar los controles técnicos a todos los autos que consideren, al finalizar las Clasificaciones, Series y /o Prueba Final. Luego de la misma los Comisarios Técnicos deberán permanecer en el Circuito durante una hora después de finalizada la verificación técnica.

12.1 –SILENCIADOR EN BOXES y PATIO DE BOXES

Salvo cuando los autos van a salir a pista a cumplimentar cualquiera de las Pruebas Oficiales que comprenden el Evento, en caso de encender el motor de un auto de carrera, este deberá estar obligatoriamente provisto de un silenciador de escape y no deberá superar los 85 decibeles, el control de este elemento y su correcto funcionamiento podrá ser realizado en cualquier momento del evento y estará a cargo de la categoría.

El no cumplimiento de esta disposición será sancionado por los Comisarios Deportivos con una multa **equivalente al valor de 200 litros de combustible súper marca SHELL**, a abonar a la categoría, la cual será duplicada por cada reincidencia producida en el Campeonato.



Art.-13- COMBUSTIBLE

El combustible a utilizar deberá ser Nafta Grado 3 (atento a resolución 1283 de SE). Cada participante deberá adquirir el combustible provisto por la categoría, en las condiciones mencionadas en el Art. 13.1 del presente reglamento.

13-1- PROCEDIMIENTO DE CONTROL Y ANÁLISIS

El combustible será provisto por la categoría, a cargo del piloto, siendo obligatorio para los participantes abastecerse únicamente del camión dispuesto en el autódromo para tal fin.

Los recipientes dispuestos para la carga de combustible deben ir al surtidor limpios, vacíos y secos. Antes del inicio de las Pruebas Oficiales le será entregado a los Comisarios Deportivos el certificado correspondiente a las especificaciones técnicas de su contenido y en su presencia y la de un Comisario Técnico se cortarán los precintos y se procederá al retiro de la muestra patrón. A partir del comienzo de las prácticas oficiales en un evento se podrá extraer combustible de los autos participantes en cualquier momento. El análisis será realizado en el mismo escenario por personal calificado y equipamiento aprobado para tal fin, siendo su informe válido y definitivo para la toma de decisiones. De comprobarse la inclusión de algún aditivo o sustancia, que pudiera mejorar la performance del auto, la pena será la exclusión del evento. Fuera de este caso, de comprobarse la alteración de los parámetros en relación a la muestra patrón y que no mejore la performance, la penalización será el retiro de los tiempos por los cuales se realizó la inspección. El examen será realizado por el técnico acreditado por la CAF de la ACTC. La ACTC se reserva el derecho de efectuar análisis posteriores a un participante por los combustibles observados, para lo cual cada auto participante al término de las pruebas oficiales deberá tener como mínimo tres (3) litros del combustible utilizado. De dicho combustible será verificada su composición.

Si se constatará a través de tales análisis que un participante estuviese utilizando un combustible que contiene aditivos o sustancias que mejoren la performance, el caso será derivado a la CAF de la ACTC. Para el caso que de un vehículo no se pudiera retirar un mínimo de un (1) litro para su control, el mismo será excluido del evento y su caso será enviado a la CAF de la ACTC. Si por razones de fuerza mayor los Comisarios Deportivos tuvieran que liberar la carga, el combustible a utilizar deberá ser Nafta Grado 3.

Si este análisis debiera hacerse por un reclamo de un concurrente realizado en tiempo y forma, el costo del mismo será pagado por el piloto recusado si no estuviera dentro del reglamento, o por el recurrente si no se hubiera detectado anomalía alguna.

En los circuitos está totalmente prohibido el reabastecimiento, transporte o almacenamiento de combustible para la competencia, con embudos, bidones o recipientes plásticos. El incumplimiento a esta disposición será penalizado con la suma **equivalente al valor de 200 litros de combustible súper marca Shell**, la cual será duplicada por cada evento posterior de un mismo campeonato en el cual no sea respetada.



Art.-14- NEUMATICOS

Para la primera competencia en la que participe el piloto, la cantidad de neumáticos que utilizarán serán los siguientes:

CLASE 2: Diez (10) neumáticos.

CLASE 3: Doce (12) neumáticos.

Desde la segunda competencia en la que participe el piloto, para Clase 2 y Clase 3, la cantidad de neumáticos que utilizarán serán un total de seis neumáticos nuevos y ocho neumáticos usados de sorteos anteriores.

Los neumáticos usados deberán ser de la carrera anterior que hayan sido sellados por APAT. Para la primera carrera de la presente temporada, se podrán utilizar la totalidad de los neumáticos nuevos o sellados por cada competidor en la última competencia que haya disputado en la temporada 2024.

El Comisario Técnico dispondrá el control de su utilización a la salida del Sector de Boxes de cada sesión oficial o en el momento o lugar que aquel considere necesario. En el sorteo de neumáticos es obligatoria la presencia del Piloto y/o Concurrente, la no concurrencia al mismo podrá ser sancionada por los Comisarios Deportivos.

Todo aquel piloto que no tenga en su vehículo los neumáticos correspondientes conforme sorteo, sellado y/o resellado en los entrenamientos, penalizará con un recargo de diez puestos al momento de disputar la clasificación.

Si dicha falta se registra en clasificación, al piloto se le retirará el total de tiempos.

En caso la falta se compruebe en la serie, el piloto será excluido parcialmente.

Si la falta se registra en la prueba final, el piloto será excluido.

14.1 – NEUMÁTICOS DE LLUVIA

Es obligatorio para cada competidor, poseer un juego de neumáticos de lluvia provistos por APAT.

14.2 – DECISIÓN DE USO DEL TIPO DE NEUMÁTICOS

La elección del tipo de neumáticos a utilizar quedara a exclusivo criterio de los Pilotos.

14.3 – CALENTAMIENTO DE NEUMÁTICOS

Queda expresamente prohibido durante el desarrollo del evento, el calentamiento artificial de los neumáticos por medio de cualquier sistema. Queda totalmente prohibido durante el desarrollo del evento enfriar los neumáticos en la calle de boxes.

Art.-15- HANDICAP DE PESO

Definición: Es el peso agregado al automóvil, correspondiente a un determinado piloto y se aplicara de acuerdo a las posiciones del Campeonato 2025.

Los pesos con que se aplica el Hándicap, se establecerán conforme a la tabla por clases, según se indica a continuación.

En caso de empate en puntos, el desempate será a favor de aquel piloto que cuente con ventaja deportiva, su mejor resultado en pruebas finales durante el campeonato.

VARIACION DE HANDICAP

Los pilotos cargarán peso de la siguiente forma:

	CLASE 2	CLASE 3
1º PUESTO	40 KG	45 KG
2º PUESTO	37 KG	42 KG
3º PUESTO	34 KG	39 KG
4º PUESTO	31 KG	36 KG
5º PUESTO	28 KG	33 KG
6º PUESTO	25 KG	30 KG
7º PUESTO	22 KG	27 KG
8º PUESTO	19 KG	24 KG
9º PUESTO	16 KG	21 KG
10º PUESTO	13 KG	18 KG
11º PUESTO	10 KG	15 KG
12º PUESTO	7 KG	12 KG

En el caso de que un Piloto cambiará de vehículo, el hándicap adquirido se trasladará al nuevo automóvil.

Los elementos de fijación de lastre serán considerados como peso del mismo.

Es importante destacar que el Hándicap aplicado será una adición al peso del vehículo, debe ser incorporado independientemente del peso que acuse el mismo.

A partir de la segunda carrera inclusive, los pilotos cargarán un lastre de cuatro kilos en Clase 2 y cinco kilos en Clase 3, por cada inasistencia. En este punto, el límite de carga máxima es de 24 kilos para Clase 2, y 30 Kilos para Clase 3.

En las fechas Nro. 11 y Nro. 12 del campeonato, todos los participantes competirán sin lastre adicional en sus vehículos.

15.1 – LASTRE CÁMARA DE TV

Las cámaras de TV que no fueran designadas por la categoría A.P.A.T., no serán tenidas en cuenta como parte del peso de vehículo para la Verificación Técnica.

Aquel piloto que sea designado por la categoría para utilizar la cámara de la televisión oficial, tendrá la obligación de permitir la instalación de la misma. En el caso que un vehículo no tenga instalada una cámara oficial de TV deberá colocar un lastre de cuatro (4) kg.

15.2 – LASTRE PARA CUMPLIR CON EL HANDICAP

Su Fijación, ubicación y demás consideraciones serán las establecidas según lo indicado en el Reglamento Técnico.

Art. 16- CAMBIO DE MOTOR o TAPA DE CILINDRO

Aquel Concurrente que decidiera cambiar el Block o Block y Tapa de Cilindros como así también desmontar o reemplazar Tapa de Cilindros luego de la Verificación Previa, mantendrá el derecho a Clasificar largara las Series Clasificatorias o la Prueba Final según corresponda, con un recargo de acuerdo a lo siguiente:

Block o Block y tapa de cilindro: Recargará con 0,500/1000 al mejor tiempo de vuelta clasificatorio en caso de reemplazo durante entrenamientos y clasificación. En caso que el reemplazo sea en la serie, deberá largar la prueba final desde el último lugar.

Desmontar o reemplazar Tapa de Cilindros: Recargará con 0,250/1000 al mejor tiempo de vuelta clasificatorio en caso de reemplazo durante entrenamientos y clasificación.

El reemplazo de motor, o el desmonte o reemplazo de tapa de cilindro, deberá ser comunicado al Departamento Técnico de la ACTC hasta sesenta minutos después de finalizada la clasificación. Pasado ese tiempo, partirá desde la última posición en la serie que le corresponda. Los Comisarios Deportivos podrán aplicar el recargo en tiempo establecido en el presente artículo, aun habiendo transcurrido más de sesenta minutos, con sus debidos fundamentos.

Cualquier corte o rotura de precintos debe ser autorizado por los Comisarios Deportivos caso contrario será sancionado según corresponda (Artículo Nro. 12 del RC).

Art.-17- 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, no siendo apelable y debiendo ser abonada en el momento de su notificación, no pudiendo participar de ninguna Prueba hasta que no sea cumplimentado el pago.

Art-18- SEGURIDAD GENERAL

Se darán instrucciones oficiales a los pilotos mediante las señales estipuladas en el Artículo 15 inc. 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del RDA-ACTC.

A los pilotos se les prohíbe conducir su auto en dirección opuesta a la carrera o marcha atrás, a menos que sea absolutamente necesario a fin de removerlo de una posición peligrosa. Cualquier piloto que tenga intención de dejar la pista o dirigirse a su box debe señalar su intención de hacerlo con suficiente anticipación, asegurándose que puede realizar la maniobra sin peligro.

Durante las pruebas de entrenamiento, clasificación y la carrera, los pilotos pueden usar solo la pista y en todo momento deben observar las disposiciones del presente reglamento. Si un auto se detiene durante una práctica o carrera, debe ser retirado de la pista tan pronto como sea posible para que su presencia no constituya un peligro u obstaculice a otros participantes.



Durante los entrenamientos, un auto podrá ser empujado o asistido para sacarlo de una posición peligrosa, siguiendo las directivas de los Comisarios de Pista y podrá continuar con las prácticas. Durante una Clasificación; Series ó Final, si el piloto no puede por sus propios medios sacar el auto de una situación peligrosa en forma inmediata, los Comisarios de Pista tienen la responsabilidad de asistirlo, ubicándolo en un lugar seguro, quedando impedido de proseguir con la prueba de clasificación, serie o final.

Para el caso que la asistencia brindada provoque el arranque del motor, deberá ingresar en forma inmediata a boxes y quedar bajo el régimen de Parque Cerrado, caso contrario será excluido. Si en el momento de la salida de Boxes para armar la grilla de Series o Final, un auto quedase detenido en algún sector del circuito, podrá ser asistido y remolcado hasta el sector de boxes en donde deberá reparar y largar desde dicho lugar, luego de producida la largada de la prueba en cuestión.

Las reparaciones previstas solo pueden ser realizadas cuando el vehículo quede posicionado en un lugar que no implique peligro para él y para el resto de los participantes. Un piloto que abandone un auto debe dejarlo en punto muerto y con el volante correctamente colocado. Asimismo, si el auto se encuentra en una posición que implique riesgo para los demás participantes, es responsabilidad del piloto permanecer cerca del auto detenido, en un lugar seguro y colaborar con los oficiales de pista para movilizar el vehículo.

Si un piloto tiene serias dificultades mecánicas durante las prácticas o la carrera debe dejar la pista ni bien sea seguro hacerlo. Quien no cumpla con esta disposición o realice una maniobra o tenga una actitud que implique serio peligro para el resto de los participantes, será sancionado. Durante la carrera, solo se puede poner en marcha un vehículo con el arranque, salvo en la calle de boxes o en los momentos y lugares establecidos en el presente reglamento donde se permitirá el uso de sistemas externos.

Durante el transcurso de las distintas pruebas los integrantes de los equipos no pueden salir del límite de los boxes para prestar ningún tipo de atención o ayuda a su piloto, salvo que sean autorizados por el Director de Carrera o por los Comisarios Deportivos. Los límites de los boxes están comprendidos por la zona entre las líneas de control de velocidad inicial y salida de ese sector.

Los pilotos que participen en las prácticas y en la carrera DEBERAN LLEVAR EN TODO MOMENTO los buzos; protectores de cuello; cascos especificados; capuchas; ropa interior; guantes; botas y los cinturones colocados. Si un piloto se ve involucrado en un accidente o incidente no deberá abandonar el autódromo sin el consentimiento de los Comisarios Deportivos.

Sé prohíbe empujar el auto a lo largo de la pista o hacerlo cruzar así la línea de llegada, lo que determinará su exclusión. En caso de lluvia el faro posterior debe estar encendido, mientras circulen con pista húmeda. En la Prueba Final, antes de salir de boxes un auto podrá ser detenido por los Comisarios Técnicos si no tiene encendida la luz de lluvia para que la repare en su box. No se impondrán sanciones en el caso que el faro no encienda durante la carrera, ni habrá necesidad de detener el auto.

El Concurrente de cada auto o equipo durante el transcurso de las pruebas de entrenamiento, clasificación, series y final será responsable de mantener despejada la calle de boxes en el área delimitada por la proyección de los laterales de su box, desde el frente del mismo hasta la isla de señaleros, incluida ésta.



El Director de Carrera o el Director de la Prueba podrán exigir que un piloto pase por un examen médico en cualquier momento del evento.

El incumplimiento de las disposiciones del RDA o del presente Reglamento Deportivo, referidas a la disciplina general de seguridad puede significar la exclusión de la prueba del auto y del piloto involucrado.

Art.-19- SISTEMA DE INFORMACION DE PACE CAR Y BANDERA ROJA

Es Obligatorio el uso del sistema electrónico de información al Piloto del ingreso del Auto de Seguridad, y/o señalización de Bandera Roja. Con tal fin deberán usarse cables antiparasitarios y bujías resistivas. El sistema homologado por APAT es el siguiente: Marca Lisso

UBICACIÓN DEL TRANSPONDER EN EL AUTO DE CARRERA

Su ubicación será en cualquiera de los pasarruedas traseros, del lado externo, con su correspondiente porta sensor.

Art.-20 - CONTROL DE SEGURIDAD PASIVA

Los controles de estos ítems los realizarán los Comisarios Técnicos en la Verificación Previa a la competencia o en cualquier momento de la misma. Estos verificarán que los elementos tales como CASCO, PROTECTOR CERVICAL, GUANTES, BUTACAS, REDES DE PROTECCION, BOTAS, CAPUCHAS, ETC. Cumplan con las homologaciones y sus respectivos vencimientos. El incumplimiento de los requisitos de Seguridad Pasiva puede provocar la Exclusión del Evento del auto y el Piloto.

Art-21- SEÑALEROS

Durante todo el evento, el paredón de la isla de cronometraje deberá estar vacío. Solamente se permitirá para engrillar 1 (uno) señalero por auto y una vez realizado esto, obligatoriamente, deberán abandonar el lugar.

Art.-22- PRUEBAS

Las pruebas serán libres hasta que el piloto participe por primera vez en una competencia del presente campeonato.

A partir de ese momento, cada piloto podrá realizar tres (3) pruebas, en el circuito elegido por su equipo, debiendo informar vía e-mail a prensa@apat.org.ar con 24 horas de antelación.

Pruebas: Se consideran como tales a las que se realizan en un día.

En su primera competencia, todo equipo informará a APAT el único circuito a utilizar para dichas pruebas. APAT definirá el circuito de pruebas de aquellos equipos que, con posterioridad a su primera participación, no lo hayan informado.

La categoría analizará los pedidos de pruebas en el kilómetro. Las mismas se deberán solicitar vía e-mail a prensa@apat.org.ar con 48 horas de anticipación.



En caso se realice un evento especial con dos pilotos, a fin de favorecer las pruebas de los pilotos invitados que participarán durante la temporada, se agregará una prueba a las dispuestas anteriormente, completando un total de cuatro ensayos. Dicha prueba podrá realizarla únicamente el piloto invitado, en el circuito de pruebas designado por el equipo de competición previamente o en un escenario a determinar por la CD.

Cualquier situación que se presente y no esté contemplada en este reglamento, deberá ser comunicada a APAT para que sea evaluada por la Comisión Directiva.

Toda transgresión al presente artículo será sancionada con el **equivalente al valor de 200 litros de combustible súper marca SHELL** de multa, y además no podrá participar en la siguiente competencia.

La categoría podrá disponer la colocación de un sistema de seguimiento satelital en todos los vehículos de competición, a los efectos de verificar en tiempo real el cumplimiento de este artículo.

Art. 23- CAMARA DE VIDEO INTERIOR

Todos los pilotos, deberán disponer de dos cámaras de video oficial de uso obligatorio, la cual estará a disposición de los Comisarios Deportivos y/o APAT en forma exclusiva, pudiendo ser requerida en cualquier momento del evento.

Una cámara deberá ubicarse frente al parabrisas y la restante deberá ubicarse frente a la luneta trasera, en ambos casos, a 15 centímetros respecto al elemento de referencia (parabrisas y luneta).

El Concurrente de cada auto será responsable de la puesta en funcionamiento de la cámara antes de cada salida a pista, para cada salida a pista del vehículo. (Entrenamientos - Clasificación – Series - Prueba Final).

Queda prohibida la extracción de las tarjetas de memoria de las grabadoras de dichas cámaras por cualquier motivo.

Serán de aplicación las sanciones previstas en el presente reglamento, pudiendo llegar hasta la exclusión del auto participante en caso de observarse alguna irregularidad atribuible al equipo.

Las grabaciones de dichas cámaras, y las que sean empleadas como propias por APAT que estén afectadas al análisis de una maniobra no podrán ser utilizadas para fines promocionales, periodísticos ni publicadas en redes sociales

Art. 24- COMUNICACIÓN RADIAL

Es obligatorio el sistema de comunicación radial de los pilotos con los Comisarios Deportivos. La comunicación será provista por la empresa BRAVATEC, a cargo del piloto. La no contratación del servicio, implicara la sanción equivalente al valor de 200 litros de combustible súper marca SHELL.



Art. 25 - RECLAMOS DE REVISIÓN DE MANIOBRAS HACIA LOS COMISARIOS DEPORTIVOS.

Solo el piloto y/o el concurrente de un vehículo, podrá dentro de los plazos establecidos, por el R.D.A. a formular un reclamo ante las autoridades de la competencia.

Todo reclamo de índole deportiva dirigido hacia los Comisarios Deportivos, deberá efectuarse por escrito, mediante la planilla confeccionada para tal fin, acompañado de la captura del momento objeto de análisis. **El mismo, en todos los casos deberá ir acompañado del arancel fijado anualmente por el ente fiscalizador**; dicho arancel será reintegrado en aquellos casos en donde el comisario deportivo haga lugar al reclamo presentado. Queda prohibida la presencia de toda persona allegada al equipo, o al piloto en las adyacencias del móvil de la ACTC., como así también en otros sectores en donde desarrollen su sanción, a los licenciados piloto y/o concurrente.

Art. 26 - EVENTOS PROMOCIONALES

Aquel piloto que fuera convocado por la categoría para participar en algún evento promocional y/o producción que responda a la difusión y promoción de las actividades de la categoría deberá concurrir obligatoriamente. El incumplimiento de lo anteriormente expuesto ocasionará una sanción equivalente al valor de 200 litros de combustible súper marca SHELL de multa.

Art. 27 - PODIO y CONFERENCIA DE PRENSA

Es obligación de los tres primeros pilotos clasificados en las pruebas finales asistir al podio y a la conferencia de prensa inmediatamente de finalizadas las competencias.

Una vez terminada la prueba los pilotos llegarán al parque cerrado, deberán poner a disposición de la Comisión Técnica el vehículo para la posterior revisión, y luego deberán dirigirse al podio a efectos de dar cumplimiento con los compromisos televisivos.

No será aceptada, salvo fuerza mayor fehacientemente constatadas por las autoridades – ninguna demora ni interrupción en el trayecto que une estos extremos.

Es obligación de los tres primeros pilotos de la clasificación general publicada el día sábado, al terminar la segunda tanda de clasificación, a concurrir al centro y/o sala de prensa para brindar las entrevistas solicitadas por los medios especializados.

Quien no cumpliera con ello, salvo por causa justificada o de fuerza mayor a entender por los Comisarios Deportivos, será penalizado con multa, de valor equivalente a 200 litros de combustible súper marca SHELL.

Art. 28 - BALANCE POR PERFORMANCE

La comisión directiva, conjuntamente con el departamento técnico realizara análisis durante tres carreras para realizar cambios si son necesarios. De los siguientes ítems de la ficha técnica de cada modelo: Relación de compresión, Arandela restrictiva, Peso mínimo del Vehículo. De ser necesario otra modificación será consultado con la CAF de la ACTC.

Art. 29 – PUBLICIDAD EN VENTANILLAS LATERALES

Se podrá invadir las ventanillas laterales 100mm tomado de la parte más externa superior de dichas puertas y trazando una línea imaginaria paralela al piso de acuerdo a la siguiente imagen



Art. 30 – CODIGO y REGLAMENTO DE CONVIVENCIA

Se anexa al presente Reglamento de Campeonato, el Código y Reglamento de Convivencia vigente a los fines informativos.