



REGLAMENTO GENERAL PARA LAS COMPETENCIAS DE LOS CAMPEONATOS NACIONALES DE REGULARIDAD EN RUTA Y EN CIRCUITO C.U.A.S. 2010

Artículo 1 ORGANIZACION. El Club Uruguayo de Automóviles Sport (CUAS), organiza los Campeonatos Nacionales de Regularidad 2010 de Automóviles Sport e Históricos, para socios del Club, invitados por la Comisión Directiva, y para aquellos vehículos y participantes que cuenten con la aprobación de la Comisión de Admisión; que se registrarán por el CDI de la FIA, el Reglamento General de CODASUR, el RDN de la FUAD, el presente Reglamento General, y los Reglamentos Particulares de cada Prueba. Las pruebas serán fiscalizadas por la Federación Uruguaya de Automovilismo Deportivo (F.U.A.D.).

Artículo 2 DESARROLLO y PUNTUACION. Se realizarán los siguientes campeonatos por separado:

A) VELOCIMETRO:

- 1) Regularidad Pilotos con 6 fechas. Se premiarán los 3 primeros puestos.
- 2) Regularidad Copilotos con 6 fechas. Se premiarán los 3 primeros puestos.

B) ODOMETRO:

- 1) Regularidad Pilotos, con 6 fechas. Se premiarán los 3 primeros puestos.
- 2) Regularidad Copilotos, con 6 fechas. Se premiarán los 3 primeros puestos.

Pruebas Puntuables: Se consideran las 1000 Millas Sport e Históricos 2010 como 3 fechas, más la prueba "De los 500 kilómetros", y 2 pruebas de Autódromo (6 Horas y 2 Horas).

El Organizador podrá anular, postergar o suspender la realización de alguna fecha o del campeonato por causas de fuerza mayor.

Serán admitidos para participar en el campeonato nacional 2010, los automóviles Sport, los sedanes históricos con una antigüedad mayor a 20 años, y los que a juicio del organizador tengan especial interés para la prueba. Serán considerados sedanes históricos aquellos automóviles cuyos modelos hayan tenido participación destacada en las pruebas nacionales o extranjeras, o que así lo justifiquen por su historia o diseño.

El organizador podrá incluir fuera de campeonato una categoría para Principiantes con pruebas de otro tipo.

Puntuación:

La puntuación para los Campeonatos Nacionales de Regularidad C.U.A.S. 2010, corresponde a la posición obtenida al finalizar cada competencia puntuable para los Campeonatos, en cada una de las categorías ODOMETRO y VELOCIMETRO.

Se tomarán todos los resultados en el que haya participado cada Piloto o Copiloto en el 100% de cada prueba, y se sumarán en los diferentes Campeonatos.

Serán ganadores quienes tengan mayor puntaje.

Desempates: Los desempates se harán de acuerdo al siguiente orden.

- 1o. El mejor ubicado en la general de las 3 etapas de las 1000 Millas.
- 2o. Mejor ubicado en la general de las 6 Horas.

Si en esa forma no se decidiera el desempate se decretará empate.

Puesto:	1o.	2o.	3o.	4o.	5o.	6o.	7o.	8o.	9o.	10o.
Puntos:	30	25	22	20	18	16	14	12	10	9

Puesto:	11º.	12º.	13º.	14º.	15º.	16º.	17º.	18º.	19º.	20º.
Puntos:	9	8	7	6	5	4	3	2	1	1

Artículo 3 ESPECIALIDADES

REGULARIDAD:

Habrà 2 modalidades.

- A) EN RUTA. (Con dos categorías) CONTROL DE MARCHA (odómetro) y VELOCIMETRO.
- B) EN CIRCUITO.

Artículo 4 INSCRIPCIONES Y CATEGORIAS. Las inscripciones se llevarán a cabo en las oficinas del CUAS, Edil Hugo Prato 2325 en el horario de 15 a 21 horas. El plazo de las inscripciones para participar de las fechas puntuables en los Campeonatos Nacionales de Regularidad CUAS 2010 se tomará hasta el jueves previo a la largada. En el caso de las 1000 Millas Sport e Históricos 2010, el plazo será hasta 10 días previos a la largada

de dicha competencia. Las especialidades y categorías se formarán independientemente del número de inscriptos.

Artículo 5 PARTICIPANTES. Participarán hasta dos tripulantes por automóvil durante el desarrollo de las competencias de regularidad, tanto en circuito o ruta, que serán los que figuren en la ficha de inscripción y puntuarán para el campeonato general del 2010, o para la competencia propiamente dicha, como piloto, el tripulante que conduzca el vehículo y como copiloto, el tripulante que acompañe al piloto en el 100% del recorrido respectivamente.

Se exceptúan los casos de regularidad en circuito para los competidores inscriptos en régimen de duplas, las cuales van a alternar la conducción del vehículo, y se regirán de acuerdo al artículo 7 B.

El participante que puntúe como Piloto deberá haber manejado el 100 % de la prueba, en todas las modalidades, tanto en Ruta como en Circuito.

Los participantes deberán cumplir con las exigencias del C.D.I. de la F.I.A., el R.D.N., y las licencias habilitantes para regularidad expedidas por la F.U.A.D.

El piloto deberá contar con licencia nacional de conductor vigente.

Artículo 6 INSTRUMENTAL Y EQUIPAMIENTO.

A) Categoría CONTROL DE MARCHA (ODOMETRO)

Velocímetros y Odómetros: estos deberán ser los originales, correspondientes por catálogo de fábrica a la marca, modelo y serie del vehículo o uno similar autorizado por las autoridades de la prueba.

Aquellos vehículos que originalmente no cuenten con un parcializador de 100 mts. en el odómetro; podrán adaptar exclusivamente su último dígito para que cumpla esa función.

En las réplicas se admitirá un solo velocímetro con odómetro que deberá tener un máximo de 10 cm. de diámetro; el velocímetro deberá ser de aguja y el odómetro no podrá marcar menos de 100 mts., y deberá ser aprobado por las autoridades de la prueba.

Estos instrumentos autorizados por los dos párrafos anteriores, son los únicos instrumentos de medir velocidad y distancia que se pueden utilizar mientras el vehículo se encuentre circulando, y deberán funcionar de acuerdo a las especificaciones de fábrica, estar ubicados en su lugar de origen, y no podrán tener agregados o exclusiones que modifiquen las marcaciones del cuadrante ni alteraciones en el formato de la aguja, del lado interior del vidrio.

Del lado exterior del vidrio esta permitido el uso de lupas, luces y marcas correctoras y otros elementos que sirvan como apoyo visual de la posición de la aguja o de la marca del odómetro. Se permite además medios electrónicos como cámaras que faciliten la lectura e instrumentos similares, PC's o calculadoras programables.

Solamente se aceptará un error de hasta un 20 % entre:

- 1) la velocidad por velocímetro y la velocidad oficial, y
- 2) entre la medición por odómetro y la medición oficial.

En los automóviles que estén equipados de fábrica con velocímetros digitales estos no podrán tener una marcación inferior a 1 KPH y el odómetro una marcación inferior a 100 metros.

Si se reemplazara el velocímetro durante la prueba se deberá hacer entrega del reemplazado a los Comisarios Deportivos, que tendrán la facultad para hacer los controles que crean necesarios.

Cuentarrevoluciones. El contarrevoluciones permitido será del tipo de aguja. Se permitirá colocar contarrevoluciones adicionales siempre y cuando el diámetro exterior del mismo no exceda los 15cms de diámetro máximo y con un rango no menor a 6000 RPM.

B) Categoría VELOCIMETRO:

Velocímetros y Odómetros: estos deberán ser los originales, correspondientes por catálogo de fábrica a la marca, modelo y serie del vehículo o uno similar autorizado por las autoridades de la prueba.

El odómetro y el totalizador deberán estar convenientemente tapados.

En las réplicas se admitirá un solo velocímetro con odómetro que deberá tener un máximo de 10 cm. de diámetro y el velocímetro deberá ser de aguja.

Estos instrumentos autorizados por los dos párrafos anteriores, son los únicos instrumentos de medir velocidad y distancia que se pueden utilizar en todo momento, y deberán funcionar de acuerdo a las especificaciones de fábrica, estar ubicados en su lugar de origen, y no podrán tener agregados o exclusiones que modifiquen las marcaciones del cuadrante ni alteraciones en el formato de la aguja del lado interior del vidrio.

Del lado exterior del vidrio esta permitido el uso de lupas, luces y marcas correctoras y otros elementos que sirvan como apoyo visual de la posición de la aguja. No se permitirá ningún elemento electrónico ej. cámaras, computadoras, etc.

Solamente se aceptará un error de hasta un 20 % entre la velocidad por velocímetro y la velocidad oficial, y entre la medición por odómetro y la medición oficial.

En los automóviles que estén equipados de fábrica con velocímetros digitales estos no podrán tener una marcación inferior a 1 KPH y el odómetro una marcación inferior a 100 metros.
Si se reemplazara el velocímetro durante la prueba se deberá hacer entrega del reemplazado a los Comisarios Deportivos, que tendrán la facultad para hacer los controles que crean necesarios.
Cuentarrevoluciones. El contarrevoluciones permitido será del tipo aguja. Se permitirán colocar contarrevoluciones adicionales hasta 10 cm. de diámetro máximo, con un rango mínimo de 6.000 RPM y aguja con tope.

El incumplimiento de este artículo podrá ser causal de exclusión de la prueba.

HANDICAP PARA CATEGORIA ODOMETRO Y VELOCIMETRO

Handicap y recargos para pruebas de ruta:

- 1) vehículos fabricados hasta el al 31/12/55, tendrán un handicap de 20%
- 2) vehículos fabricados desde el 01/01/56 hasta el 31/12/65, tendrán un handicap del 10%.
- 3) Aquellos vehículos fabricados desde el 01/01/66 hasta 31/12/85, tendrán 0 (cero) de handicap, esto significa que su penalización será exactamente la que surge de la liquidación al final de la etapa,
- 4) vehículos fabricados entre el 1/1/86 y 31/12/95, tendrán un recargo del 10%.
- 5) vehículos posteriores al 01/01/96, tendrán un recargo del 20%.

Todos los handicaps y recargos serán tomados de su penalización final luego de haber descontando los descartes.

Handicap y recargos para pruebas de pista:

- 1) Los vehículos cuya fabricación sea anterior al 31/12/55, tendrán un handicap de 20%
- 2) Los vehículos fabricados entre el 1/1/56, hasta el 31/12/65 tendrán un 10% de handicap.
- 3) Los vehículos fabricados entre el 1/1/66 hasta el 31/12/95 tendrán 0 (cero) de handicap.
- 4) Los vehículos posteriores al posteriores al 01/01/96, tendrán un recargo del 10%

Artículo 7 SISTEMA DE MARCHA Y TIPOS DE CONTROLES Y TOMA DE TIEMPOS. Para la toma de tiempos en las competencias será utilizado el REGLAMENTO DE USO DE RELOJES.

Los competidores deberán completar el recorrido de las Pruebas por los medios propios de su automóvil o de éste empujado por su tripulación, no pudiendo éste ser remolcado ni empujado por ningún otro vehículo sin excepciones. Solamente será permitido ser empujado hasta 50 metros a los efectos de la puesta en marcha en caso de problemas mecánicos.

La sustitución de un automóvil podrá hacerse hasta media hora antes de la largada oficial de una prueba, debiéndose dar aviso a las autoridades de la misma a efectos de la revisión correspondiente.

REENGANCHES: Se permitirá los reenganches para la etapa siguiente a aquellos vehículos que no hubieran completado íntegramente el recorrido de una etapa; con una penalización igual a la del último clasificado de su categoría en esa etapa más 5 segundos.

Los sistemas de marcha serán: A) REGULARIDAD EN RUTA; B) REGULARIDAD EN CIRCUITO.

A) REGULARIDAD EN RUTA

Su finalidad es mantener distintos promedios de velocidad (fijos o a elección). Su desarrollo emana de los elementos dispuestos en la Hoja de Ruta y su objetivo se deberá lograr con el uso del instrumental autorizado del vehículo y el Material de Navegación autorizado.

A1.- Material Autorizado de Navegación para especialidad CONTROL DE MARCHA: Relojes, cronómetros, computadoras, calculadoras, tablas de cálculos de velocidades, tablas de tiempos, tablas de distancias, (NO mediciones de ruta las que están expresamente prohibidas en cualquier formato o en la computadora), tablas de factores de corrección, de permanencias, y de recuperación, etc.

No se permitirá el uso de GPS de ningún tipo ni cualquier sistema de uso similar que permita medir distancias mientras el vehículo esta circulando (salvo el odómetro).

A2.- Material Autorizado de Navegación para especialidad VELOCIMETRO: Relojes, cronómetros, calculadoras, tablas de cálculos de velocidades, tablas de tiempos, tablas de distancias, (NO mediciones de ruta las que están expresamente prohibidas), tablas de factores de corrección, de permanencias, y de recuperación, etc.

No se permitirá el uso de computadoras, notebook y otros similares. Así mismo se prohíbe el uso de GPS de ningún tipo ni cualquier sistema de uso similar que permita medir distancias en ningún momento.

A3.- Las Autoridades de la competencia podrán disponer en cualquier momento, antes, durante o después el desarrollo de cada Prueba, la verificación y revisión de un automóvil y el material de navegación, contenido de las computadoras o podrán colocar veedores en los automóviles, bajo pena de exclusión, en caso de negativa.

A4.- Los competidores retiraran su Hoja de Ruta como mínimo treinta (30) minutos antes a su hora oficial de largada, y será de responsabilidad de los competidores el chequeo previo de ésta para verificar si se encuentra en forma completa y legible.

La hora oficial de cada prueba será regida por la hora oficial emitida por satélite, la cual será difundida por el reloj digital oficial del CUAS.

A5.- Serán causales de exclusión:

a) Entablar comunicación de cualquier tipo con los demás competidores, o intercambiar información por cualquier medio con un tercero, sea competidor o no, relativa a tiempos de carrera o ubicación de controles, habiendo información total o parcial pendiente de entrega al personal de control.

b) Apartarse de las indicaciones de la Hoja de Ruta en forma que a juicio de las autoridades de la prueba fuera inconveniente.

c) No respetar las indicaciones del personal de control.

d) Adoptar actitudes que a juicio de las autoridades de la prueba, sean antideportivas.

e) Invertir el sentido de marcha, regresando hacia atrás, por más de 50 metros, desde la primera referencia de una zona de búsqueda o controlada salvo en el caso del numeral 13 de este artículo.

f) No cumplir en su totalidad con el Artículo 6to. De este reglamento.

g) Se encuentra prohibido tener en el vehículo de competencia, mediciones de ruta en cualquier formato o en las computadoras.

A6.- No se podrá ingresar a una distancia menor a 50 mts. antes de la primera referencia de las zonas de búsqueda o controladas excepto durante los 50 segundos previos a su hora ideal de largada o de paso.

Estará terminantemente prohibido los retomes en la ruta (ceritos) o desviaciones bruscas 1000 metros antes de la primera referencia de las zonas de búsqueda o controladas.

A7.- Se define como un kilómetro, la distancia que existe en la Ruta 1, en dirección al Oeste, entre los mojones de la derecha de la ruta, Km. 14 y Km. 15 y esa escala será respetada en todas las hojas de ruta. Se aceptarán como válidas las diferencias que surjan en las mediciones oficiales debidas a la incidencia de factores tales como la temperatura exterior, la temperatura y presión de los neumáticos, los cambios en el pavimento, la humedad ambiente, etc. las que no serán superiores al 0,5% (medio por ciento, cinco metros cada mil metros).

A8.- Las referencias estarán todas ubicadas a la derecha del camino. Deberán estar claramente indicadas de manera que no se presenten dudas para su identificación. Si fuera necesario se apoyará la ubicación de las mismas relacionándolas con algún objeto material inamovible perfectamente definible como puentes, mojones indicadores de kilómetros, etc. Las referencias no podrán estar ubicadas a más de siete (7) metros de la línea de la calzada.

A9.- Se considerará como Referencia Informada a la que tenga indicada la hora oficial de carrera correspondiente y la distancia entre ella y una anterior.

A10.- El Director podrá reemplazar o clarificar cualquier tipo de referencia con banderas, banderines, o carteles.

A11.- Cuando en un mismo minuto aparezcan dos referencias iguales para indicar un autocontrol o referencia informada será considerada como válida la primera referencia, si la Hoja de Ruta no indicara lo contrario.

A12.- El puesto de control que reciba la planilla de autocontroles podrá estar indicado en la hoja de ruta con hora y minuto de paso y podrá estar ubicado como máximo a 3 Km. después del final de la zona del último autocontrol. La entrega se hará en la primera pasada por ese puesto de control.

A13.- Franquicia de Marcha

a) Los competidores podrán detener su marcha, regresar SOLAMENTE a la referencia inmediata anterior y reanudar la misma, exactamente 20 minutos 30 segundos, 00/100 diferidos o 20 minutos 15 segundos, 00/100 (dependiendo si la largada se realiza cada 60 o 30 segundos respectivamente) diferidos respecto a su hora inicial de carrera.

Esta franquicia de marcha se utilizará exclusivamente para situaciones de desperfectos mecánicos, en caso contrario, los participantes que utilicen esta franquicia de forma engañosa serán penalizados por las autoridades de la competencia.

La franquicia de marcha se podrá tomar una sola vez por etapa.

Podrán volver a su hora original cuando les sea posible.

b) La penalización de cada franquicia será 0,20 punto (veinte centésimas de segundo) por cada control dentro de la zona en que usa la franquicia.

c) Los competidores deberán obligatoriamente comunicar, la o las franquicias que hayan utilizado y donde las utilizaron y si informan tiempos originales o con el agregado de la franquicia. Si omitieran esta información y surgieran dudas con algún tiempo informado, en la liquidación de los resultados se considerará que no tomaron la franquicia y que informan con tiempos originales.

d) En el tramo anterior al puesto de control definido en el numeral 12, no se podrá tomar la Franquicia de Marcha entre el final de esa última Zona y el puesto de control anteriormente mencionado.

A14.- El puntaje de cada competidor surgirá de:

AUTOCONTROLES. (Numeral A15)

CONTROLES SECRETOS. (Numeral A16)

CONTROLES DE SELLO. (Numeral A17)

DESCARTES. (Numeral A18)

A15.- Autocontroles

a) Serán referencias las que intencionalmente se han omitido la información de los segundos y las centésimas los que deberán ser informados por los competidores.

b) Estarán separados a no menos de noventa segundos entre sí, a no menos de 90 segundos de una referencia informada, y a no menos de 90 segundos del comienzo de una zona controlada.

c) Se penalizarán los autocontroles con 0,01 puntos por cada centésima de segundo de diferencia del tiempo informado con el ideal, con una tolerancia de ± 5 centésimas con respecto a la hora ideal. Penalización máxima 2 puntos.

d) Los competidores dispondrán de 5 minutos a partir del tiempo oficial del puesto de control del numeral 12, para entregar la planilla de autocontroles en lugar a indicar por la dirección de la Prueba.

El atraso se penalizará con 0,1 punto (diez centésimas de segundo) por cada minuto de demora.

A16.- Controles Secretos

Serán puestos de control ubicados en la ruta, que tomarán como hora de paso la primera pasada de cada competidor frente a su línea visual, penalizando con 0,01 punto por cada centésima de segundo de diferencia de su hora de paso con su hora ideal, con una tolerancia de ± 10 centésimas con respecto a la hora ideal, solamente cuando estos sean tomados en forma manual.

Estos controles esperaran el paso de los competidores previendo las franquicias de marcha.

Penalización Máxima: 2 puntos

A17.- Controles de Sello

Se deberá ingresar en la zona comprendida entre la señal amarilla y la roja en la hora indicada y sellar entre el tiempo establecido como su tiempo de paso y los siguientes treinta minutos, y en ese caso no habrá penalización. De lo contrario la penalización será de 2 puntos.

El carné de ruta deberá ser sellado en el lugar establecido, estando el automóvil a la vista del personal de fiscalización, dentro de la zona señalada para dicho control.

A18.- Descartes por etapa:

Para la categoría VELOCIMETRO, en las pruebas de hasta 20 controles habrá 2 descartes, hasta 25 controles 3 descartes y para las pruebas de más de 25 controles habrá 4 descartes.

Para la categoría ODOMETRO, en las pruebas de hasta 25 controles habrá 1 descartes y para las pruebas de más de 25 controles habrá 2 descartes.

A19- En las pruebas, resultará vencedor en la clasificación general de cada especialidad quienes hayan acumulado menos puntos en contra considerando todas las penalizaciones y descartes.

Desempates de las pruebas:

1. Según los resultados sin descarte.

2. Según quien tuviera menos puntos en contra en: 1º) CONTROLES SECRETOS y 2º) AUTOCONTROLES.

Si en esa forma no se decidiera el desempate el que haya participado con el automóvil más antiguo.

B) REGULARIDAD EN CIRCUITO

Este tipo de prueba está permitido el uso de relojes.

En dichos Reglamentos Particulares se establecerá el tiempo máximo y mínimo de la vuelta a emplear. La penalización será de 0,01 puntos por cada centésima de segundo de diferencia en cada vuelta, sin tolerancia.

La penalización máxima será de 2 puntos por vuelta.

No se permitirá ningún tipo de comunicación radial ni telefónica con el exterior del vehículo.

Se podrán inscribir por automóvil uno o dos participantes.

Las Autoridades de la Prueba informarán las tandas que serán puntuables para el Campeonato, informándose en el reglamento particular de la misma.

Cada participante deberá indicar en la Ficha de Inscripción, quién va a puntuar como PILOTO O COPILOTO para los Campeonatos Generales en las categorías de VELOCIMETRO U ODOMETRO.

En el caso de las puntuaciones para el Campeonato General, quien oficie de PILOTO llevará los puntos para el Campeonato de Pilotos y quien oficie de COPILOTO llevará los puntos para el Campeonato de Copilotos.

En las tandas de la competencia, podrán alternarse o no en el manejo, la tripulación inscripta en el vehículo participante teniendo en cuenta lo siguiente:

El PILOTO que maneje en las tandas puntuables llevará los puntos para el Campeonato de PILOTOS.

El COPILOTO que oficie como tal en las tandas puntuables llevará los puntos para el Campeonato de COPILOTOS.

El ganador de las competencias de REGULARIDAD EN CIRCUITO será la tripulación del vehículo que logre menor penalización en todas las tandas puntuables de la prueba.

Los competidores podrán participar solamente en un vehículo durante la competencia, cada tripulación podrá integrarse por un máximo de hasta 2 participantes.

El puntaje obtenido por cada participante en cada prueba, será tenido en cuenta para los campeonatos Nacionales de Regularidad 2010, en sus diferentes categorías, y de acuerdo a como se hayan inscriptos los participantes.

Artículo 8 RECLAMACIONES. Se registrará según el Reglamento Deportivo Nacional de la FUAD y el CDI de la F.I.A.

Las mismas deberán estar acompañadas por la suma de U\$S 200.- (dólares americanos quinientos) que les serán devueltos en el caso de que el fallo sea favorable al denunciante.

Artículo 9 COMPORTAMIENTO. Durante toda la competencia y durante todos los actos oficiales de las competencias los participantes y sus miembros de equipo, deberán respetar las indicaciones que reciban de las autoridades de las pruebas. Las inconductas, faltas y/o actitudes antideportivas determinarán la exclusión de la competencia pudiendo ser pasibles de mayores sanciones.

Artículo 10 PUBLICIDAD. No se permitirá publicidad de carácter político, gremial o religioso. Las publicidades oficiales deben estar colocadas y cumplir al respecto con lo que se disponga en los Reglamentos Particulares. Aparte se permitirán otras publicidades hasta un máximo de 1.500 cm³ por lado del vehículo. La publicidad, se registrará por lo establecido en el CDI de la FIA y el RDN de la FUAD.

Artículo 11 RESPONSABILIDAD. Por el solo hecho de participar, el piloto y el copiloto declaran conocer el presente reglamento, el Reglamento Particular de la prueba, el RDN de la FUAD, Reglamento General CODASUR y el CDI de la FIA, y asumen expresamente su responsabilidad personal, (frente al CUAS, los demás participantes y terceros) por su acatamiento y por el respeto de las reglamentaciones de tránsito vigentes, pudiendo ser objeto de las sanciones pertinentes.

Artículo 12 REGLAMENTOS PARTICULARES. Los Reglamentos particulares de cada prueba que serán redactados por el Organizador o quien éste designe, no podrán modificar lo dispuesto en el presente Reglamento.

Artículo 13 EQUIPAMIENTO OBLIGATORIO:

Un extinguidor mata fuego con manómetro que indique la carga, la cual deberá tener por lo menos 1,5 Kg. de capacidad, convenientemente fijado y al alcance del piloto o copiloto participantes. Tendrá que disponer de un seguro para evitar que se suelte la carga y en las Pruebas especiales tendrá que ir sin el seguro puesto a efectos de poder utilizarlo en forma instantánea de precisar hacerlo.

Los pilotos y copilotos deberán disponer de cascos reglamentarios protectores para poder participar de las pruebas de regularidad en circuito.

Cinturones de seguridad obligatorios que deberán estar en buen estado debiendo usarlos el piloto y el copiloto durante todo el transcurso de la prueba. Se admitirán las modificaciones o calidad de cinturones que superen las previsiones del fabricante.

Todo el sistema eléctrico en óptimo estado, indicadores de giro (si estaban previstos por el fabricante).

Dos luces traseras de posición, más función de stop al frenar y un espejo retrovisor.

Guardabarros en las cuatro ruedas, que cumplan con su función específica y cubran como mínimo la tercera parte del perímetro de cada rueda y un 70 % del ancho de la misma. No se permitirán neumáticos recapados.

Artículo 14 ESPIROMETRIA. Los pilotos y copilotos deberán aceptar el control de alcohol y anti-doping si así se dispone por las autoridades.

Artículo 15 CHEQUEO DE RELOJES

Están autorizados chequeos posteriores al tiempo de largada en la medida que no interfiera con otras actividades que deban desarrollar las autoridades.