

Prescripciones Generales para Pruebas de Aceleración - PGPA - 2010

1. Generalidades

- 1.1 Las Prescripciones Generales para Pruebas de Aceleración (PGPA), establece las normas aplicables a la organización de competencias de aceleración, que se disputen en el territorio nacional.
- 1.2 El presente entra en vigencia a partir del día siguiente de su publicación y deja sin efecto todas las disposiciones referentes a competencias de aceleración, emitidas con anterioridad.
- 1.3 Las PGPA será de aplicación obligatoria por los clubes organizadores de estas competencias, por lo que los reglamentos particulares deben adecuarse a los términos y condiciones aquí estipuladas.
- 1.4 Las PGPA están en concordancia, en lo que resulte aplicable, con el Reglamento Nacional del Deporte Automotor (RNDA) y sus anexos.
- 1.5 Las competencias, a las que se refiere el presente, son de aceleración pura y se desarrollan en autódromos, aeropuertos, aeródromos y eventualmente en pistas públicas, especialmente acondicionadas, con las medidas de seguridad - para pilotos participantes, oficiales de la prueba y público en general-estipuladas en el presente y las que indiquen las autoridades pertinentes.
- 1.6 Las competencias se desarrollan sobre pistas paralelas rectas y de superficie plana, con tramos cronometrados de $\frac{1}{4}$ o de $\frac{1}{8}$ de milla de longitud.
- 1.7 La organización de las competencias está a cargo de los clubes de base a través de un comité de organización, el cual estará compuesto por tres miembros los cuales elaboran el reglamento particular pertinente, necesario para la obtención del permiso particular de la prueba que otorga la FEPAD, dicho reglamento debe incluir las fechas de apertura y cierre de inscripciones, el programa de actividades, las fechas de su publicación y difusión obligatoria y finalmente el detalle de las coordinaciones necesarias para implementar las medidas de seguridad en la pista de competencia.

- 1.8 Para poder participar en las pruebas, ya sea en calidad de conductor o concurrente, los interesados deben contar con la licencia "D" específica para este tipo de competencias.
- 1.9 Esta licencia, permite participar en las competencias de aceleración y no es equivalente de la licencia FIA necesaria para competencias de circuito o rally para cuyo efecto deberán cumplir con los requisitos de dichas licencias y pagar la diferencia de la tasa correspondiente.
- 1.10 Los clubes solicitarán anualmente su cronograma de competencias; la FEPAD aprobará o reestructurará o rechazará el calendario.
- 1.11 Los reglamentos particulares de cada competencia deben presentarse con una anticipación mínima a 30 días anteriores a la fecha del evento o, en su defecto, en el plazo que señale el RNDA.

2. De los Oficiales

- 2.1 Las competencias de aceleración que organicen los Clubes de Base, contarán con la relación de oficiales que se enumera a continuación:
 - a. **Comisario Deportivo FEPAD:** es el único oficial nombrado por la FEPAD, no tiene participación en ninguna función ejecutiva de la competencia, tiene autoridad, para hacer respetar el presente, el RNDA en lo que resulte aplicable y para resolver colegiadamente las reclamaciones que pudieran surgir con ocasión de la carrera.
 - b. **Comisario Deportivo del Club Organizador:** sus funciones son iguales al anterior, pero su responsabilidad es solo ante el club organizador.
 - c. **Director de la Prueba:** Es el responsable ejecutivo de mayor nivel en la competencia, sus funciones y atribuciones están detalladas en el CDI. Es el responsable de ejecutar las decisiones de los demás jefes y oficiales del evento, o de dejarlas en suspenso o no aplicarlas, asumiendo las responsabilidades correspondientes y liberando de ella al oficial respectivo.
 - d. **Jefe de Seguridad:** Es el responsable de que los pilotos, los vehículos participantes, la pista de carrera, y el público en general, cumplan con las disposiciones de seguridad, incluidas en el presente y en documentos específicos emitidos por las entidades oficiales pertinentes. Esta autorizado para impedir la participación de pilotos o vehículos que no cumplan los requisitos de seguridad, para verificar la pista de carrera, el área de pits, el emplazamiento del público y autorizar el inicio de la competencia, está autorizado también para interrumpir la competencia,

temporal o definitivamente, si a su juicio hay circunstancias que atentan contra la seguridad, de pilotos, oficiales o público espectador en general.

- e. **Juez Técnico:** responsable de autorizar la participación de un vehículo o de impedirla, por no haber superado la revisión técnica, o habiéndolo hecho, por no estar en condiciones en el momento de la competencia.
- f. **Juez de Tiempos:** responsable de la determinación de los tiempos (Tiempo Total, Tiempo de Carrera y Tiempo de Reacción) de cada una de las etapas de la competencia, así como de la elaboración del ranking de clasificación y de los resultados finales y el otorgamiento de puntajes.
- g. **Oficial de Pits.:** máxima autoridad en el área de Pits, es el responsable de hacer cumplir los dispositivos para el Area de Pits, detallados en el presente.
- h. **Oficial Médico:** responsable de autorizar la participación de los pilotos, en cuanto estén físicamente capacitados para hacerlo, esta autorizado para requerir el retiro de cualquier piloto, en cualquier momento de la carrera, por no encontrarse, a su juicio, en condiciones de salud adecuadas para participar en la competencia.
- i. **Juez de Partida:** Es el responsable de ubicar a los autos en el área de partida, de ordenar el inicio de la secuencia de partida, de otorgar tiempos de espera y de verificar el buen comportamiento de los pilotos en el área y en su caso penalizar a los infractores.
- j. **Juez de Llegada:** es el responsable dirimente, de determinar al ganador de cada pase, en caso de que por razones fuera de lo previsto, los sistemas electrónicos de control de tiempo , no funcionen o lo hagan de manera incorrecta

2.2 Los plazos, las instancias y los contenidos de los informes respectivos, presentados por el Director de la Prueba, los oficiales y jueces y jefes del evento, se adecuaran a lo dispuesto en el RDNA.

2.3 El o los Comisarios Deportivos FEPAD, y el Comisario Deportivo del club organizador, constituyen colegiadamente, la única instancia, para la resolución de reclamaciones, sus resoluciones deben emitirse como máximo a las 24 horas siguientes, después de presentado el reclamo

3. Del Equipamiento de Control de Tiempos

- 3.1 En consideración a las características especiales de las pruebas de aceleración, a la oportunidad en que se emite el presente y a los avances tecnológicos disponibles a la fecha, es obligatorio que los clubes que organicen pruebas de aceleración, dispongan como mínimo, de los siguientes equipos de control de tiempos, al menos a partir del segundo año en que iniciaron este tipo de competencias:
- a. **Arbolito de Partida:** con luces de pre-stage, stage, luces de advertencia ámbar, luz de partida verde y roja para falsa partida.
 - b. **Sensores de Partida:** en arreglos dobles, uno por cada pista, de tal forma que pueda registrarse, el ingreso y la salida del vehículo de la zona de estacionamiento previa a la partida, mediante el encendido de las luces de pre-stage y stage; además del instante en que el vehículo de cada competidor, empieza a moverse, en referencia al prendido de la luz verde del arbolito de partida.
 - c. **Sensores de Llegada:** uno por cada pista, de tal forma que pueda registrarse el instante en que el vehículo pasa por el punto de llegada.
 - d. **Impresora de Tickets:** Con capacidad de imprimir un informe personal de los resultados de cada piloto, inmediatamente después de que se termine una carrera o un pase. El ticket debe incluir el tiempo de reacción, el tiempo de carrera y el tiempo total de cada pase y/o carrera.
 - e. **Equipo de cómputo y software de soporte:** que permita operar los equipos antes mencionados y procese los reportes y consultas pertinentes.
- 3.2 El origen de los equipos, puede ser nacional o importado, siempre que cumplan con proporcionar la información requerida en el presente, en el momento que el operador lo requiera.
- 3.3 Adicionalmente a lo anterior y de manera obligatoria, para la etapa final, de la competencia se debe instalar una cámara filmadora en el punto de llegada, cubriendo ambas pistas, las imágenes grabadas servirán eventualmente como elemento verificador de los resultados.
- 3.4 Es recomendable pero no obligatorio, el uso de otros medios de control como detectores de velocidad en la llegada, registro de resultados en base de datos, cronómetros de periodos temporales, entre otros.

4. De la Pista de Competencia

- 4.1 La pista de Competencia, será obligatoriamente recta y plana, de un largo total igual al 200% de la extensión total cronometrada y de un ancho mínimo de 6 metros por cada una de las pistas paralelas.
- 4.2 Adicionalmente es recomendable que cuente con una pista de retorno, distinta a la pista de carreras; que permita a los vehículos de competencia desplazarse desde el área de llegada, hasta el área de los Pits.
- 4.3 El área donde se ubiquen las tribunas para el público, deberá estar por lo menos a 30 metros de la pista de competencia y solo podrán instalarse, en el sector paralelo a los primeros 70 mt. de la pista de carreras, debe disponer además de segmentos de contención de concreto, en caso no exista desnivel entre la pista y el terreno donde se instalen las tribunas.
- 4.4 Bajo responsabilidad del club organizador, en ninguna circunstancia debe permitirse la presencia de público o tribunas en las áreas ubicadas más allá de los primeros 70 mt paralelos a la pista de carrera, salvo que estén ubicados a una distancia de por lo menos 75 mt, del borde externo de la pista de carreras y disponga de un muro de contención de concreto.
- 4.5 El acceso a la zona de Pits y/o a la pista de carreras debe estar restringido al público espectador, mediante barreras divisorias, avisos indicativos y personal de seguridad.
- 4.6 El club organizador deberá contar obligatoriamente con una ambulancia y personal médico que este en condiciones de prestar primeros auxilios y en caso de necesidad desplazarse rápidamente a un centro de salud.
- 4.7 El club organizador deberá contar con extintores móviles de 6 Kg. como mínimo y opcionalmente con un vehículo contra incendios. Los extintores convenientemente ubicados cerca de la pista de competencia (02 unidades mínimo) y en la zona de pits (01 unidad mínimo).

5. De los Pilotos

- 5.1 Los pilotos participantes, deben acreditar en el momento de su inscripción, en la competencia, o cuando los oficiales lo requieran, su inscripción válida y vigente en el Padrón Especial de la FEPAD (licencia "D").

- 5.2 Los pilotos que sufran algún malestar en su salud, en el momento de la competencia, deben reportarlo obligatoriamente al Oficial Médico para que tome las acciones del caso.
- 5.3 Los pilotos deben usar casco protector de seguridad, el cual debe estar en buen estado y disponer de los arneses y hebillas que le permitan ir firmemente sujeto a la cabeza del piloto.
- 5.4 Los pilotos deben vestir ropa de algodón o de material no inflamable, estando completamente prohibido el uso de prendas de nylon o de materiales semejantes, de naturaleza inflamable. Se recomienda el uso de mamelucos de algodón o de material no inflamable. Para el caso de los pilotos que participen en autos más veloces de 7.5 seg. para el 1/8 de milla o de 12 seg. para el ¼ de milla su uso es obligatorio.

6. De la Competencia

- 6.1 Las carreras de aceleración pura consisten en que dos autos, estando completamente detenidos, parten de una misma línea con los motores en marcha, luego de que una luz verde se encienda y recorren una cierta distancia, típicamente ¼ o 1/8 de milla. El auto que cruce primero la línea de llegada es el que gana el pase (pique).
- 6.2 Se denomina "Pase", el recorrido completo de un auto por el tramo recto cronometrado. Se denomina "Carrera" a la parte de la competencia descrita en el punto precedente. Se denomina "Competencia" al conjunto de "Carreras", de una fecha en sus tres etapas.
- 6.3 Considerando la gran variedad de modelos de autos, configuraciones y cilindradas y la imposibilidad de establecer parámetros técnicos que aseguren la igualdad de oportunidades, entre los competidores, se ha adoptado el sistema de "Bracket Racing", "Grupos de Carrera" en adelante denominados como Categorías.
- 6.4 Para que los participantes de una categoría, reciban los puntajes correspondientes, según detalla del artículo 14.1 del presente, no se requiere que en la fecha participen un número mínimo de competidores.
- 6.5 Los tiempos serán medidos por medios electrónicos, a la centésima de segundo, las milésimas o fracciones menores de segundo no se consideran para la elaboración del cuadro de resultados.

Ejemplo de empate técnico:

Competidor A: 12.9647 seg.

Competidor B: 12.9635 seg.

Tiempo oficial de ambos competidores 12.96 seg.

6.6 Las categorías agrupan a los competidores según su Tiempo de Carrera potencial, denominado también como ET (Elapsed Time), en alguno de los siguientes grupos:

Categoría ¼ de milla	T. Mínimo segundos	T. Máximo segundos	Categoría 1/8 de milla	T. Mínimo segundos	T. Máximo segundos
17 segundos	17.00	Más de 17:00	11 segundos	11.00	Más de 11.00
16 segundos	16.00	16.99	10 segundos	10.00	10.99
15 segundos	15.00	15.99	9.5 segundos	09.50	09.99
14 segundos	14.00	14.99	9.0 segundos	09.00	09.49
13 segundos	13.00	13.99	8.5 segundos	08.50	08.99
12 segundos	12.00	12.99	8.0 segundos	08.00	08.49
11 segundos	11.00	11.99	7.0 segundos	07.00	07.99
10 segundos	10.00	10.99	6.0 segundos	06.00	06.99
09 segundos	9.00	Menos de 9.00	5.5 segundos	05.50	Menos de 05.50

6.7 Durante el tramo cronometrado, es obligatorio controlar los siguientes tiempos, en concordancia con el punto 3.1:

- a. **Tiempo de Reacción (Reaction Time RT):** es el tiempo que transcurre entre el instante que se da la partida y el instante en que el auto empieza a moverse. Si ese tiempo es negativo, es decir si el auto empieza a moverse antes que se dé la partida se configura una Falsa Partida.
- b. **Tiempo del Recorrido (Elapsed Time ET):** es el tiempo que transcurre desde que el auto empieza a moverse hasta que pasa por la línea de llegada.
- c. **Tiempo Total (Total time TT):** es el tiempo que transcurre desde que se da la partida, hasta que el competidor pasa por la línea de llegada. Este tiempo es igual a la suma del Tiempo de Reacción más el Tiempo de Carrera.

6.8 El tiempo válido para la determinación del ganador y perdedor de cada carrera (pique) es el Tiempo Total.

6.9 El tiempo válido para la clasificación y determinación del ranking de cada una de los Brackets o grupos es el Tiempo del Recorrido o ET.

6.10 Cuando dos participantes, empaten en su mejor tiempo de clasificación, se considerara como el más rápido, a efectos del ranking clasificatorio, a aquel que haya logrado más temprano (primero), ese tiempo.

- 6.11 Incurrir en Falsa Partida, deja sin tiempo al corredor que incurra en ella, además no es posible otorgar una nueva oportunidad de disputar esa carrera; el otro competidor puede continuar libremente su carrera, los tiempos efectuados por este último son válidos sin restricción alguna.
- 6.12 No es aceptable, que dos autos de diferentes categorías compitan entre ellos, por lo que si un auto supera su tiempo de clasificación, en un pase de la etapa final y además cambia de categoría a una superior (más rápida), será reclasificado y el perdedor continúa en carrera.
- 6.13 Si ambos autos, en la etapa final de la competencia, incurren en cambio de categoría a una superior (más rápida), solo el ganador será reclasificado, el perdedor en cambio, termina su participación.

7. Vehículos Admitidos

- 7.1 Todos los vehículos automotores de cuatro ruedas (excepto cuatrimotos), sean de serie o contruidos específicamente para competencia, que estén en perfecto estado de funcionamiento y que cumplan con las regulaciones y requisitos detallados en el presente.
- 7.2 .Los vehículos admitidos deberán, aprobar la revisión técnica, según se detalla en el del presente además deben cumplir con los siguientes requisitos:
 - a. Roll bar: obligatorio para vehículos con Tiempo de Recorrido menor a 11.49 segundos, en el ¼ de milla y 7.99 en el 1/8 así como para todos los vehículos convertibles. Según detalle del Anexo 1 del presente
 - b. Jaula antivuelco: para todos los vehículos con Tiempo de Recorrido menor de 10.99 segundos en el ¼ de milla y 7.99 en el 1/8. Excepto para los vehículos que mantengan inalterados el fire wall y el piso de la carrocería del auto, dichos autos podrán competir con barra antivuelco, si sus tiempos están entre 10.00 seg. y 10.99 seg. para el ¼ de milla y 7.50 en el 1/8. La Jaula Antivuelcos o Roll Cage se construirá de acuerdo a normas que igualen o superen lo dispuesto en el anexo H del RNDA
 - c. Los vehículos de serie deben tener parabrisas de vidrio laminado o templado, según sus especificaciones originales.
 - d. Todos los vehículos de serie deben tener salida por cualquiera de las dos puertas y tapabarros completos.
 - e. Los vehículos tubulares, deben ofrecer las facilidades para que el piloto lo abandone en caso de emergencia en no más de 5 segundos.

- f. Los vehículos tubulares que se inscriban por primera vez, en una competencia de aceleración, serán autorizados solo de manera condicional. Luego de terminada la etapa de prácticas libres de la competencia, el Juez Técnico confirmará la autorización para participar u ordenará el retiro del vehículo. El juez técnico esta autorizado a impedir la participación de estos vehículos, si a su juicio no cumplen con las medidas de seguridad, incluso antes o durante la etapa de prácticas libres.
- g. El parabrisas obligatorio en los vehículos de serie y opcional en los vehículos tubulares, no debe tener quiñes o rajaduras, ni debe estar cortado ni reparado con cinta adhesiva.
- h. Es opcional el retiro del capot de motor, o su reemplazo por otro de material aligerado debidamente asegurado.
- i. Es obligatorio que los vehículos que estén equipados con caja de cambios automática, cuenten con algún dispositivo que bloquee el ingreso accidental de la marcha atrás.

8. Verificación Administrativa

- 8.1 La inscripción en una competencia empieza con la verificación administrativa que consiste en la presentación de los documentos que acreditan la inscripción del vehículo y del conductor o conductores en el Padrón Especial FEPAD, (licencias "D").
- 8.2 Luego de efectuada la verificación administrativa los pilotos participantes recibirán las credenciales de inscripción que el club organizador haya dispuesto para la competencia.
- 8.3 El plazo para regularizar la documentación requerida, vence indefectiblemente al término de la revisión técnica.

8.4 La inscripción en la competencia permite solo un piloto por cada vehículo, en ningún caso se permitirá un segundo piloto, salvo excepcionalmente en la etapa de prácticas siempre y cuando dicho piloto cuente con la licencia respectiva.

9. Revisión Técnica

- 9.1 La Revisión Técnica de los vehículos inscritos, se llevará a cabo de acuerdo con lo dispuesto en el RDNA, en lo que resulte aplicable a este tipo de competencia.

9.2 La fecha y hora y el lugar en que se llevará a cabo la Revisión Técnica, debe estar indicada en el reglamento particular de la prueba.

9.3 Durante la Revisión Técnica se verificará lo siguiente:

- a. Que el auto disponga de Cinturones de Seguridad en buen estado. Si el vehículo pertenece a una categoría de 12.00 segundos para el $\frac{1}{4}$ de milla y 8.00 para el $\frac{1}{8}$ o más rápida, o si se trata de un vehículo convertible, deberá usar cinturones de seguridad, de por lo menos tres puntos de anclaje a la carrocería.
- b. La batería debe estar bien asegurada y fuera del compartimiento del piloto.
- c. El tubo de escape debe estar lejos o aislado del piloto y del tanque de gasolina.
- d. El tanque de gasolina, así como sus cañerías y desfogue, deben estar fuera del compartimiento del piloto o separados por una pared anti fuego. e. Todos los pedales deben estar cubiertos por material antideslizante.
- f. La llave de contacto debe estar al alcance del piloto cuando esté con el cinturón de seguridad colocado.
- g. Los vehículos con Tiempos de Recorrido ET de 11.49 segundos en el $\frac{1}{4}$ y 7.49 en el $\frac{1}{8}$ de milla o menos, necesitan tener instalada una llave de corte eléctrica, ubicada al alcance del piloto, incluso estando sujeto con el arnés de seguridad.
- h. Es obligatorio disponer dentro del auto, de un extintor contra incendios, de Polvo Químico Seco ABC, de 01 kg. de capacidad como mínimo, la carga debe estar vigente, el equipo convenientemente asegurado y al alcance del piloto cuando esté sujeto con el arnés de seguridad. Para los vehículos con un Tiempo de Recorrido (ET) menor a 11.49 en el $\frac{1}{4}$ y 7.49 en el $\frac{1}{8}$ de milla, la capacidad mínima del extintor será de 2 Kg.
- i. Las rótulas, terminales, brazos, alineamiento y demás mecanismos de la dirección deben estar en perfecto estado de funcionamiento.
- j. Los frenos de las cuatro (4) ruedas deben estar en muy buen estado, al igual que las llantas y los aros que además deben tener pernos de ruedas completos.
- k. No debe haber ningún elemento extraño dentro o fuera del vehículo, que pueda atentar contra la seguridad del piloto, las autoridades de la prueba o el público en general.
- l. Los puntos precedentes son obligatorios, pero el listado no es exhaustivo, por lo que los clubes podrán añadir, en el reglamento particular de la prueba, nuevos requerimientos, siempre y cuando estos mejoren la seguridad del piloto y del propio vehículo

- 9.4 El vehículo que sea observado por el Juez Técnico, tendrá la oportunidad de subsanar las observaciones, para lo cual deberá presentar el vehículo en el lugar, fecha y hora que se le indique; de no hacerlo estará impedido de competir; no habiendo lugar a reclamo alguno.
- 9.6 Todas las subsanaciones deberán estar hechas hasta antes de que se efectúe la reunión de pilotos de la competencia.

10. Reunión de Pilotos

- 10.1 Se llevará a cabo el día de la competencia, justo antes del inicio de las Prácticas Libres. La concurrencia de los pilotos es obligatoria, se tomará lista, quien no esté presente no podrá participar en la competencia.
- 10.2 Estarán presentes el Director de la Prueba, por lo menos uno de los Comisarios Deportivos y el Oficial Médico, este último tendrán la potestad de requerir a cualquier competidor someterse a examen físico, que permita determinar allí, si es que dicho competidor está en condiciones o no de participar en la competencia.
- 10.3 En la Reunión de Pilotos se darán las últimas instrucciones respecto a la competencia, quedando los pilotos obligados a su cumplimiento.
- 10.4 Procede el cambio de piloto hasta la hora de inicio de la reunión de Pilotos, previa autorización de ambos Comisarios Deportivos.

11. Los Pits

- 11.1 Constituye el recinto, exclusivo para los autos de competencia, próximo a la línea de partida, donde estarán acomodados los vehículos de competencia inscritos, para su exhibición, preparación y reparación.
- 11.2 Los vehículos de asistencia, se ubicaran en una zona cercana al área de pits, pero fuera de ella.
- 11.3 Está terminantemente prohibido el ingreso y permanencia en pits, de personas menores de 14 años de edad y de personal no acreditado, como autoridad, piloto, concurrente, mecánico o jefe de equipo.

- 11.4 Las personas autorizadas deben portar obligatoriamente sus credenciales en lugar visible, en todo momento.
- 11.5 Está prohibido también el consumo de licor, tabaco, el uso de equipos de soldadura, parrillas, cocinas, o cualquier otro equipo o elemento que a juicio del Juez de Pits, sea peligroso.
- 11.6 Igualmente, está prohibido que los mecánicos y asistentes usen ropa de nylon o semejante (solo se admitirá ropa de algodón o antífama).
- 11.7 Está prohibido efectuar aceleraciones de motor cuando el vehículo no tenga piloto sentado en su butaca ni cuando el vehículo esté sostenido por gatas.

12. De las Etapas de la Competencia

- 12.1 Las competencias de aceleración tienen tres etapas, claramente definidas: Prácticas Libres, Clasificación y Finales. En todas las etapas los vehículos se alinearán en la grilla, normalmente en tandas de dos vehículos por vez, bajo las órdenes del Juez de Partida.
- 12.2 Excepcionalmente y solo si el rival no se presenta, el otro competidor puede partir solo, en tales condiciones, sus tiempos son plenamente válidos.
- 12.3 Entre una etapa y otra el tiempo de receso que no debiera ser superior a ½ de hora, salvo en los casos en que se programen otras actividades intermedias, las cuales debieran detallarse en el reglamento particular de la prueba.
- 12.4 Durante las Prácticas Libres, el orden de partida es libre. La partida debe ser solicitada por los competidores al juez de partida, quien autorizará los turnos respectivos.
- 12.5 Se recomienda que el número de pasadas (piques), en la etapa de prácticas libres sea como mínimo tres (03), esta cantidad puede modificarse siempre y cuando todos los competidores, estén en libertad de efectuar el mismo número de pasadas.
- 12.6 Durante las rondas de clasificación, el orden de participación será establecida por el director de la prueba y publicada antes de que se inicie la etapa.

- 12.7 El piloto puede renunciar a dos de las tres pasadas, pero es indispensable, que haga por lo menos una con tiempo válido en su respectiva categoría, como condición para participar en la etapa final.
- 12.8 El mejor Tiempo de Recorrido o ET (el más breve) de cada competidor, servirá para determinar el bracket en el cual será clasificado, así como su orden de clasificación en la secuencia de eliminación, en la etapa final, se aceptara una tolerancia de 0.05 seg. para efectos de mantenerse en el bracket anterior.
- 12.9 Si en alguna de las dos etapas mencionadas, uno de los competidores, no se presenta cuando el juez de partida lo llame, por desperfecto mecánico u otra causal que lo inhabilite para efectuar ese pase (pique), el otro competidor partirá solo, el tiempo registrado, será válido sin restricciones.
- 12.10 En casos de excepción y solo si es aceptado por el juez de partida, el competidor puede solicitar hasta 03 (tres) minutos de espera. El juez de partida otorgará en cada caso, un tiempo de espera menor o igual al máximo permitido, el cual no tiene porque ser igual, en todos los casos.
- 12.11 Solo en la Etapa Final, cuando un competidor gane una carrera y deba continuar la eliminación, puede solicitar un receso o tiempo de espera, de hasta 5 minutos por carrera y no más de 10 minutos en toda la etapa.
- 12.12 Si uno de los competidores incurre en Falsa Partida, o no parte, en las Prácticas Libres o en la Clasificación. Se registrará como un pase efectuado, sin tiempos para el competidor infractor y sin la posibilidad de que se le otorgue una nueva oportunidad. Para efectuar el pase perdido. Si esto ocurre en la etapa final, el corredor queda eliminado de la competencia.
- 12.13 Terminados los pases de la etapa de clasificación, se establecerá un ranking que incluya a todos los participantes que estén en condiciones de continuar en competencia Este ranking clasifica desde el más lento hasta el más rápido de los competidores, para estos efectos se considerará el Tiempo de Recorrido o ET (Elapsed Time).
- 12.14 La etapa final, se disputa por eliminación simple. Empiezan esta etapa los dos pilotos con los tiempos de clasificación más lentos, el más rápido elige el carril o pista. El ganador de cada carrera será el que efectúe el menor Tiempo Total (TT), o lo que es lo mismo, el ganador será el primero que pasa por la línea final de llegada; salvo que dicho ganador incurra en causal de reclasificación, por haber superado su tiempo de clasificación (ET) y/o por haber registrado un ET menor al mínimo de su categoría.

- 12.15 En la etapa final, el ganador de cada carrera continúa en competencia, hasta que queden solo los dos autos más rápidos. Luego de esta última carrera, la competencia termina y la pista se cierra.
- 12.16 El ganador de cada categoría se define en la etapa final, será el que haga el menor Tiempo Total (TT), el auto más rápido de la fecha será el que tenga el menor tiempo de Recorrido o ET (Elapsed Time) y el auto más veloz de la fecha será el que tenga el mejor registro de velocidad en Km/h por el punto de llegada.
- 12.17 Si un competidor comete falsa partida, en la Etapa Final, pierde la carrera, en ese caso, el otro competidor es declarado automáticamente ganador de esa carrera.
- 12.18 Si ambos competidores cometen falsa partida simultáneamente, la carrera se repite. Si en el siguiente intento ambos cometen nuevamente falsa partida, los dos quedan fuera de la competencia.
- 12.19 Si en una carrera de la etapa final, un competidor gana y supera el tiempo de clasificación del siguiente competidor, en el ranking clasificatorio, la carrera será declarada nula, el mencionado competidor será reclasificado y ubicado en el puesto que le hubiera correspondido. El perdedor volverá a correr con el siguiente competidor en el ranking de clasificación.
- 12.20 Si en una carrera de la etapa final, ambos corredores superen el tiempo de clasificación del siguiente competidor, solo será reclasificado el ganador de esa carrera, el otro habrá terminado su participación. Si el tiempo marcado por el perdedor de esa carrera, hace que cambie de categoría, será clasificado en el ranking de resultados, en el último lugar de dicha categoría.
- 12.21 Un competidor en la etapa final, no puede reducir su tiempo de clasificación (ET) en un segundo o más, si esto ocurriera el competidor queda automáticamente eliminado, excepto en el caso contemplado en el artículo
- 12.22 Si por causa de desperfectos mecánicos o por otra razón valedera, ocurrida durante la etapa de clasificación, los tiempos de un competidor, fueran mayores a los que le corresponden realmente. Es posible que él competidor, puede ubicarse automáticamente en el lugar que le corresponda en el ranking clasificatorio, sin que se le aplique el artículo anterior; para tal fin, el mencionado corredor debe hacer el tiempo de la categoría que le corresponda, únicamente en su primera carrera de la etapa final.

- 12.23 Los corredores clasificados en diferentes brackets, no competirán entre sí. El ganador de una categoría, es el competidor que perteneciendo a ella, participe en la final más avanzada y no el que haya registrado el menor Tiempo Total (TT) durante alguna de las tres etapas de la competencia.
- 12.24 En los casos excepcionales, a que se refiere el artículo 8.4, el piloto de la dupla, no podrá ser reemplazado por el otro, bajo ninguna circunstancia, incluso si el piloto clasificado no pudiera presentarse, por motivos de salud u otros ajenos a su responsabilidad.

13. De las Infracciones

13.1 Se consideran infracciones las siguientes acciones:

- a. No estar en el punto de partida después de la tercera llamada, en este caso, el piloto pierde su derecho a ese pase, quedando sin ese tiempo clasificatorio o de práctica. Si la infracción se comete en la Etapa Final, el piloto queda eliminado.
- b. Si el vehículo perdiera algún tipo de fluido, no puede partir hasta que se solucione el problema, si ocurre durante la Etapa Final y es llamado para la partida dispone del tiempo que le asigne el juez de partida, sino lo hace en ese período, queda automáticamente eliminado.
- c. Si un competidor supera en 1 segundos su tiempo de clasificación, por motivos injustificados a juicio del Director de la Prueba, se le penaliza con exclusión de la prueba, excepto autorización expresa tramitada según el detalle de los artículos 12.21 y 12.22 del presente.
- d. No está permitido, bajo ninguna circunstancia, invadir el otro carril o cruzar línea central, el infractor será penalizado con la exclusión de la prueba.
- e. Conducir bajo influencia del alcohol, drogas o estimulantes, se penaliza con la exclusión de la prueba y la inhabilitación por un plazo no menor a un año, para competir en pruebas de aceleración.
- f. Efectuar maniobras temerarias, se penaliza con la exclusión de la prueba y la inhabilitación en por lo menos una fecha en el campeonato respectivo.
- g. El desacato, la agresión verbal o física o cualquier otra in conducta, para con a las autoridades, participantes y/o público en general, se penaliza con la exclusión de la prueba y la inhabilitación en por lo menos una fecha en el campeonato respectivo.

- h. El reclamo público, antes durante o después de la competencia, por un canal distinto al contemplado en el presente, se penaliza con la exclusión de la prueba y la inhabilitación en por lo menos una fecha en el campeonato respectivo.

14. Puntuación

- 14.1 Los puntajes, para cada fecha del campeonato se otorgaran por Bracket, según lo indicado en la siguiente tabla.

Puesto	Puntaje
1ro	10
2do	08
3ro	06
4to	05
5to	04
6to	03
7mo	02
8vo	01

15. Otros méritos.

- 15.1 El club organizador podrá otorgar distinciones especiales a los autos más rápidos del evento y/o del campeonato en las siguientes categorías:
- a. 4 cilindros normalmente aspirado hasta 1600 cc
 - b. 4 cilindros normalmente aspirado más de 1600 cc.
 - c. 5,6, cilindros, rotativos, normalmente aspirado.
 - d. Turbo tracción simple.
 - e. Turbo tracción integral.
 - f. 8 cilindros normalmente aspirado small block
 - g. 8 cilindros normalmente aspirado big block
 - h. 8 cilindros turbo y NOS
 - i. Más de 8 cilindros.
- 15.2 Los clubes de base podrán premiar u organizar campeonatos paralelos, por el mejor tiempo de recorrido (ET), el mejor tiempo de reacción (TR) , o la mayor velocidad en el punto de llegada, en tal caso, los puntajes y normas aplicables deben estar contemplados en su reglamento particular y en las bases generales de su campeonato

16. Reclamos y Apelaciones

- 16.1 Los reclamos deberán hacerse únicamente a través de una comunicación escrita con atención al Director de la Prueba.
- 16.2 Como excepción al CDI y RNDA, justificada en las particularidades de la disciplina, el plazo para presentar los reclamos, vence indefectiblemente 24 horas después de publicados los resultados de la prueba.
- 16.3 Cualquier reclamo hecho verbalmente en forma inapropiada, ofensiva o pocodiscreta, será considerado como una falta. De igual forma se considerarán los reclamos hechos por cualquier otro medio, sea público o privado, que no sea el contemplado en el art. 16.1 del presente.

17. Del Campeonato

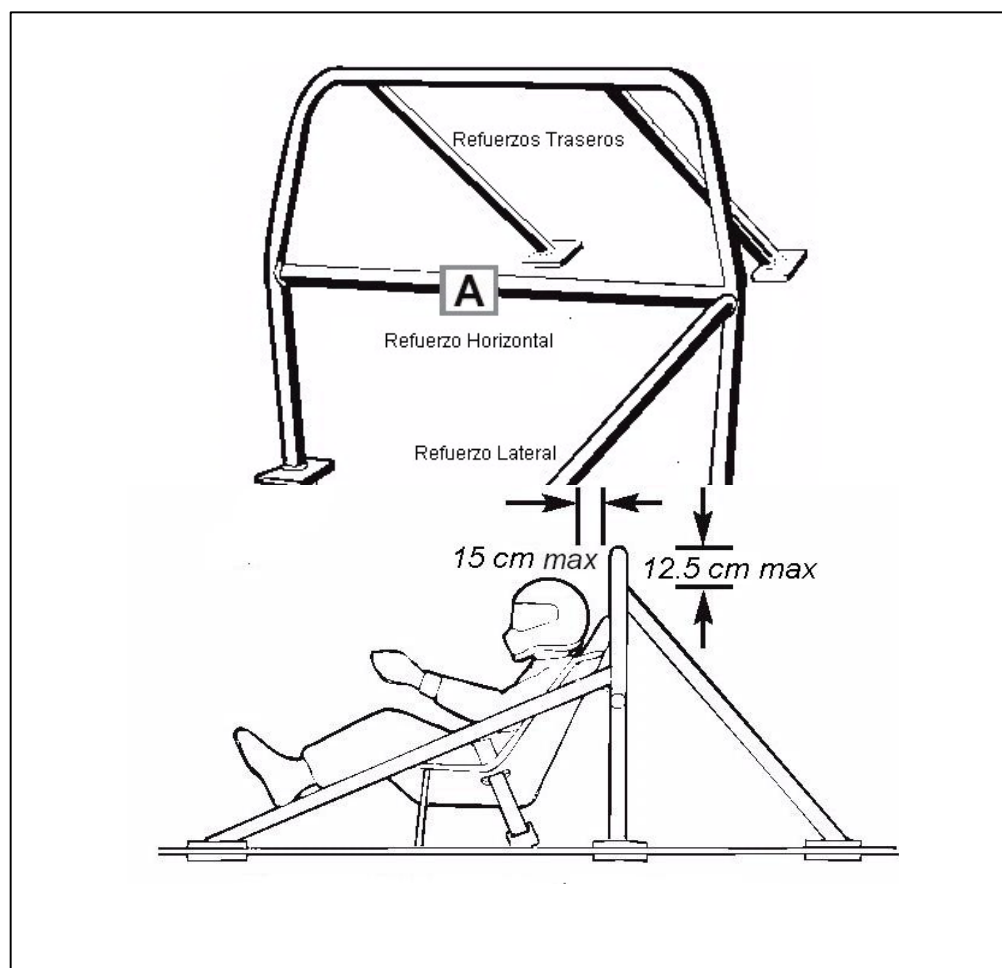
- 17.1 Se podrán organizar campeonatos internos, metropolitanos, regionales o nacionales, para ello, todas las entidades organizadoras deben cumplir detalladamente, con lo estipulado en las normas del presente reglamento, de tal forma, que su aplicación sea uniformes en todos ellos.
- 17.2 El campeón de cada categoría será aquel que acumule mayor puntaje durante las fechas del campeonato.
- 17.3 Para optar por un puesto en un campeonato, se requiere que el competidor haya obtenido puntajes, en por lo menos dos fechas del campeonato.
- 17.4 En caso de empate los criterios para definir al campeón serán los siguientes:
 - a. Será campeón el que tenga más primeros puestos en la categoría
 - b. Si se mantiene el empate, y los dos se enfrentan en la etapa final de la última carrera, será campeón el que haya ganado en dicha carrera.
 - c. Si no fuera el caso contemplado en el inciso anterior, y se mantiene el empate, será campeón el que tenga más segundos puestos en la categoría y así sucesivamente con terceros, o cuartos hasta que se rompa el empate.
 - d. Si incluso en el caso contemplado en el inciso anterior se produjera empate, será campeón el que haya obtenido mejor ubicación en la última competencia o en la competencia más próxima a la última.
 - e. En el caso de los segundos, terceros y demás puestos, si los pilotos igualan en puntaje, se produce empate en el puesto, quedando desierto el puesto inmediatamente posterior.

18. Responsabilidades

- 18.1 Los Pilotos, Jueces, Autoridades, Personal de Control, Auxilio Mecánico, Órganos Informativos y Público en General asiste al evento bajo su propio riesgo y cuenta, asumiendo entera responsabilidad por los daños y perjuicios que se pudieran ocasionar a si mismos, a terceros y/o a la propiedad ajena.
- 18.2 El Club organizador ni ninguna otra entidad o persona vinculada al evento, podrá ser responsabilizado por hechos fortuitos que deriven en daño o accidente, ocurran estos antes, durante o después de la competencia, salvo en los casos que se incumplan con las normas de seguridad, detalladas en el presente.

Anexo 1 Barra Antivuelcos (Roll Bar)

La barra anti vuelcos será obligatoria para los vehículos con un ET de 11.49 seg. Para el ¼ de milla y 7.49 en el 1/8 o más rápidos, también será obligatoria, cuando así lo exija el reglamento de alguna clase o categoría en particular. El diseño a seguir es el siguiente:



- a. La vertical de la barra debe estar como máximo a 15 cm de la parte posterior del casco del piloto.
- b. El tubo superior de la barra debe estar a por lo menos 7.5 cm. de la parte superior del casco del piloto., estando el sentado
- c. La barra debe cubrir al menos el ancho de los hombros del piloto o quedar a 2.5 cm de la puerta del lado del conductor
- d. La barra debe contar con una barra horizontal de refuerzo (cross braced), para prevenir deformaciones por colisiones laterales, la cual debe estar instalada a una altura máxima de .10 cm. de los hombros del piloto y nunca por encima de estos.
- e. La barra debe tener dos refuerzos traseros, hechos de tubo de su mismo diámetro y espesor, estos tubos deben colocarse a no más de 12.5 cm de la parte superior de la barra.
- f. Una barra lateral debe ser incluida en el lado del piloto y colocarse a una altura que este entre el hombro y el codo del piloto, a la misma altura que la barra horizontal.
- g. Para vehículos con carrocerías empernadas a chasis, la barra anti vuelcos debe ser soldada o emperrada directamente al chasis, para vehículos sin chasis la barra anti vuelcos debe ser fijada a la carrocería mediante planchas dobles (interior y exterior a la carrocería) de acero 15 cm x 15 cm x 3mm. , y con cuatro pernos por plancha de 3/8" con sus respectivas tuercas de seguridad
- h. Se recomienda forrar la barra con material suave, en todos los lugares donde pueda hacer contacto con el casco.
- i. Se recomienda que la barra horizontal tenga instalados soportes para la fijación de los tirantes superiores del cinturón de seguridad y para el asiento del piloto.
- j. El tubo a usar debe ser de 1 3/4" de diámetro exterior y con un grosor de pared mínimo de 3 mm., el material será tubo negro estándar, no liviano, excepto el refuerzo horizontal, señalado por A en el grafico que será de 1 1/4" de diámetro exterior y 3mm como mínimo de pared.

San Isidro, 26 de diciembre del 2009.

FEPAD-AL