

Prescripciones Generales para Pruebas de Autocross PGPAC 2010

1. Generalidades

1.1 Las Prescripciones Generales para Pruebas de Autocross, establecen las normas aplicables a la organización de competencias de autocross, para vehículos de uso normal o de competencia, en cursos de velocidad reducida; que se disputen en el territorio nacional.

1.2 El presente se refiere a competencias conocidas internacionalmente como de **Solo II**, no incluyen competencias denominadas de **Solo I**, las cuales están reservadas para autos de carrera, en circuitos de alta velocidad.

1.3 El PGPAC entra en vigencia al día siguiente de su publicación y deja sin efecto todas las disposiciones referentes a competencias de autocross, emitidas con anterioridad.

1.4 El PGPAC es de aplicación obligatoria por los clubes organizadores de estas competencias, por lo que sus reglamentos particulares deben adecuarse o los términos y condiciones aquí estipulados.

1.5 El PGPAC está en concordancia, en lo que resulte aplicable, con el Reglamento Nacional del Deporte Automotor (RNDA) y sus anexos.

1.6 Las competencias de Autocross son de habilidad conductiva, por ello la disposición del trazado y la competencia misma, privilegian la destreza del piloto y la maniobrabilidad del auto sobre la performance pura, las velocidades alcanzadas no deben ser mayores a las normales de circulación en la vía pública.

1.7 Las competencias se desarrollan en locales públicos o privados -sobre pavimento plano - especialmente acondicionado, 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.

1.8 El curso, trazado o circuito, consiste de secciones rectas conectadas por curvas cortas, su forma es semejante a un circuito de competencia pero en miniatura, demarcado mediante conos de plástico, de un tamaño mínimo de 40 cm.

1.9 El curso debe ser lo suficientemente claro, para que sea fácil memorizarlo.

1.10 En Autocross no hay competencia rueda a rueda, ni la posibilidad de alcanzar ni sobrepasar a un competidor. El ganador de cada categoría, es el piloto que conduzca su auto, por el circuito de competencia, en el menor tiempo. Al tiempo cronometrado se le añade el tiempo correspondiente a las penalidades acumuladas, el tiempo resultante de la suma será válido para la elaboración del ranking de resultados.

1.11 El piloto compite solo, no se permite competir -bajo ninguna circunstancia- con acompañante.

1.12 La organización de las competencias está a cargo de los clubes de base a través de un comité de organización, que estará compuesto por tres miembros los

cuales elaboran el reglamento particular pertinente, necesario para a la obtención del permiso de la prueba que otorga la FEPAD, dicho reglamento debe incluir las fechas de apertura y cierre de inscripciones, el lugar donde se llevará a cabo la competencia, el programa de actividades, las fechas de su publicación y difusión obligatoria y demás detalles particulares de la prueba.

1.13 Para participar en las pruebas, ya sea en calidad de conductor o concurrente, los interesados deben estar inscritos en el Padrón Especial abierto por la FEPAD para este tipo de competencias, licencia "D".

1.14 Esta inscripción es una licencia pero no es equivalente de la licencia FIA necesaria para competencias de circuito o rally y permite participar en competencias de Autocross y en aquellas incluidas expresamente en el Padrón Especial.

1.15 Los clubes presentarán anualmente su cronograma de competencias; la FEPAD aprobará o reestructurará o rechazará el calendario.

1.16 Los reglamentos particulares de cada competencia deben presentarse con una anticipación mínima de 30 días anteriores a la fecha del evento.

2. De los Oficiales

2.1 Las competencias de Autocross 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 y 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 los vehículos, en la categoría que les corresponda, 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 de cada una de las mangas de la competencia, así como de la elaboración del ranking de clasificación y de los resultados finales y el otorgamiento de puntajes.

g. Oficiales de Campo: responsables de ordenar el desplazamiento de los vehículos en la zona de pits y en la pista de competencia, así como de indicar y registrar las penalizaciones que cometan los pilotos durante su participación

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

2.3 El Director de la Prueba, el Comisario Deportivo 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 72 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 Autocross, 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 Autocross, dispongan como mínimo de los siguientes equipos de control de tiempos:

3.2 **Detectores IR de paso:** al chasis o la rueda, de tal forma que pueda registrarse el instante preciso en que el vehículo del competidor parte y termina su recorrido por el curso. En caso que el punto de partida y llegada estén ubicados en lugares distintos, se requiere de dos detectores IR de paso, uno ubicado en la partida y otro en la llegada.

3.3 **Cronómetro Electrónico:** con la precisión de centésimas de segundo y con la capacidad de interconectarse a los Detectores IR de paso, de tal forma que el registro y cálculo del tiempo sea automático.

4. De la Pista de Competencia

4.1 La pista de competencia debe ser pavimentada y plana, se pueden usar estacionamientos públicos, patios de maniobra, aeropuertos y otros de tamaño razonablemente adecuado, que permitan diseñar un trazado seguro para los pilotos, autoridades y el público espectador.

El circuito deberá tener las siguientes características: largo mínimo 700m, máximo 1400m ancho: mínimo 10 máximo 25m

4.2 El área donde se ubiquen las tribunas para el público, deberá estar por lo menos a 10 metros de la pista de competencia.

4.3 El club organizador deberá contar obligatoriamente con una ambulancia y personal médico que esté en condiciones de prestar primeros auxilios y en caso de necesidad desplazarse rápidamente a un centro de salud.

4.4 El club organizador deberá contar con un mínimo de 02 extintores móviles de Polvo Químico Seco ABC de 6 Kg c/u., convenientemente ubicados cerca de la pista de competencia y de la zona de pits, respectivamente.

5. De los Pilotos

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

5.2 Los pilotos que sufran algún malestar en su salud, en el momento de la competencia, deben reportarlo obligatoriamente al Director de la Prueba 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.

5.4 Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad. No se permite que el piloto conduzca con sandalias ni con el torso desnudo.

5.5 Se recomienda a los pilotos vestir ropa de algodón o de material no inflamable y evitar el uso de prendas de nylon o de materiales semejantes, de naturaleza inflamable.

6. De la Competencia

6.1 Una carrera de Autocross, se efectúa en circuitos pequeños - denominados curso o trazado-, cuya duración no debiera exceder de 1 minuto. El piloto corre solo, sin la posibilidad de sobrepasar ni ser sobrepasado por otro vehículo. En cada

categoría, gana el competidor que conduzca su auto, por el circuito de competencia, en el menor tiempo. Los tiempos cronometrados no se suman ni promedian.

6.2 Se denomina "Carrera", al recorrido completo, debidamente cronometrado, de un auto por el curso de competencia. Se denomina "Manga" a la parte de la competencia, en la cual todos los pilotos presentes y habilitados han efectuado sus respectivas "Carreras". Se denomina "Competencia" al conjunto de "Mangas", programadas para el evento.

6.3 Una competencia de Autocross puede tener una o varias mangas, el mejor tiempo incluidas las penalizaciones que correspondan, marcado en cualquiera de las mangas, será válido para el ranking final de la competencia y el otorgamiento de puntajes.

6.4 Entre una manga y otra puede haber un tiempo de receso que no debe ser superior a 10 minutos, salvo situación excepcional.

6.5 Un diagrama del trazado o curso estará disponible para los participantes antes del inicio de la competencia. Los competidores, pueden recorrer a pie el circuito, las veces que quieran y tomar las notas y/o hacer los diagramas que consideren necesarios, hasta antes de la reunión de pilotos.

6.6 Si un competidor pierde su turno en una manga, puede recuperarlo, previa autorización del Director de la Prueba, solo al final de dicha manga, En ningún caso será posible recuperar o adelantar un turno de una manga específica, en otra manga cualquiera.

6.7 El orden de partida será establecida por las autoridades de la prueba y publicada antes de que se inicie la competencia.

6.8 Los autos deben llevar una numeración de acuerdo al orden de partida. Es obligación del piloto asegurarse que le pongan el número correspondiente y estar atento a su orden de partida.

6.9 Los competidores deben ubicarse ordenadamente, en el área de partida y previamente en el área de espera. En el número y forma que se indique en la reunión de pilotos.

6.10 El competidor que no se presente al llamado y que no justifique satisfactoriamente su retraso, pierde su turno en la manga respectiva haciéndose acreedor a la calificación un **"DNS" / "NP"** ("Did Not Start" / No Partió). El participante que no complete su vuelta recibirá la calificación un **"DNF" / "NT"** ("Did Not Finish" / No Terminó), en ambos casos, el piloto queda sin tiempo válido en la manga.

6.11 En caso de que varios autos corran simultáneamente por el mismo trazado, pero separados por intervalos razonables y que alguno de los que esté adelante, fallé o se despiste, dificultando el paso a los que vienen detrás. Le corresponde a estos últimos – los perjudicados- repetir su participación en la manga.

6.12 Considerando los diferentes modelos de autos, configuraciones y cilindradas, se compite por categoría, según lo estipulado en el presente.

6.13 Los corredores clasificados en diferentes categorías, no competirán entre sí. El ganador de una categoría, es el que haya hecho el menor tiempo, de los vehículos de la categoría, incluidas las penalizaciones, en cualquiera de las mangas.

6.14 Las Categorías consideradas para los campeonatos de Autocross, se agrupan

según el siguiente detalle:

ESTANDAR SUPERIOR

Estándar 1	Superior 1
Estándar 2	Superior 2
Estándar 3	Superior 3
Estándar 4	Superior 4

6.15 **Estándar:** Compuesta por autos no modificados, o con modificaciones que estén expresamente autorizadas en el presente reglamento.

6.16 **Superior:** Incluye autos con modificaciones, no autorizadas expresamente para la categoría estándar.

6.17 Para incluir una categoría en una competencia y asignar puntaje a los participantes, debe haber no menos de 3 pilotos inscritos o con puntaje en dicha categoría, de lo contrario, se les incluirá en la categoría inmediatamente superior.

6.18 Los vehículos incluidos y las modificaciones permitidas en los grupos Estándar y Superior se detallan en el Anexo 1 del presente.

6.19 Cada participante solicitará, bajo su propia responsabilidad, la clasificación de su vehículo -teniendo en cuenta sus características y su nivel de preparación- en la categoría que le corresponda, según el presente reglamento.

6.20 Si la marca o el modelo del vehículo no estuviera considerado dentro de las listas del Anexo 1, el participante deberá solicitar su inclusión en la que le corresponda, en el momento de su inscripción en la competencia.

6.21 Si el vehículo sufre modificaciones, posteriores a la declaración inicial, el competidor está obligado a declararlas, antes de que el vehículo se use nuevamente en una competencia. Dicha declaración podría provocar la reclasificación del vehículo.

6.22 El director de la prueba puede requerir una revisión y verificación del vehículo en cualquier momento, incluso, en los instantes previos a una carrera. Si el vehículo tuviera modificaciones no permitidas para su clase y éstas no hubieran sido declaradas, el competidor puede ser penalizado, hasta con la Inhabilitación para participar en el campeonato del año.

6.23 El tiempo cronometrado, para cada competidor, desde la línea de partida hasta la línea de llegada, permite establecer el ranking respectivo, gana el que haga el menor tiempo, sumadas las penalizaciones.

6.24 Cada categoría tiene un ganador. No existe un ganador general debido a las diferencias y ventajas entre las distintas categorías.

6.25 Se produce una penalidad, con un recargo de 2 segundos sobre el tiempo cronometrado, cuando el vehículo golpea un cono, siempre y cuando ocurra alguna de las condiciones siguientes:

- a. Si el cono se voltea y queda fuera de la caja de referencia (marca en el piso que indica la ubicación original de cono).

- b. Si el cono se voltea aunque quede dentro de la caja de referencia.
 - c. Si el cono sigue estando de pie pero queda fuera de la caja de referencia.
- 6.26 En los casos antes mencionados la penalidad tendrá un valor de 2 segundos.
- 6.27 No se produce penalidad si un auto golpea un cono pero:
- a. El cono sigue estando de pie y está tocando la caja de referencia.
 - b. El cono sigue siendo estando de pie y además está parcialmente en la caja de referencia.
 - c. Y si, luego de ser golpeado, el cono sigue siendo estando de pie dentro de la caja de referencia.
- 6.28 En caso que el auto pase por el lado equivocado de un (os) cono (s), la vuelta no será válida, para el cómputo de tiempos, incurriendo el piloto en una penalidad denominada "Fuera de Curso" **(FC)**, la cual lo deja sin tiempo en la manga.
- 6.29 Los conos informativos, que son los que no indican un cambio de trayectoria y que solo ayudan a entender el trazado y el límite del circuito, no producen penalización.
- 6.30 La partida se indica mediante semáforo o bandera, Cabe aclarar que el tiempo empieza a correr desde que el vehículo atraviesa por el sensor de partida, no desde que se dé la indicación de partida; sin embargo, el piloto debe partir inmediatamente después de recibir la señal de partida. Incurrir en adelanto o retraso, puede ser penalizado, a juicio del oficial de partida, invalidando la vuelta, quedando el participante sin tiempo en la manga.
- 6.31 Los participantes que opten por utilizar llantas con un índice de desgaste **(Treadwear /UTQG) inferior a 140**, tendrán un recargo de 2.00 segundos por vuelta. Si la vuelta dura más de un minuto y medio (1'30") el recargo será de 4.00 segundos. Este recargo se suma al tiempo registrado por el participante, y es independiente de los recargos en el tiempo, por penalizaciones.
- 6.32 El recargo o penalidad indicada en la cláusula anterior, no es aplicable a la categoría Superior 1.
- 6.33 Una vez concluida su participación por el curso y de haber pasado por la meta, el piloto debe obligatoriamente detener el auto, en una distancia prudencial. Luego procederá a salir del circuito, por la zona indicada en la reunión de pilotos y hasta el lugar de estacionamiento, a una velocidad no mayor a 15 kilómetros por hora.
- 6.34 Al piloto que se observe realizando maniobras temerarias o manejando a mayor velocidad que la establecida en este reglamento, en las zonas adyacentes, será excluido de la competencia

7. Vehículos Admitidos

7.1 Son admitidos todos los vehículos automotores de cuatro ruedas (excepto cuatrimotos), sean de serie o contruidos específicamente para competencia, siempre que estén en perfecto estado de funcionamiento y que cumplan con las regulaciones y requisitos detallados en el presente.

7.2 El juez técnico está autorizado para impedir la participación de vehículos que, a su juicio, no cumplan con las medidas de seguridad. Esta decisión puede tomarla en cualquier momento de la competencia.

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.

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. El envío de dicha credencial puede hacerse mediante correo electrónico.

8.3 El plazo para regularizar la documentación requerida, vence indefectiblemente antes del inicio de la primera manga de la competencia.

8.4 La inscripción en la competencia permite un piloto por cada vehículo, en casos excepcionales se podrá aceptar la inscripción de hasta dos pilotos por auto, en tal caso, cada piloto compite como si estuviera en un vehículo distinto.

8.5 Los competidores que participen en un mismo auto, no podrán hacerlo en turnos inmediatamente sucesivos.

9. Verificación Técnica

9.1 Los vehículos inscritos, deben estar en perfecto estado de funcionamiento. Cuando el participante se inscribe en un evento, se reconoce como el único responsable, por el correcto estado mecánico del auto.

9.2 El Juez Técnico, puede efectuar una verificación técnica, antes, durante o después de una competencia; a uno, a varios o a todos los vehículos inscritos, e impedir la participación de los que no cumplan con los requisitos indicados en el presente.

9.3 En la verificación Técnica se revisará lo siguiente:

- a. Cinturones de Seguridad en buen estado.

- 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.
- 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. Las rótulas, terminales, brazos y demás mecanismos de la dirección deben estar en perfecto estado de funcionamiento y correctamente alineados.
- h. Los frenos deben estar en muy buen estado, al igual que las llantas y los aros que además deben tener los pernos de rueda completos.
- i. No debe haber ningún elemento suelto dentro del habitáculo del vehículo, ya que podría golpear o distraer la atención del piloto durante la competencia. Se recomienda no llevar objetos sueltos, dentro de la maletera del vehículo.
- j. Los puntos precedentes son obligatorios, pero el listado no es exhaustivo, por lo que los clubes podrán añadir nuevos requerimientos, siempre y cuando estos mejoren la seguridad del piloto y del propio vehículo.
- k. Se recomienda disponer dentro del auto, de un extintor contra incendios de Polvo Químico Seco ABC, de 01 Kg. de capacidad con carga vigente. El equipo debe estar convenientemente asegurado y al alcance del piloto cuando esté sujeto con el cinturón de seguridad

10. Reunión de Pilotos

- 10.1 Se llevará a cabo el día de la competencia, justo antes del inicio de la Primera Manga. La concurrencia de los pilotos, es obligatoria, bajo pena que puede llegar incluso a la exclusión de la competencia.
- 10.2 Estarán presentes el Director de la Prueba, por lo menos uno de los Comisarios Deportivos, ellos impartirán las últimas indicaciones y responderán las preguntas de los participantes.
- 10.3 Procede el cambio de piloto hasta la hora de inicio de la reunión de Pilotos, previa autorización del Director de la Prueba

11. Los Pits

- 11.1 Es el recinto, exclusivo para los autos de competencia, próximo a la línea de partida, allí estarán acomodados los vehículos de competencia inscritos, para su exhibición, espera y/o 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 personas adultas no acreditadas 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, 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 hacer aceleraciones de motor cuando el vehículo esté sostenido por gatos o soportes, tampoco se debe hacer aceleraciones, con el piloto fuera de su butaca.

12. Señales

12.1 En caso necesario, se usará señalización tradicional mediante banderas según el siguiente formato de colores:

- a. Bandera verde: indica circuito está abierto, se puede usar también para dar la partida
- b. Bandera Roja: Significa detención inmediata. La utiliza el Director de la Prueba o quien lo represente. En este caso el competidor debe detener el vehículo y ponerse a órdenes de las autoridades de la prueba.
- c. Bandera Amarilla: Significa disminuir la marcha, tener cuidado; se utiliza ante una falta de una referencia importante o dificultades en el curso.
- d. Bandera a Cuadros: señala el fin de la competencia o llegada, para un piloto.

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 turno, quedando sin tiempo en la manga.
- b. Si el vehículo perdiera algún tipo de fluido, no puede partir hasta que se solucione el problema, sino lo hiciera hasta el final de la manga, pierde su turno y queda sin tiempo.
- c. 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 Autocross.
- d. Efectuar maniobras temerarias, se penaliza con la exclusión de la prueba y

la inhabilitación por un número no menor a una fecha del campeonato respectivo.

e. 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 una fecha o más en el campeonato respectivo.

f. 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 por una fecha o más en el campeonato respectivo.

g. No se permite el consumo de bebidas alcohólicas durante la competencia. El piloto que este bajo la influencia de alcohol o narcóticos no podrá participar. La organización se reserva el derecho de hacer las pruebas que considere pertinentes.

14. Puntuación

14.1 Los puntajes, para cada fecha del campeonato se otorgaran por Categoría, según lo indicado en la siguiente tabla:

Puesto	Puntaje	Puesto	Puntaje
1ro	20	10mo	07
2do	17	11vo	06
3ro	15	12vo	05
4to	13	13vo	04
5to	12	14vo	03
6to	11	15vo	02
7mo	10	16vo	01
8vo	09	17vo	01
9no	08	18vo	01

14.2 En caso de empate en un puesto, en una competencia, el puesto siguiente no será considerado. Ejemplo: si el tercer puesto es declarado un empate, cada competidor empatado recibirá 15 puntos, el cuarto puesto no será computado; el siguiente puesto clasificado será el 5to puesto, con 12 puntos.

14.3 El puntaje es por categoría. Los competidores que cambien de categoría no pueden acumular puntaje de una categoría a otra.

14.4 En caso de empate en el puntaje, al final de un campeonato, entre dos o más

competidores, estos se clasificarán de acuerdo con las victorias obtenidas en la categoría, correspondiendo un mejor puesto a quien haya obtenido más victorias en la categoría-. De mantenerse el empate, el criterio de clasificación será el número de competencias disputadas durante el campeonato. Si aún así se mantiene el empate, la clasificación se determinará por el mejor tiempo en la última competencia.

14.5 En caso de pérdida de fluidos en el vehículo, el Director de la Prueba decidirá si es o no excesiva, su decisión es inapelable.

15. Reclamos y Apelaciones

15.1 Los reclamos deben hacerse únicamente a través de una comunicación escrita con atención al Director de la Prueba.

15.2 El plazo para presentar los reclamos, vence indefectiblemente a 24 horas después de publicados oficialmente los resultados.

15.3 No habrá lugar a reclamos. La decisión del Director de la Prueba es final e inapelable.

15.4 Cualquier reclamo hecho verbalmente de forma inapropiada, ofensiva o poco discreta, 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. 15.2 del presente.

16. Del Campeonato

16.1 El campeón de cada categoría será aquel que acumule mayor puntaje durante las fechas del campeonato.

16.2 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.

16.3 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.

17. Responsabilidades

17.1 Durante toda la competencia hasta el final de todos los actos oficiales, los

participantes y los miembros de sus equipos de apoyo, deben respetar las indicaciones que reciban de las autoridades de la prueba y prestar su más amplia colaboración para el mejor desarrollo del programa. La reiteración de faltas, inconductas, actitudes antideportivas, etc. será penalizada con la exclusión de la prueba. y hasta la suspensión para participar en fechas posteriores.

17.2 Es responsabilidad del piloto el comportamiento de su personal de auxilio o acompañantes y de los vehículos que les correspondan, los cuales, no podrán estacionarse en la zona reservada para los participantes.

17.3 Los Pilotos, Jueces, Autoridades, Personal de Control, Auxilio Mecánico, Órganos Informativos y Público en General asisten al evento bajo su propio riesgo y cuenta, asumiendo entera responsabilidad por los daños y perjuicios que pudieran ocasionar a sí mismos, a terceros y a la propiedad ajena.

17.4 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 éstos antes, durante o después de la competencia, salvo en los casos que se incumplan con las normas de seguridad, detalladas en el presente.

ANEXO E1 – CATEGORÍAS

Categoría Estándar

Vehículos de fabricación en serie, equipados para ser usados normalmente en la vía pública, excepto por lo indicado en el presente, los vehículos deben conservar las especificaciones partes y piezas provistas por el fabricante original o en caso de piezas alternativas, estas deberán ser estrictamente equivalentes, provistas por un fabricante OEM. Lo que no está específicamente permitido, debe entenderse como prohibido.

Modificaciones permitidas en la categoría Estándar:

1. Amortiguadores OEM no originales pero de igual dimensión, tipo y forma de anclaje
2. Material de Pastillas / zapatas de freno OEM, pero de igual dimensión que las originales
4. Tubo de escape: del header o múltiple hacia atrás, se puede reemplazar por uno no original, pero con silenciador.
5. Aros diferentes a los originales, siempre y cuando no sobresalgan de los guardafangos.
6. Filtro de aire distinto al original
7. Marcadores de temperatura, presión de aceite, presión de turbo y otros marcadores semejantes están permitidos.
8. Volante de dirección diferente al original está permitido, siempre y cuando su diseño y tamaño que no atente contra la seguridad en la conducción.
7. Todos los equipos y modificaciones que incrementen la seguridad pero no la performance original del auto

8. Se puede retirar la llanta de repuesto y gata.

Los vehículos de la Categoría Estándar, se sub-clasifican en 4 categorías según el siguiente detalle específico:

Estándar 1:

Subaru Impreza STI 2.0 y 2.5
Audi R8
Mitsubishi EVO V, VI, VII, VIII, IX y X
BMW M3, M5, M6, E36, E46, E56
Porsche 911 Carrera
Mercedes Benz SLK 230 Kompressor, AMG todos
Nissan Skyline
Toyota Supra 1991 en adelante
Mazda RX-7, 1993 en adelante

Estándar 2:

Subaru Impreza GT
Subaru Impreza WRX
Subaru Legacy Spec B
Audi A3 Turbo
Honda/ Acura Type -R
Peugeot 206 RC
Volkswagen Bora Turbo
Volkswagen Golf Turbo, VR6, R32
Volkswagen Corrado VR6
Mercedes Benz CLK 350, B 200, CK
Mazda Miata 1.8 Sport Package
Mazda RX-7 turbo
Mitsubishi Eclipse Turbo
Volvo S 60 R
Subaru Forester turbo
Toyota Starlet turbo
Toyota Celica 4 turbo
Toyota MR2 Turbo o Super Charged
BMW 330, 328, 325, E30
Seat León Cupra Turbo, FR, IBIZA FR, Turbo
Honda Civic SI
Hyundai Tiburón V6

Estándar 3:

Honda Civic
Toyota Corolla G6
Toyota Celica GT, todos
Toyota Levin
Subaru Legacy, 4 cil.
Subaru Impreza, no turbo, 2.0 y 2.5
Peugeot 306, 206, 106
Suzuki Swift Gti
Mercedes Benz SLK 200
BMW 320, 318, 316
Hyundai Coupe, Accent, I30
Mazda Miata 1.6 y 1.8
SEAT León FR
VW Golf Gti, todos (sin turbo)
VW Gol
VW Jetta
VW Corrado 4 cil n/a
Acura Integra

Estándar 4: Incluye a los autos con 20 años o más de antigüedad, autos de 6 y 8 cilindros no incluidos en una categoría superior y todos los autos de 3 y 4 cilindros de modelo básico, Los autos incluidos en esta categoría deben cumplir las limitaciones de la categoría estándar; de otra forma serán reclasificados en la categoría superior que corresponda.

Categoría Superior

Pertenecen a esta categoría los vehículos con modificaciones no permitidas para la Categoría Estándar. Los vehículos se reclasifican de acuerdo al siguiente detalle:

Superior 1: Pertenecen a esta categoría, los autos incluidos originalmente en la categoría Estándar 1, pero con modificaciones no permitidas para las categorías estándar y los vehículos de las otras categorías estándar, con modificaciones no permitidas para las Categorías Superior 2 ,3 y 4

Modificaciones permitidas en la categoría Superior 1:

En esta categoría está permitido todo tipo de modificaciones
Están también incluidos los autos de carrera y los prototipos, sin limitación. No se incluyen los Karts, con caja de cambios o sin ella.

Superior 2: Pertenecen a esta categoría, los autos incluidos originalmente en la categoría Estándar 2, pero con modificaciones no permitidas para las categorías estándar y que no excedan las modificaciones permitidas para los categorías Superior 2 , 3 y 4..

Superior 3: Pertenecen a esta categoría, los autos incluidos originalmente en las Categoría Estándar 3, con modificaciones no permitidas para las categorías estándar y que no excedan las modificaciones permitidas para los categorías Superior 2 , 3. y 4.

Superior 4: Pertenecen a esta categoría, los autos incluidos originalmente en las Categorías Estándar 4 con modificaciones no permitidas para las categorías estándar y que no excedan las modificaciones permitidas para los categorías Superior 2 , 3. y 4

Modificaciones permitidas en los categorías Superior 2, 3 y 4:

1. Barras de torsión: reemplazar por otras de diseño, dimensiones o material, distintos al original, o añadir las en caso que el vehículo no las trajera originalmente, siempre y cuando que no requieran modificar los puntos de anclaje originales de la suspensión.
2. Reguladores de cámbier (inclinación) y cáster (caída), que no requieran modificar los puntos de anclaje originales de la suspensión.
3. Barras de unión entre torretas delanteras y/o posteriores, que no requieran la modificación de ningún otro elemento, del chasis o la carrocería del vehículo.
4. Solo motor original o equivalente previa evaluación y autorización.
5. Solo cambio de partes y piezas empernadas; down pipe, header, etc.
6. Turbo, CPU e inyectores estándar.
7. Suspensión libre pero sin modificación de los puntos originales.
8. Interior completo, solo se puede retirar el asiento trasero.
9. Aros libres.
10. Todo lo que incremente la seguridad, libre.

El club organizador puede clasificar especialmente a un vehículo, de acuerdo con criterios particulares, siempre y cuando tal clasificación especial, sea solicitada por el concurrente y haga posible que el vehículo compita con otros de performance y potencial semejante.

San Isidro, 31 de diciembre del 2009.

FEPAD-AL