

**Prescripciones
Generales para
Pruebas de
Aceleración
PGPA – 2020**

Indice

1. Generalidades
2. De la Competencia
3. De los Oficiales
4. Del Equipamiento de Control de Tiempos
5. De la Pista de Competencia
6. De los pilotos
7. Vehículos admitidos
8. Verificación administrativa
9. Verificación técnica
10. Reunión de pilotos
11. Los pits
12. De las Etapas de la Competencia
13. De la Partida
14. De las Infracciones
15. De la Puntuación
16. Otros Meritos
17. Reclamos y apelaciones
18. De los campeonatos
19. Registro de Records
20. Puntos de Bonificacion
21. Responsabilidades

1. Generalidades

1.1 Las Prescripciones Generales para Pruebas de Aceleración (PGPA), establecen las normas aplicables a la organización de campeonatos de aceleración supervisados por la Federación Peruana de Automovilismo Deportivo (FEPAD) que se disputen en el territorio nacional.

1.2 El presente documento entra en vigencia a partir del 1ro de enero del 2020 y deja sin efecto todas las disposiciones referentes a competencias de aceleración, emitidas con anterioridad.

1.3 Las PGPA serán de aplicación obligatoria por los clubes organizadores de campeonatos FEPAD en la modalidad de aceleración. Los reglamentos particulares de la prueba (RPP), deben adecuarse a los términos y condiciones aquí estipuladas.

1.4 Las PGPA están en concordancia con la reglamentación NHRA para competencias de aceleración o Drag Racing y en lo que le resulte aplicable, con el Reglamento Nacional del Deporte Automotor (RNDA) y sus anexos.

1.5 Las competencias, a las que se refiere el presente documento, son de aceleración que se desarrollan en autódromos, aeropuertos, aeródromos y eventualmente en pistas públicas, especialmente acondicionadas con el equipamiento deportivo requerido por el presente documento, siempre y cuando cumplan con las medidas de seguridad - para pilotos participantes, oficiales de la prueba y público en general - estipuladas en el presente y con las que indiquen las autoridades pertinentes.

1.6 Las competencias de aceleración se desarrollan sobre carriles paralelos rectos y de superficie plana, con tramos cronometrados de $\frac{1}{4}$ de milla (402.33 metros) o de $\frac{1}{8}$ de milla (201.16 metros) de longitud.

1.7 La organización de las competencias de aceleración 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 de la Prueba (RPP), requisito para la obtención de la autorización para la prueba que otorga la FEPAD, dicho reglamento debe incluir las fechas de inicio y cierre de inscripciones, el programa de actividades, las fechas de su publicación y difusión obligatoria y finalmente el detalle de los elementos y personal necesarios para implementar las medidas de seguridad en la pista de competencia.

1.8 Los clubes presentarán anualmente su cronograma de competencias, para solicitar la realización de un campeonato FEPAD; la FEPAD previa justificación, aprobará, reestructurará o rechazará el calendario.

1.9 El reglamento particular de cada competencia (RPP) de un campeonato FEPAD, debe presentarse con una anticipación de 30 días antes de la fecha de realización del evento.

2. De la Competencia

2.1 Las carreras de aceleración consisten en que dos autos, estando completamente detenidos con los motores en marcha, parten de una misma línea, luego de que una luz verde, de su respectiva pista, se enciende y recorren una cierta distancia, típicamente 1/4 de milla (402.33 metros) o 1/8 de milla (201.16 metros). El auto que cruce primero la línea de llegada es el que gana la carrera.

2.2 Excepcionalmente, siempre y cuando el Juez de Partida lo autorice, es aceptable que un auto parta solo, sea como práctica, para modificar el registro del tiempo de clasificación o para definir al ganador de la categoría en la etapa final, en este último caso, solo será aceptable cuando el rival no se presente o cuando no exista rival calificado.

2.3 Se denomina "**Pase**", al recorrido completo de un auto por la pista derecha o izquierda, del tramo recto cronometrado. Se denomina "**Carrera**" cuando dos autos compiten simultáneamente, cada uno en su pista. Se denomina "**Etapa**" al conjunto de carreras en cada una de las tres fases de la competencia (prácticas libres, clasificación, finales), se denomina "**Competencia**" al conjunto de las tres etapas en una fecha cualquiera.

2.4 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 "Grupos por límite de tiempo" en adelante llamados Categorías.

2.5 Las Categorías agrupan a los competidores según su Tiempo de Recorrido, denominado también como ET (Elapsed Time), el competidor clasifica con un tiempo ET que esté comprendido entre el mínimo y máximo de alguna categoría. Los grupos o categorías para el 1/4 de milla son los siguientes:

Categorías 1/4 de milla	Tiempo mínimo: segundos	Tiempo máximo: segundos
17 segundos	17.00	17.99
16 segundos	16.00	16.99

15 segundos	15.00	15.99
14 segundos	14.00	14.99
13 segundos	13.00	13.99
12 segundos	12.00	12.99
11 segundos	11:00	11.99
10 segundos	10:00	10.99
09 segundos	09:00	09:99
08 segundos	Menos de 08.00 segundos	08:99

Los grupos o categorías para 1/8 de milla (201.16 metros) son los siguientes:

Categorías 1/8 de milla	Tiempo mínimo: segundos	Tiempo máximo: segundos
11 segundos	11.00	Mas de 11
10 segundos	10.00	10.99
9.5 segundos	9.50	9.99
9 segundos	9.00	9.49
8.5 segundos	8.50	8.99
8 segundos	8.00	8.49
7 segundos.	7.00	7.99
6 segundos	6.00	6.99
5 segundos.	5.00	5.99

Tolerancias:

° En las competencias de **1/4 y de 1/8 de milla**, hay una tolerancia de menos 0.05 aplicable al tiempo mínimo de cada categoría, dicha tolerancia será válida solo en la etapa final de la competencia, en la etapa de clasificación no hay tolerancia.

En la etapa final de la competencia, se aplica una tolerancia de 0.05 segundos sobre el ET registrado, para mantenerse dentro de la categoría.

° Igualmente en las competencias de **1/8 de milla**, hay una tolerancia de 0.05 segundos aplicable al tiempo mínimo de cada categoría, dicha tolerancia es válida solo en la etapa final de la competencia, en la etapa de clasificación no hay tolerancia.

Ejemplos en la etapa de clasificación:

- ° Tiempo ET de clasificación 9.99 Categoría de 9 segundos.
- ° Tiempo ET de clasificación 9.00 Categoría de 9 segundos.
- ° Tiempo ET de clasificación 8.99 Categoría de 8 segundos.

En cambio en la etapa final de la competencia, el tiempo mínimo de cada categoría tiene una tolerancia de menos 0.05 segundos.

Ejemplos en la etapa final, en la categoría 9 segundos:

- ° Tiempo ET del pase 9.01 Categoría de 9 segundos.
- ° Tiempo ET del pase 8.55 Categoría de 9 segundos.
- ° Tiempo ET del pase 8.54 Categoría de 8 segundos, reclasificado.

2.6 Para que los participantes de una categoría reciban los puntajes correspondientes, no es exigible que en la fecha participen un número mínimo de competidores en la categoría.

2.7 Cuando en un campeonato un auto acumule puntaje, en una categoría cualquiera, no es aceptable, bajo ninguna circunstancia, que el mismo auto haga puntos, en una categoría inferior o más lenta. Esta norma se aplica incluso cuando el auto es conducido por dos o más pilotos diferentes.

Se exceptúa del cumplimiento de esta norma, los casos en que el auto haya sufrido una modificación mayor, como cambio de motor por uno de menor potencia, previa evaluación y aceptación emitida por escrito, por el Juez Técnico de la organización. Los puntos acumulados hasta esa fecha en la categoría más veloz se pierden.

2.8 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 de rankings ni del cuadro de resultados.

Ejemplo de empate técnico:

Competidor A: 12.9647 seg. TT (Tiempo Total)

Competidor B: 12.9635 seg. TT (Tiempo Total)

En este caso el Competidor "B" pasa primero por la meta, el competidor "A" lo hace 8 milésimas después, así lo indicará el señalizador electrónico del árbol, prendiendo una luz roja correspondiente a la pista del competidor B, pero, como los tiempos se redondean a la centésima se produce un empate técnico.

Tiempo oficial de ambos competidores 12.96 seg. (empate técnico), la carrera se repite.

2.9 Durante el tramo cronometrado, es obligatorio controlar los siguientes valores:

a. Tiempo de Reacción (Reaction Time RT): es el tiempo que transcurre entre el instante en que se prende la luz verde del semáforo de partida, correspondiente al carril, 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 la luz verde del semáforo se encienda se configura una **Falsa Partida**.

b. Tiempo de Recorrido (Elapsed Time ET): es el tiempo que transcurre desde que el vehículo empieza a moverse hasta que pasa por la línea de llegada. El vehículo debe empezar a moverse sin cometer Falsa Partida.

c. Tiempo a los 60 pies: es el tiempo que transcurre desde que el auto empieza a moverse hasta que pasa por la línea de los 60 pies.

d. Tiempo Total (Total time TT): es el tiempo que transcurre desde que se prende la luz verde del semáforo de partida, hasta que el vehículo pasa por la línea de llegada. Este tiempo es igual a la suma del Tiempo de Reacción más el Tiempo de Recorrido.

e. Opcionalmente Velocidad por el punto de llegada: Es la velocidad de paso estimada en el punto de llegada, se mide en Km/h, en la última fracción del recorrido (0.012 Km.).

2.10 El tiempo válido para la determinación del ganador y perdedor de cada carrera (pique) es el Tiempo Total, siempre que el ganador no registre un ET menor que el ET mínimo de su categoría.

2.11 El tiempo válido para clasificar y para mantenerse dentro de la categoría es el Tiempo del Recorrido o ET.

2.12 Cuando dos participantes empatan en el tiempo de clasificación, se considera como el más rápido, a efectos del ranking clasificatorio, aquel que haya logrado más temprano (primero) ese tiempo de clasificación.

2.13 Cometer Falsa Partida, deja sin registro de tiempo al piloto causante. No es posible otorgar una nueva oportunidad para disputar ese pase o carrera; si fuera el caso, el otro competidor, puede continuar libremente su carrera, los tiempos efectuados por este último son válidos sin restricción alguna.

2.14 En la etapa final, no está permitido que dos autos de diferentes categorías compitan entre ellos. Si en un pase de la etapa final, un auto supera su tiempo de clasificación y además cambia de categoría a una superior (más rápida), será reclasificado en el último lugar de dicha categoría, además habrá terminando su participación; el otro competidor de esa carrera, continuará en competencia.

2.15 Si ambos autos, en la etapa final de la competencia, incurren en cambio de categoría a una superior (más rápida), ambos serán reclasificados en los últimos lugares de la nueva categoría, terminando su participación.

2.16 El orden de prelación aplicable a los competidores reclasificados en "el último lugar" de una categoría menor, será el que corresponda a su tiempo de clasificación, es decir clasificará en mejor puesto el que haya clasificado con menor tiempo, independientemente de sus resultados en la etapa final de la competencia.

3. De los Oficiales

3.1 Las competencias de aceleración de los campeonatos FEPAD, 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 función ni mandato ejecutivo en la competencia, tiene responsabilidad y autoridad, para demandar el cumplimiento del presente reglamento, el reglamento NHRA y el RNDA en lo que resulte aplicable y para resolver colegiadamente, con el Director de la Prueba y con el Comisario Deportivo del Club Organizador, las observaciones y reclamaciones que pudieran surgir con ocasión de la carrera. El nombramiento del comisario FEPAD no puede ser delegado al club organizador.

b. Comisario Deportivo del Club Organizador: sus funciones son iguales al anterior, pero su responsabilidad es ante el club organizador.

c. Director de la Prueba: Es el responsable ejecutivo de mayor nivel en la competencia. Es el responsable de aprobar la ejecución de las decisiones de las demás autoridades y oficiales del evento, incluidos los comisarios deportivos o de dejarlas en suspenso o no aplicarlas, asumiendo las responsabilidades correspondientes y liberando de ellas al oficial respectivo.

Los presidentes de clubes base de la FEPAD no podrán ejercer el cargo de director de la prueba en ningún caso.

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 documento y en los documentos específicos emitidos por las entidades oficiales pertinentes.

Trabaja con tres asistentes, uno encargado de la zona de partida, pista de carrera y pista de retorno. Otro encargado de la zona de pits, del reingreso de pilotos después de cada pase o carrera y de la movilización de pilotos hasta la zona de partida, un tercero encargado de la ubicación y cuidado al público espectador.

El jefe de seguridad puede asumir las funciones de uno de sus asistentes y está 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 dar su conformidad para el inicio de la competencia, está autorizado también para suspender 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 dar la partida, de la determinación de los tiempos (Tiempo Total, ET, ET a 60 pies, Tiempo de Reacción y otros) en cada una de las etapas de la competencia, así como de la elaboración del ranking de clasificación, de los resultados finales y del otorgamiento de puntajes.

g. Oficial de Pits.: máxima autoridad en el área de Pits, es el responsable de hacer respetar las normas y tomar las decisiones en el área.

h. Oficial Médico: responsable de autorizar la participación de los pilotos, en cuanto estén físicamente capacitados para hacerlo, está autorizado para impedir la participación de un piloto y /o de requerir el retiro de cualquier piloto, en cualquier momento de la carrera, porque a su juicio, no se encuentra 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 dar su conformidad para 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 de verificar la llegada física de los vehículos por la línea de meta, tiene capacidad dirimente para determinar al ganador de cualquier carrera, 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.

3.2 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 ajustan al presente documento, además en lo que sea aplicable y no se oponga a las PGPA, a lo dispuesto en el RDNA.

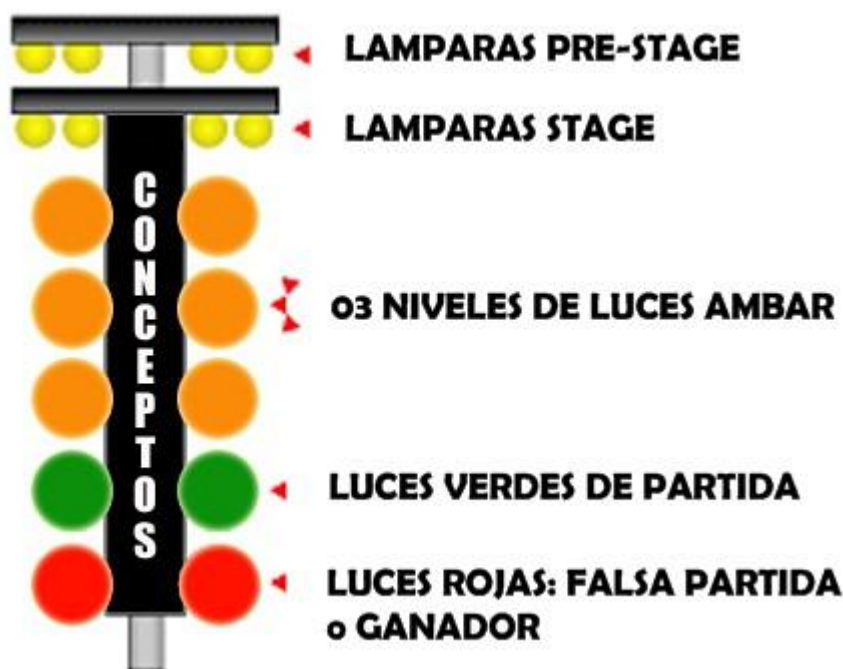
3.3 El o los Comisarios Deportivos FEPAD, y el Comisario Deportivo del Club organizador en conjunto con el Director de la Prueba, constituyen colegiadamente, la única instancia, para la resolución de reclamaciones, sus resoluciones deben emitirse como máximo dentro de las 48 horas siguientes,

después de presentado el reclamo y publicado los resultados oficiales de la competencia.

4. Del Equipamiento de Control de Tiempos

4.1 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, es obligatorio que los clubes que organicen pruebas de aceleración, dispongan como mínimo con equipos de control de tiempos que se detallan a continuación:

a. **Arbolito de Partida:** con 02 lámparas de pre-stage y 02 lámparas de stage, por cada carril, ambos niveles en color amarillo y de funcionamiento independiente para cada carril, cada una de las cuales es activada por los sensores fotoeléctricos ubicados en la línea de partida; más 03 niveles de luces de advertencia ámbar, en total 12 lámparas (06 adelante y 06 atrás), las cuales se prenden simultáneamente bajo la modalidad "Pro", por un tiempo igual a 4 décimas de segundo u opcionalmente bajo la modalidad "Sportsman", en este caso, cada nivel se prende secuencialmente, uno después de otro, quedando solo un nivel prendido por 4 décimas de segundo cada uno; más luces de partida verde, en total 04 lámparas (02 adelante y 02 atrás), más luces rojas, de funcionamiento independiente para cada carril, en total 04 lámparas (02 adelante y 02 atrás), de doble función: indican falsa partida y al final de la carrera indican el carril del competidor que pasó primero por la línea de meta.



b. **Sensores de Partida:** son arreglos dobles de sensores fotoeléctricos de tipo infrarojo no reflectivo, separados entre sí por una distancia de entre 16 y 20 cm, colocados al comienzo de la pista de carreras en cada carril, el primero activa las lámparas de pre-stage y el segundo, colocado justo en la línea de partida, activa las lámparas de

stage. De esta forma se registra, el ingreso y la salida del vehículo de la zona de partida y hace posible el cálculo del tiempo de reacción y del ET.

c. **Sensores de llegada, de 60 pies y opcionalmente de velocidad:** son sensores fotoeléctricos de tipo infrarojo no reflectivo, de muy alta sensibilidad, funcionales a 30 mt. de distancia o más, incluso bajo la intensidad de la luz solar, se requiere de uno por cada carril, ubicados en la de llegada, en los 60 pies y en el punto de referencia para el cálculo de la velocidad, en todos estos casos, los sensores detectan el instante exacto en que el vehículo pasa por alguno de los puntos mencionados.

d. **Impresora de Tickets:** Con capacidad de imprimir un informe individual de los tiempos registrados en cada pase o carrera, se entrega a cada uno de los pilotos inmediatamente después de terminada la carrera o pase. En las etapas de clasificación y finales y constituye evidencia oficial de los resultados obtenidos. El ticket debe incluir como mínimo, la fecha y hora en que se disputó la carrera, el nombre y número del competidor, el tiempo de reacción (TR), el tiempo de carrera (ET), el tiempo total (TT) de cada pase y/o carrera y en su caso la indicación del ganador.

e. **Equipo de cómputo y software de soporte:** que permita operar los equipos antes mencionados, manejar una base de datos de seguridad y procese los reportes y consultas pertinentes.

f. **Equipos opcionales:**

1. **Cronómetros contadores:** son pantallas tipo LED o LCD, que se usan con el fin de determinar el vencimiento de algunos plazos, o para informar los tiempos indicados en el presente reglamento.
2. **Señalizadores de ganador:** señalizadores luminosos colocados al final de la pista de carrera, indican la pista del competidor que resultó ganador de una carrera.

4.2 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, con una exactitud mínima de milésimas de segundo.

4.3 Adicionalmente a lo anterior es recomendable que para la etapa final de la competencia se instale una **cámara filmadora tipo "Photo Finish"** en el punto de llegada, cubriendo ambas pistas, las imágenes grabadas servirán eventualmente como elemento verificador de los resultados.

5. De la Pista de Competencia

5.1 La pista de Competencia, será obligatoriamente recta y plana, de un largo total mínimo igual al 250% de la extensión total cronometrada, es decir 1,005.82 mt. en el caso de competencias de ¼ de milla y de 502.95 mt en el caso de competencias de 1/8 de milla, el ancho mínimo en la pista de competencia y del área de frenado primaria (igual al 100% de la distancia cronometrada) será de 16.0 metros, es decir 8.0 metros por cada una de las pistas o carriles paralelos, en el caso de competencias de ¼ de milla y de 12 mt. es decir 6.0 metros por cada una de las pistas o carriles paralelos, en el caso de competencias de 1/8 de milla.

5.2 Previa evaluación y autorización escrita de la Comisión de Aceleración FEFAD, podrá autorizar pistas de competencia con ancho menor a lo indicado, siempre y cuando cumplan con todos los demás requisitos solicitados en el presente capítulo. En dicha autorización se indicará obligatoriamente el ET mínimo permitido en cada una de estas pistas.

5.3 La longitud del área de frenado, se divide en una área primaria de frenado, la cual debe estar construida, del mismo material de la pista de competencia, esta área es la normalmente necesaria para la detención total de los autos de la categoría más rápida y es igual a la longitud de la pista de competencia y de un área secundaria o de emergencia la cual puede estar pavimentada, ser de grava o arena. La suma de la longitud del área primaria más la secundaria no podrá ser menor a una vez y media el largo de la pista de competencia.

5.4 La pista debe contar además con una plataforma para la partida, la cual debe ser como mínimo del ancho de la pista y tener un largo no inferior a 45 pies o 13.7 mt., contados desde 4 metros antes de la línea de partida propiamente dicha.

Además se recomienda tener una loza de concreto de 1.50 mt de ancho, como mínimo, para el calentamiento de llantas, este punto es de especial importancia en el caso de pistas de asfalto, para evitar su rápido deterioro.

5.6 Se recomienda que la máxima inclinación longitudinal de la pista de competencia no exceda del +/- 1.5 % para los 402.33 o para los 201.16 metros. Debe tenerse en cuenta que para la homologación internacional de tiempos, esta inclinación no debe exceder del +/- 1%.

5.7 La máxima inclinación lateral entre los bordes de la pista o entre la línea central y los borde de la pista no debe exceder del +/- 2%

5.8 La pista de retorno debe tener un ancho mínimo de 3.00 metros, con acceso adecuado a las áreas de Pits y estacionamiento de los vehículos de carrera. Debe estar pavimentada, de modo que los vehículos de competencia pueden recorrerla en todo momento, sin que la pista de retorno se degrade.

5.9 Se recomienda que el punto de salida de la zona de frenado e ingreso a la pista de retorno deba estar igualmente pavimentado y diseñado para aceptar los círculos de

giro de los vehículos más largos. El ancho mínimo recomendado del punto de salida es de 30 pies (9,2 metros). El punto de salida para una pista de 1/4 de milla debe estar aproximadamente a una distancia de 1.000 pies (300 mt.) de distancia de la línea final de la pista de competencia. En caso de distancias menores al ¼ de milla el punto de salida debe indicarse en la calificación de la pista.

5.10 Bajo responsabilidad del club organizador, si se instalan tribunas para el público, deben estar a por lo menos a 20 metros de distancia de la pista de competencia, o a 10 mt, cuando entre la pista de competencia y el área de tribunas se instalen muros de concreto, además solo podrán instalarse tribunas, en el sector paralelo a los primeros 70 mt. de la pista de carreras, salvo lo indicado en el acápite siguiente.

5.11 Solo en casos excepcionales, podrá instalarse tribunas, en un área paralela a la pista de carreras, posterior a los 70 primeros metros, en este caso, las tribunas se ubicaran distancia de por lo menos 20mt, del borde externo de la pista de carreras y dispondrán de muros de contención de concreto.

5.12 El acceso a la zona de Pits debe estar restringido al público espectador, mientras que el acceso a la pista de carreras debe estar prohibido y delimitado mediante barreras divisorias, avisos indicativos y personal de seguridad.

5.13 El club organizador debe disponer obligatoriamente de una ambulancia y personal médico que esté en condiciones de prestar primeros auxilios y en caso de necesidad desplazarse rápidamente hacia un centro de salud.

5.14 El club organizador debe contar con extintores móviles de 5kg a + como mínimo y opcionalmente con un vehículo contra incendios. Los extintores deben estar ubicados en la zona de partida de la pista de competencia (02 unidades mínimo) y en la zona de llegada (02 unidades mínimo). Además se debe contar con 01 extintor adicional (como mínimo) a los 100 metros antes de la partida y otro a 100 metros antes de la llegada.

6. De los Pilotos

6.1 Los pilotos participantes en una competencia de aceleración que sea parte de un campeonato FEPAD, según el detalle indicado en el acápite 2.5 del presente, deben acreditar en el momento de su inscripción, durante la competencia o cuando los oficiales lo requieran, la licencia de piloto FEPAD tipo D.

6.2 Los pilotos para ser admitidos en la pista de competencia deben estar en buen estado de salud, libres del consumo de bebidas alcohólicas u otras sustancias tóxicas o prohibidas y cuando el club organizador lo disponga, deben superar el examen médico que el club organizador disponga.

6.3 Los pilotos que sufran algún malestar en su salud, en el momento de la competencia, deben reportarlo obligatoriamente y bajo su responsabilidad al oficial médico para que los evalúe y tome las acciones y decisiones del caso.

6.4 El oficial médico puede requerir a cualquier piloto, se someta a evaluación, en cualquier momento de la competencia. Si el piloto no acata dicho requerimiento, o acatándolo no supera satisfactoriamente el examen o recibe una opinión negativa, respecto a su estado de salud, por parte del oficial médico, no puede seguir en competencia.

6.5 Los pilotos deben usar casco protector de seguridad de uso automotor, con especificaciones DOT o superiores, el cual debe estar en buen estado, si rayaduras o rajaduras visibles y disponer de los arneses y hebillas que le permitan sujetarlo firmemente a la cabeza del piloto. Sin desmedro de lo anterior, el buen estado y uso del casco protector es responsabilidad exclusiva del piloto.

6.6 Los pilotos de las categorías FEPAD deben usar guantes ignífugos y Neck Collars o protector de cuello homologados SFI obligatoriamente.

6.7 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 de las categorías FEPAD, su uso es obligatorio

7. Vehículos Admitidos

7.1 Son 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.

Nota: El RPP puede aprobar la participación de motocicletas, en tal caso dicho RPP debe establecer las normas específicas aplicables, a la revisión técnica de dichos vehículos, al examen médico de los pilotos y a las necesidades de equipamiento de seguridad exigibles, en pilotos, vehículo, pista de carrera, vehículos y personal de socorro, para este tipo de vehículos.

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. Barra Antivuelcos (Roll Bar): Para vehículos con Tiempo de Recorrido (ET) menor a 11.00 segundos para el $\frac{1}{4}$ de milla o de menos de 7.00 segundos para el $\frac{1}{8}$ de milla. Quedan exceptuados del cumplimiento de esta norma aquellos vehículos que manteniendo sus especificaciones de fábrica y sin que se le hayan efectuado

modificaciones que aumenten su potencia, sean capaces de registrar tiempos menores a los indicados en el presente artículo

b. Jaula antivuelco (Roll Cage): Para todos los vehículos con Tiempo de Recorrido (ET) menor o igual a 10.00 segundos para el ¼ de milla o de menos de 6.00 segundos para el 1/8 de milla. Quedan exceptuados del cumplimiento de esta norma aquellos vehículos que manteniendo sus especificaciones de fábrica y sin que se le hayan efectuado modificaciones que aumenten su potencia, sean capaces de registrar tiempos menores a los indicados en el presente artículo.

c. La Jaula Anti vuelcos o Roll Cage se construirá de acuerdo con lo establecido en el anexo H del RNDA

d. Los vehículos de serie deben tener parabrisas de vidrio laminado o templado, según sus especificaciones originales.

e. Todos los vehículos de serie deben tener salida por cualquiera de las dos puertas y tener instalados guardafangos completos en los casos que hubieran venido de instalados de origen.

f. Los vehículos tubulares, así como los vehículos de serie, deben ofrecer las facilidades para que el piloto los abandone, en caso de emergencia, en un tiempo máximo de 5 segundos.

g. Los vehículos tubulares y/o los de construcción predominantemente artesanal, 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 está autorizado a impedir la participación de estos vehículos, cuando a su juicio no cumplan con las medidas de seguridad, incluso antes o durante la etapa de prácticas libres.

h. El parabrisas obligatorio en los vehículos de serie y opcional en los vehículos tubulares, no debe tener quíñes o rajaduras importantes, no debe estar cortado y/o reparado con cinta adhesiva.

i. Es opcional el retiro del capot de motor, o su reemplazo por otro de material aligerado debidamente asegurado.

j. Solo se podrá reemplazar la puerta original por una aligerada o de fibra de vidrio o de algún otro material ligero, cuando la jaula antivuelco o Roll Cage instalada el auto provea de protección lateral suficiente, según evaluación previa del Juez Técnico. Su decisión es inapelable.

j. Es recomendable que los vehículos 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 verificación administrativa consiste en la presentación de los documentos que acreditan la inscripción válida del vehículo y del piloto en la competencia, la Licencia de piloto FEPAD tipo D

8.2. Los clubes organizadores, están en la obligación de registrar a los pilotos aspirantes de las categorías promocionales que participen en sus eventos, dicho registro debe contar como mínimo con los siguientes datos mínimos: nombres y apellidos, dirección, fecha de nacimiento, N° del Documento de identidad, N° del documento de identidad, N° de su licencia de conducir, nombre y N° de teléfono de persona de contacto, en casos de emergencia y el N° de registro del piloto dentro del club

8.3 Luego de efectuada la verificación administrativa los pilotos participantes recibirán las credenciales de inscripción que el club organizador haya dispuesto para la competencia.

8.4 El plazo para regularizar la documentación requerida, vence indefectiblemente al inicio de las prácticas libres.

8.4 La inscripción en la competencia permite en general un solo piloto por cada vehículo, en algunos casos y solo si el club decide aceptarlo, se permitirá un segundo piloto, en estos casos, solo uno de los dos pilotos clasificará para la etapa final, será el piloto que registre el mejor tiempo de clasificación. En ningún caso, sin excepción, el piloto clasificado puede ser reemplazado por el otro, en la etapa final de la competencia.

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 (RPP).

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 es un auto prototipo perteneciente a una categoría de FEPAD y está obligado al uso de roll bar o roll cage, además es obligatorio el uso cinturones de seguridad de por lo menos cuatro (04) puntos de anclaje a la carrocería, en buen estado visible y con una fecha de fabricación no mayor de 10 años.

b. Se recomienda que la batería esté fuera del compartimiento del piloto y bien asegurada. De no ser posible, la batería debe estar instalada en la parte trasera del

vehículo, se considera parte trasera, cualquier lugar detrás del asiento del piloto. En este caso la batería debe ser sellada del tipo libre de mantenimiento además es obligatorio que la batería este colocada dentro de una caja de protección hecha en plancha de aluminio de 0.032" (0.8 mm.) espesor o de 0.024" (0.6mm) si es de acero, con perforaciones de ventilación y para ingreso de los cables, sujeta por abrazaderas de metal las cuales se fijarán a la carrocería o al chasis con pernos de no menos de 3/8 de pulgada (9.53 mm) de diámetro. Se aceptaran cajas de plástico con homologación FIA, coincidentemente aceptadas por la NHRA o la IHRA.

- c. El tubo de escape debe estar alejado y/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 y separados por una pared anti fuego.
- e. Todos los pedales deben estar cubiertos por material antideslizante o ser de material rugoso.
- f. Los vehículos modificados pertenecientes a las categorías FEPAD deben disponer de una llave de corte eléctrica, la cual debe ser instalada en lugar que holgadamente esté al alcance del piloto, incluso cuando está sujeto con el cinturón de seguridad.
- g. En consideración a la reducida distancia y a la disponibilidad de extintores a lo largo de la pista de carreras, es opcional, disponer dentro del auto, de un extintor contra incendios, de Polvo Químico Seco ABC, de 02 kg. de capacidad, con la carga vigente en la fecha de la competencia. El extintor debe estar muy bien asegurado, con soportes de seguridad de uso rápido tipo "quick release", a fin de garantizar que no se desprenda en caso de choque o vuelco además, debe estar al alcance del piloto, incluso estando este sujeto por el cinturón de seguridad. Debe quedar claro que, la vigencia de la carga, y la instalación del extintor dentro del vehículo así como la elección e instalación del sujetador de uso rápido, son de exclusiva responsabilidad del piloto.
- h. Las rótulas, terminales, brazos, alineamiento y demás mecanismos de la dirección deben estar en perfecto estado de funcionamiento.
- i. Los autos de competencia deben tener frenos en las cuatro (4) ruedas operativos y en buen estado de funcionamiento, salvo autorización expresa aplicable solo para el caso de vehículos tubulares tipo dragster. Los aros y las llantas no deben presentar daño externo, desgaste excesivo en el caso de las llantas, o fisuras o rajaduras en el caso de los aros, además cada aro debe tener los pernos de ruedas completos. Salvo autorización expresa.
- j. 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.

k. 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 mejoren la seguridad del piloto, los oficiales, el público 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, queda impedido de competir; no habiendo lugar a reclamo alguno.

9.5 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, salvo justificación aceptada por el director de la prueba.

10.2 Estarán presentes el Director de la Prueba, por lo menos uno de los Comisarios Deportivos y el Oficial Médico, este último tendrá la potestad de requerir a cualquier competidor someterse a examen físico, cuando considere necesario determinar si 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, por otro debidamente habilitado, hasta el inicio de la reunión de Pilotos, siempre y cuando sea autorizado por del director de la prueba.

11. Los Pits

11.1 Constituye el recinto, exclusivo para los autos de competencia, próximo a la línea de partida, donde están 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 o cuando el vehículo esté sostenido por gatas o soportes.

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 Las prácticas libres se establecen determinando su hora de inicio y fin, si el tiempo disponible lo permite, debiera posibilitar tres pases por piloto.

12.3 Cuando las limitaciones de tiempo así lo justifiquen, la Etapa de Prácticas Libres puede suspenderse total o parcialmente. En los casos, en que no se efectúe ninguna ronda clasificatoria, será posible iniciar la competencia directamente con la etapa de Clasificación

12.4 Entre una etapa y otra el tiempo de receso que no debiera ser superior a ½ hora, salvo en los casos en que se programen otras actividades intermedias, las cuales deben detallarse previamente en el reglamento particular de la prueba.

12.5 Durante las Prácticas Libres, el orden de partida es libre, pero la partida debe ser solicitada por los competidores al Juez de Partida, solo él autorizará los turnos respectivos.

12.6 Durante las rondas de clasificación, el orden de participación será del número de auto mayor a número de auto menor, salvo que el RPP disponga un orden distinto, el cual en todo caso, deberá ser definido por el Director de la Prueba, en este caso dicho orden, debe ser publicado antes de que se inicie la etapa de clasificación. Las clasificaciones, salvo indicación en contrario, dada por el director de la prueba, deben hacerse con dos autos en pista, es decir, uno en cada carril, según el orden establecido; si uno de los dos pilotos programados no se presenta, el competidor presente puede partir solo, previa autorización del Juez de Partida; el competidor que no partió, es decir el ausente, pierde su turno de clasificación.

12.7 El mejor Tiempo de Recorrido o ET (el más breve) de cada competidor, en todas las rondas de clasificación de la fecha, servirá para determinar la categoría en la que el competidor será clasificado, así como su orden de participación en la etapa final de la competencia.

12.8 Los tiempos ET se controlan obligatoriamente desde la etapa de clasificación, pero es posible hacerlo desde la etapa de prácticas libres. Se debe tener en cuenta que si un tiempo ET de práctica de un competidor cualquiera, fuera menor a su mejor tiempo de clasificación, dicho tiempo de práctica se convierte automáticamente en su tiempo de clasificación, previo informe al director de la prueba.

12.9 Es indispensable que los pilotos participen en por lo menos una ronda clasificatoria y que registren un tiempo válido en su respectiva categoría para habilitar su participación en la etapa final. Los pilotos sin tiempo de clasificación no pueden participar en la etapa final de la competencia, aún en el caso de que registren tiempos de práctica válidos.

12.10 Si en las etapa de clasificación o en la etapa final, alguno de los competidores no se presenta cuando el juez de partida lo llame, sea por desperfecto mecánico, dificultades de tránsito en pits, desatención del piloto y/o de los miembros de su equipo, o por cualquier otro motivo, si la ausencia ocurre en la etapa de clasificación dicho competidor pierde su turno, sin derecho a recuperarlo posteriormente, si el hecho ocurre en la etapa final de la competencia pierde la carrera.

12.11 Debe entenderse que el llamado a los pilotos por los oficiales de la organización, es un acto de cortesía y de agilización de la marcha de la competencia, pero que la obligación de estar presente en la zona de partida en el momento que el piloto deba competir, es de exclusiva responsabilidad.

12.12 En la clasificación, cuando uno de los pilotos llamados no se presente, el otro competidor puede partir solo o con el siguiente piloto en la lista de clasificación. La partida se efectuará sin limitación, cuando el Juez de partida lo ordene; el tiempo registrado para el piloto presente, será válido sin restricciones.

Si esto ocurre en la etapa final, el piloto presente pasará al siguiente nivel eliminatorio, sin necesidad de efectuar el pase. Debe entenderse que esto último se aplica a todos los niveles eliminatorios, excepto al último. Es decir, para que un piloto gane una categoría debe presentar su auto en la línea de partida y debe por lo menos partir.

12.13 En la etapa final eliminatoria cuando un competidor gane varias carreras (más de dos seguidas) y necesite continuar la eliminación, o en otros casos muy excepcionales, el piloto puede solicitar un receso o tiempo de espera, de hasta tres (03) minutos por carrera y no más de 6 minutos acumulados en toda la etapa. El juez de partida decidirá libremente si accede o no a la solicitud del piloto, pudiendo conceder un tiempo de espera menor o igual al solicitado o al máximo permitido. La decisión del juez de partida, no tiene que ser igual en todos los casos.

12.14 Si en las etapas de Prácticas Libres o en de Clasificación alguno de los competidores incurre en Falsa Partida, parte Fuera de Stage (ver acápite siguiente), si demora 03 segundos o más después de que el semáforo se puso en verde, o no parte, la partida se registrará como válida pero 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 piloto pierde la carrera.

12.15 Se configura una partida "Fuera de Stage", cuando en el momento en el que la luz verde del semáforo se prende, la rueda delantera del vehículo de competencia, no cubre el sensor de stage, es decir cuando está fuera de la línea recta virtual que se configura entre el emisor y el receptor infrarrojo de los sensores de stage. Debe entenderse que se incurre en esta falta incluso cuando el vehículo se encuentra completamente detenido. Técnicamente la falta de "Fuera de Stage" es diferente a la falta de "Falsa Partida" o adelantamiento, pero ambas son penalizadas de igual forma.

12.16 Terminados los pases de la etapa de clasificación, se establece un ranking que incluye a todos los pilotos que participaron en por lo menos una ronda de la etapa de clasificación y tienen registrado un tiempo ET válido. Este ranking clasifica a los competidores desde el ET más largo hasta el ET más corto, este último es el que corresponde al auto más rápido en la etapa de clasificación.

12.17 El club organizador está obligado a publicar en un tablero, los resultados de la clasificación y el orden de partida en la etapa final, dicha publicación debe emitirse inmediatamente después a que termine la etapa de clasificación.

12.18 La etapa final, se disputa por categoría y por eliminación simple, dos compiten pero solo el ganador continúa en competencia, hasta que queden solo los dos autos más rápidos. Solo se eliminan autos de la misma categoría. Se empieza con la categoría que registre el mayor tiempo de clasificación ET y se termina con la categoría que registre el menor tiempo de clasificación ET. El procedimiento a seguir, es el denominado **Procedimiento de eliminación por llaves**, el cual se deriva del procedimiento estándar por la FIA denominado "TEMPLATE FOR ET HANDICAP ANDSPORTSMAN LADDER".

- a. El procedimiento de eliminación por llaves, se lleva a cabo asumiendo que siempre participan 2, 4, 8, 16, 32 o 64 finalistas.
- b. Cuando el número de finalistas sea diferente a estos números, se procede según las tablas de eliminación incluidas en el documento denominado "LLAVES DE ELIMINACIÓN CRITERIOS GENERALES Y DIAGRAMACIÓN".
 - ° Si hay solo 3 finalistas, el 2 se enfrenta al 3 y el ganador se enfrenta al 1ro.
 - ° Si hay solo 5 finalistas, en la primera ronda solo se enfrentan el 4to contra el 5to, quedando de esta formas solo 4 finalistas.

12.19 El ganador de cada carrera será el que efectúe el menor Tiempo Total (TT), o lo que es lo mismo, el primero que pase por la línea final de llegada, salvo que, dicho ganador registre un ET menor al mínimo de su categoría menos el tiempo de tolerancia, en ese caso se procederá según lo indicado en los acápites 2.14, 2.15 y 2.16 del presente.

12.20 Si en una carrera de la etapa final, un competidor gana y supera su tiempo de clasificación, en 0.5 segundos o más, pero sin cambiar de categoría, habrá terminado su participación, será ubicado en el último puesto de su categoría. El otro competidor será declarado ganador de esa carrera. El RPP de la competencia debe indicar expresamente la validez de esta regla para que sea aplicable. Para que esta regla se aplique debe de estar expresamente contemplada en el RPP.

12.21 Si en una carrera de la etapa final, ambos corredores superan el tiempo de clasificación en 0.5 segundos o más, pero permanecen dentro de la categoría, ambos competidores habrán terminado su participación, serán ubicados en los últimos puestos de su categoría. La etapa final continuará con los siguientes dos competidores en el ranking de clasificación. Para que esta regla se aplique debe de estar expresamente contemplada en el RPP.

12.22 El orden de prelación aplicable a los competidores reclasificados en los últimos puestos de una categoría será el que corresponda a su tiempo de clasificación, es decir clasificará en mejor puesto el que haya clasificado con menor tiempo, independientemente de sus resultados en la etapa eliminatoria.

12.23 Un competidor en la etapa eliminatoria no puede reducir su tiempo de clasificación (ET) en un segundo o más, si esto ocurriera el competidor queda automáticamente eliminado y fuera del ranking clasificatorio de la fecha, excepto en el caso contemplado en el acápite 12.27. El RPP de la competencia debe indicar expresamente la validez de esta regla para que sea aplicable.

12.24 Los ganadores de cada categoría se definen en la última carrera de la Etapa Final de la competencia, para ello se tendrán en cuenta los siguientes criterios.

- a.** Será declarado ganador de la fecha el piloto el que haga el TT más rápido en la carrera final de cada categoría, si uno o los dos reclasifican a una categoría más rápida, se procederá de acuerdo con lo indicado, en los artículos precedentes.
- b.** En caso que solo uno de los dos pilotos finalistas reclasifique a una categoría más rápida, el otro competidor finalista será declarado el ganador de la categoría.
- c.** En caso que ambos finalistas reclasifiquen, será declarado ganador el semifinalista perdedor, que haya tenido menor tiempo de clasificación ET ; sin necesidad de

competir nuevamente, de igual forma se procederá para definir el ranking final de dicha categoría.

- d.** Si en el pase final, solo se presenta un competidor, este tiene obligatoriamente que partir para poder clasificar en el 1er puesto.
- e.** El auto más rápido de la fecha será el que tenga el menor tiempo de recorrido o ET (Elapsed Time).
- f.** El auto más veloz de la fecha será el que tenga el mejor registro de velocidad en km/h por el punto de llegada.

12.25 Si un competidor comete falsa partida o parte fuera de stage, pierde el pase, sin oportunidad para repetirlo, si esto ocurre en la Etapa Final, pierde la carrera, en este caso, el otro competidor es declarado automáticamente ganador de esa carrera, siempre y cuando haya partido sin cometer penalización.

12.26 Si ambos competidores cometen falsa partida o fuera de stage o una combinación de ambos simultáneamente, la carrera se repite. Si en el siguiente intento ambos cometen nuevamente falsa partida o fuera de stage o una combinación de ambos, los dos pierden el pase. Si esto ocurre en la etapa final de la carrera, se procede según lo indicado en el inciso c. del acápite 12.24; es decir se procederá de igual manera que en el caso en que los dos competidores de la etapa final reclasifican.

12.27 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 sus registros habituales y si además esta circunstancia lo ubica en una categoría más lenta que la que le corresponde. Es posible que el competidor solicite al Juez de Tiempos (ubicado en la mesa de control), que le otorgue un nuevo pase clasificatorio para la etapa final, indicando expresamente y por escrito la categoría a la cual el competidor pretende reclasificar.

Es absolutamente indispensable que dicha solicitud se haga inmediatamente después de finalizada la última carrera de la última ronda de clasificación – dentro de los 5 minutos posteriores-. Es pertinente indicar, que luego de que se publiquen los resultados de la etapa de clasificación, el Juez de Tiempos no podrá aceptar solicitudes para efectuar nuevos pases clasificatorios, sea cual fuere la categoría.

En caso de que el Juez de Tiempos consideré válida la solicitud y le otorgue este beneficio, el corredor debe hacer un solo pase clasificatorio, el pase debe efectuarse inmediatamente de aprobada su solicitud, para lo cual el competidor debe tener el auto listo y en condiciones de partir de inmediato, salvo autorización expresa del juez de partida, el cual puede otorgar un tiempo de espera que, en ningún caso, excederá de 5 minutos como máximo. Esta es una facultad discrecional del juez de partida, es decir no está obligado a otorgarla, lo hará siempre y cuando, a su juicio, sea posible y

oportuno hacerlo, no perjudique a terceros ni retrase perjudicialmente el cronograma del evento.

En este pase clasificatorio el competidor debe registrar un tiempo valido para la categoría declarada – a la que el pretende clasificar-, en caso de lograrlo, será inmediatamente reubicado en el puesto que le corresponda en el ranking clasificatorio; en caso de no lograrlo, el competidor habrá, terminando su participación en la competencia, quedando impedido de disputar las carreras de la etapa final y en consecuencia no recibirá puntaje.

12.28 Los corredores clasificados en diferentes categorías, no compiten 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.

12.29 En los casos excepcionales, en el que dos pilotos participen con el mismo auto, ningún piloto de la dupla, 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.

12.30 Es falta grave, sustituir y/o ser sustituido por otro piloto, en la conducción de un pase, en cualquiera de las etapas de la competencia. En estos casos el infractor será sancionado con la suspensión de su licencia FEPAD y/o de su registro de piloto, quedando impedido de participar en eventos posteriores dentro del año calendario.

13. De la partida

13.1 Los competidores ingresaran a la zona de partida, cuando sea su turno de competir, debiendo esperar al llamado de los oficiales encargados del ingreso a esta zona.

13.2 Si el oficial no llama a un piloto en su turno, el competidor omitido debe solicitar antes de que se efectúe el pase o la carrera y bajo su exclusiva responsabilidad, que el proceso de partida se detenga, hasta que sea llamado.

13.3 Si el vehículo pierde algún tipo de fluido, el piloto no debe ingresarlo a la zona de partida hasta que solucione el problema, bajo exclusiva responsabilidad del piloto participante. Si este desperfecto ocurre durante la Etapa Final y es llamado para la partida, el piloto solicitará por una sola vez, un tiempo de espera al Juez de Partida, el cual de ser otorgado, no excederá de 3 minutos, vencido el plazo, si el competidor no resuelve el problema queda automáticamente eliminado.

13.4 El vehículo debe ingresar a la zona de partida por sus propios medios, es decir no puede ingresar siendo empujado por el piloto o por sus asistentes. Esta norma se aplica en las tres etapas de la competencia. Si el vehículo no puede ingresar por sus propios

medios pierde su turno si se trata de una clasificación y si ocurre en la etapa final, se considera como si no se hubiera presentado.

13.5 Los pilotos podrán lavar sus neumáticos y calentarlos, solo cuando sean autorizados por el oficial de partida, normalmente la autorización se recibirá cuando los dos autos de los competidores este ubicados en la zona prevista para este fin, si algún competidor efectúa este proceso fuera de dicha zona será penalizado con la exclusión de la prueba.

13.6 Los dos competidores en la zona de partida deben lavar y/o calentar simultáneamente sus neumáticos, si uno de los competidores lo hace, siguiendo las órdenes del juez de partida y el otro no, se entenderá como que este último no desea hacerlo. Una vez que el Juez o los oficiales de Partida, indiquen el fin de este proceso, los competidores tendrán que suspenderlo inmediatamente.

13.7 Durante el proceso de calentamiento de neumáticos, el competidor puede pasar solo una vez delante de las luces de prestage y stage, hacerlo dos veces es una falta grave que a juicio del Juez de Partida puede impedirle participar en el pase, perdiendo una oportunidad de clasificar o siendo eliminado de la competencia, según sea la etapa en que se cometa la infracción.

13.8 El juez de partida puede ordenar directamente o a través de sus oficiales asistentes, el fin del proceso de calentamiento de llantas, o cuando considere que alguno de los competidores o ambos se han excedido en el uso del tiempo, puede hacerlo también a partir de los 5 segundos después que el primer competidor haya terminado con dicho proceso. En tal caso ambos competidores deben ponerse de inmediato a su orden para iniciar la partida.

13.9 Está absolutamente prohibido que algún asistente del competidor agarre el auto en la zona de partida. El trabajo de los asistentes está restringido al área de calentamiento de neumáticos. El piloto o equipo que incurra en esta falta perderá una oportunidad de clasificar, si la falta ocurre en la etapa final de la carrera, será declarado perdedor de la carrera.

13.10 Ningún competidor puede ingresar a la zona de pre-stage, si no es autorizado por el Juez de Partida o a sus asistentes.

13.11 El Juez de Partida llamará a ambos competidores a la zona de partida para que ingresen en el pre-stage, si ninguno de los competidores atiende el requerimiento, el Juez de Partida hará un segundo llamado y esperará un minuto de tiempo, vencido ese plazo, el juez de Partida podrá solicitar al Juez de Tiempos, dar partida prendiendo el semáforo, incluso con ambos corredores fuera de la zona de partida, o no ubicados en el stage, en tal caso los infractores corredores, pierden la oportunidad de marcar tiempos en esa ronda de clasificación y si ocurre en la etapa final, ambos quedan fuera de la competencia.

13.12 Una vez que un competidor entre en el pre-stage, no puede abandonarlo retrocediendo voluntaria o accidentalmente el vehículo, si incurre en esta falta en la etapa de clasificación podrá ser penalizado con la pérdida de su turno, pero si incurre en esta misma falta en la etapa final, habrá terminado su participación en la etapa final y será ubicado en el último lugar de la categoría, según el orden de prelación antes indicado.

13.13 Una vez que el primer competidor ha entrado en la zona de pre-stage, el otro competidor dispone de un máximo de 10 segundos hacer lo mismo en su respectivo carril, para hacerlo, no necesita de indicación ni llamado del Juez de Partida.

13.14 Ningún competidor estacionado en el pre-stage, puede ingresar al stage, antes de los 10 segundos posteriores a su ingreso, salvo que el otro competidor haya ingresado también a la zona de pre-stage, o que reciba instrucción expresa del Juez de Partida. Si por el contrario, al vencimiento de los 10 segundos, el otro competidor no ha ingresado a la zona de pre-stage, el competidor debe esperar la orden del Juez de Partida para avanzar hasta la zona de stage; esta orden debe producirse inmediatamente después de cumplido dicho plazo.

13.15 Cualquiera de los competidores estacionados en la zona de pre-stage, puede ingresar en la zona de stage en primer lugar. Debe entenderse claramente, que no está permitido que uno de los competidores avance a la zona de stage, si el otro competidor, no ha ingresado a la zona de pre-stage, salvo indicación expresa del Juez de Partida.

13.16 Unicamente si el RPP lo autoriza específicamente estarán permitidas las partidas en "deep-stage", estas se ejecutan encendiendo solo la luz del "stage" con la luz de pre-stage apagada, en busca de intentar disminuir el denominado "time roll out".

Esta forma de partida puede ser ejecutada por uno o por los dos pilotos que se encuentren en partida, siempre y cuando la decisión de efectuarla sea comunicada al Juez de Partida, por cada uno de los pilotos, o por uno de ellos, antes de entrar a la zona de Pre- Stage

13.17 Estando tres luces prendidas es decir el pre-stage y el stage de una pista y solo el pre-stage de la otra, o en el caso de partida en deep-stage , el stage de una pista y el pre-stage de la otra, el competidor que esté en esta última posición, es decir en la posición de pre-stage, dispone solo de 05 segundos para ingresar a la zona de stage, vencido ese plazo, el juez podrá dar partida, incluso si el otro corredor que no ingresa al stage. En tal caso el corredor infractor será declarado como perdedor de la carrera por haber partido "fuera de stage" o por no haber partido.

13.18 Una vez que los pilotos enciendan las luces del stage, es de su exclusiva responsabilidad, mantenerse en ella hasta que se dé la luz verde de partida. Si estando en la zona de stage, alguno de los pilotos decide retroceder para salirse de la misma, sea por decisión propia, por error, por defecto mecánico o por cualquier otra razón, el

Juez de Partida lo sancionará declarándolo perdedor del pase o incluso, si presume que lo ha hecho con ánimo de perjudicar al rival, eliminándolo de la competencia, sin puesto en el ranking ni puntaje otorgado a su favor.

13.19 Si en cambio un competidor abandona accidentalmente la zona de stage, desplazando ligeramente su vehículo hacia adelante o hacia atrás y no hay perjuicio evidente en contra del otro competidor, es posible que el Juez de Partida pase por alto este error. De ser así, detendrá el procedimiento de partida y lo reiniciará. Para que ello ocurra, ambos corredores deben salir de las zonas del pre-stage y del stage, y estar en disposición de reiniciar de inmediato el procedimiento de partida. Debe tenerse en cuenta que en este caso, no será posible volver a calentar los neumáticos.

13.20 En contrario a lo indicado en el acápite precedente, es posible que el Juez de Partida decida dar partida, con uno de los competidores adelantado e incurriendo en una partida "Fuera del Stage". Debe quedar claro que la decisión de pasar por alto o no este error, es potestad del Juez de Partida. Su decisión es inapelable y debe ser acatada de inmediato.

13.21 Si un piloto comete el error de adelantamiento a que se refiere el acápite anterior por segunda vez en cualquiera de las etapas de una fecha, el Juez de Partida no puede pasar por alto el error ni conceder una nueva oportunidad, por el contrario, está obligado dar la partida y encender el semáforo.

13.22 Si ambos competidores incurren en la infracción de abandonar la zona de stage por adelantamiento involuntario, el juez de partida reiniciará el proceso de partida, si la falta vuelve a cometerse por ambos pilotos, el juez dará la partida incurriendo ambos en "Partida fuera de stage", debiendo abandonar inmediatamente la zona de partida.

13.23 Si ambos competidores incurren en falsa partida, el juez de partida reiniciará el proceso de partida, si la falta vuelve a cometerse por ambos competidores, ambos habrán perdido su turno para clasificar, si la falta ocurre en la etapa de clasificación; o habrán terminado su participación si la falta ocurre en la etapa final, debiendo abandonar inmediatamente la zona de partida.

13.24 En todos los casos, una vez que ambos competidores estén en la zona de stage, el juez debe dar la partida en el tiempo inmediato que no debe exceder de tres segundos.

13.25 Todo competidor, debe partir inmediatamente después de que la luz verde se encienda. En todo caso, el sistema electrónico de control de tiempos, solo registrará los tiempos (TR, ET y TT) de las partidas que se hayan producido hasta 3.0 segundos después del instante en que la luz verde se encienda. Vencido este tiempo, es decir 3.0 segundos, el sistema no registrará tiempo válido para el pase, el piloto infractor habrá perdido su turno de clasificación si la falta ocurre en esta etapa o habrá perdido la carrera si ocurre en la etapa final.

13.26 En caso el Juez de Partida determine su conveniencia, se establece el "procedimiento abreviado de partida", el cual se aplica a los competidores de todas las categorías. Mediante este procedimiento el competidor puede ingresar de una sola vez a la zona de pre-stage y de stage, sin tener que esperar a que el otro competidor ingrese al pre-stage. En estos casos, estando ubicado uno de los competidores en el stage, sea en posición de una partida normal o en "deep-stage", el otro competidor tiene 05 segundos para estar en la zona de stage, en posición de partida, al vencimiento de ese plazo, el Juez de Partida puede dar partida y encender el semáforo.

13.27 Las demás normas respecto al procedimiento de partida son plenamente aplicables, en lo que no resulte contradictorio con "procedimiento abreviado de partida".

13.28 El Juez de Partida, puede impedir la partida de un vehículo, si este interfiere con el normal funcionamiento de los sensores de partida, de velocidad o de llegada, sea por una colocación incorrecta del tubo de escape o por cualquier otro accesorio que interfiera con su normal funcionamiento, tales como luces LEDs intermitentes, aros con revestimiento lustrado u otros.

13.29 El Juez de Partida, impedirá la partida de un vehículo, si tiene instalado un faldón delantero demasiado bajo, menor a 3" (7.62 cm), en consideración a que la llegada debe marcarse con las llantas delanteras y no con ninguna otra parte del vehículo.

14. De las Infracciones

14.1 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 y sin puntaje en la fecha.
- b. Usar ayudantes en la partida para sostener el auto con el fin de evitar que se deslice. El piloto debe frenar el auto por sus propios medios, sea con el pedal de freno, con el freno de mano o instalando un sistema eléctrico tipo "line lock". La falta se penaliza con la eliminación del piloto de la competencia.
- c. Ingresar con más de dos ayudantes a la zona de partida. Se aclara que la presencia de los ayudantes es solo es admitida en la zona de calentamiento de llantas. Se penaliza con una multa de S/ 100.00 a pagar antes de la inscripción de la siguiente competencia.
- d. Ingresar con el vehículo a la zona de partida, perdiendo algún tipo de fluido. Es de exclusiva responsabilidad del piloto y su equipo asegurarse de que su vehículo no pierda fluidos. Si el vehículo pierde fluidos dentro de la zona de partida queda

automáticamente eliminado de la competencia y es penalizado con una multa de S/. 500.00 pagadera antes de la inscripción de la siguiente competencia.

- e. Si un competidor supera en la etapa final su tiempo de clasificación en 1.00 o más segundos, se le penaliza con exclusión de la prueba, excepto en casos de reclasificación autorizada según el art. 12.27 del presente.
- f. En casos muy excepcionales en los que **todos** los pilotos de una categoría superen sus tiempos de clasificación en la etapa final en 1.00 o más segundos, en razón a una causa objetiva lo justifique (cambios climáticos extremos u otras), la norma indicada en el acápite anterior no se aplica.
- g. No está permitido invadir el carril opuesto, cruzando la línea central de la pista de carreras, si esta invasión se produce cuando el vehículo infractor esta delante del otro competidor, el infractor será penalizado con la exclusión de la prueba.
- h. Si el infractor está detrás del otro competidor pero la invasión se produce voluntariamente, o a juicio del Juez de Partida, se presume que ha sido voluntaria e injustificada; el infractor será penalizado con la exclusión de la prueba.
- i. 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 y una multa de S/.1,500.00 pagadera al vencimiento de la inhabilitación, antes de la inscripción en la próxima carrera en que el infractor este habilitado para participar.
- j. Es falta grave, el sustituir y/o ser sustituido por otro piloto, en la conducción del vehículo de competencia en un pase o en una carrera, en cualquiera de las etapas de la competencia. En estos casos, ambos pilotos serán penalizados como mínimo con una fecha de suspensión y en caso reiterativo con una suspensión por el resto del año calendario, además de una multa individual de S/.500.00 a cada uno de los infractores, pagadera al vencimiento de la inhabilitación y antes de la inscripción de la competencia en que los infractores estén habilitados para participar.
- k. Efectuar maniobras temerarias, en la pista de carreras, en el área de pits, o en cualquier otra área del escenario, se penaliza con la exclusión de la prueba, la inhabilitación en por lo menos una fecha en el campeonato respectivo y con una multa de S/. 500.00 pagadera al vencimiento de la inhabilitación y antes de la inscripción de la competencia en que los infractores estén habilitados para participar.
- l. El desacato, la agresión verbal o física o cualquier otra conducta escandalosa, para con a las autoridades, participantes y/o público en general, se penaliza con la exclusión de la prueba, la inhabilitación en por lo menos una fecha en el campeonato respectivo y con una multa de S/. 500.00 pagadera al vencimiento

de la inhabilitación y antes de la inscripción de la competencia en que los infractores estén habilitados para participar.

- m. El reclamo público sobre los resultados declarados por el club organizador, antes durante o después de la competencia, por un canal distinto al contemplado en el presente, se penaliza con la exclusión de la prueba, la inhabilitación en por lo menos una fecha en el campeonato respectivo y con una multa de S/. 500.00 pagadera al vencimiento de la inhabilitación y antes de la inscripción de la competencia en que el infractor esté habilitado para participar.
- n. Es falta muy grave no abandonar la zona de partida, cuando el Juez de Partida ordena hacerlo, en tal caso el competidor será inmediatamente excluido de la competencia, además será suspendido automáticamente por una fecha y deberá pagar una multa de S/. 1,000.00 para poder estar habilitado a participar nuevamente.
- o. Las inconductas, imprudencias temerarias y faltas de respeto a las autoridades, al público espectador o a otros pilotos, no contempladas específicamente en el presente reglamento, serán sancionadas en cada caso, con inhabilitación para participar en fechas posteriores y multas económicas, según sea la gravedad de la falta.

15. Puntuación

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

Puesto	Puntaje
1ro	25
2do	18
3ro	15
4to	12
5to	10
6to	8
7mo	7
8vo	6
9no	5

10mo	4
11avo	3
12avo	2
13avo	1

15.2 El club organizador puede duplicar el puntaje otorgado en una fecha del año, según sus propios criterios, en tal caso, el RPP de la prueba debe indicar dicha bonificación extraordinaria.

15.3 Los puntajes a que se refiere la tabla anterior, se otorgan en favor de los pilotos que lleguen más arriba en la etapa final, independientemente de los tiempos ET o TT que se registren en esas carreras ; en el caso que dos competidores lleguen al mismo nivel, se le otorga mayor puntaje al que logró un menor tiempo de clasificación.

15.4 Un competidor con el mismo auto, o un mismo auto con diferentes competidores, no puede obtener ni acumular puntaje en dos categorías distintas en un mismo campeonato.

Si eventualmente un piloto puntuó en una categoría distinta a la que puntuó inicialmente, perderá el puntaje en una de las dos categorías. Lo mismo ocurrirá con otros pilotos que eventualmente, hayan conseguido puntaje con el mismo auto. Todos ellos podrán mantener su puntaje solo en la misma categoría.

Debe quedar claro que, en el caso de que solo un piloto compita con el auto, si el piloto no acumula puntaje en la nueva categoría este artículo no le es aplicable, en consecuencia, los puntos acumulados en la primera categoría, se mantienen sin variación

15.5 Si el competidor desea mantener los puntos en la primera categoría en la que acumuló puntaje, debe renunciar expresamente y por escrito al puntaje obtenido en la segunda categoría, perdiendo el puntaje en la categoría a la cual renuncia. Esta solicitud podrá ser aceptada teniendo en cuenta los siguientes criterios: si el vehículo pasa de una categoría a la inmediata superior (más rápida), por un máximo de 0.40 segundos más rápido que el tiempo (ET) mínimo de la primera categoría y esto ocurre solamente en dos (02) oportunidades, la solicitud podrá ser resuelta positivamente, a juicio del Director de la Prueba y los Comisarios de la competencia donde se produjo el hecho. Si esta misma situación ocurriera en tres oportunidades, el competidor perderá automáticamente el puntaje acumulado en la primera categoría y pasará a formar parte de la categoría más rápida. Se procederá de esta misma forma si el competidor supera (es más rápido) en más de 0.40 segundos (0,41 seg. o más) el tiempo mínimo de la categoría anterior.

Ejemplo:

- ° El piloto tiene puntaje acumulado en la categoría de 12 segundos.
- ° En una carrera el piloto registra un tiempo de 11.60; en este caso el piloto puede solicitar renunciar al puntaje obtenido en la categoría de 11:00 segundos y mantenerse dentro de la categoría de 12 segundos, el corredor queda sin puntaje en esa fecha..
- ° Si el piloto hace un tiempo menor por ejemplo 11.59, cambia automáticamente de categoría, recibe el puntaje que le corresponda en la categoría de 11 segundos y pierde el puntaje acumulado en la categoría de 12 segundos.

15.6 En la etapa final, para que un competidor pueda optar por el 1er puesto en la clasificación general y por tanto recibir los puntos que le corresponden, debe cumplir con tres condiciones mínimas:

1. Debe ingresar a la zona de partida por sus propios medios, según lo indicado en la cláusula N° 13.4
2. Debe entrar en la zona de pre-stage y stage y partir, según los procedimientos indicados en el presente reglamento.
3. No debe apagar el vehículo, mientras esté en la zona de partida; salvo autorización expresa del Juez de Partida, la cual se otorgará solo en condiciones excepcionales, en que por razones fuera del control, de la organización, la competencia tenga que detenerse, con uno o dos competidores dentro de la zona de partida.

16. Otros méritos.

16.1 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/o NOS
- i. Más de 8 cilindros.

16.2 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

17. Reclamos y Apelaciones

17.1 Los reclamos deben hacerse únicamente a través de comunicación escrita con atención al Director de la Prueba, presentada en el Módulo de Información.

El Módulo de Información es el lugar donde el piloto puede obtener información de sus tiempos y posición, está ubicada en un lugar distinto a la Mesa de Control.

Los pilotos y/o los miembros de su equipo, no pueden acercarse a la mesa de control, durante la competencia, de hacerlo incurrir en falta grave, penalizada con exclusión de la prueba.

17.2 Como excepción general aplicable a la especialidad, el plazo para presentar los reclamos, vence indefectiblemente 30 minutos después de publicados los resultados finales de la prueba.

17.3 Cualquier reclamo hecho verbalmente en forma inapropiada, ofensiva o poco discreta, será considerado como una falta grave. De igual forma se considerarán los reclamos hechos por cualquier otro medio, sea público o privado, que no sea el contemplado en el art. 17.1 del presente.

18. De los Campeonatos

18.1 Se podrán organizar campeonatos internos de tipo preparatorio, y/o campeonatos metropolitanos, regionales o nacionales, supervisados por la FEPAD, 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 uniforme en todos ellos.

18.2 Los Reglamentos Particulares para competencias (RPP) deben presentarse a la FEPAD, con una anticipación mínima de 30 días. En cada caso el Reglamento Particular debe ser presentado incluyendo el pago de derechos respectivo. El plazo corre a partir de que se haya cumplido con ambos requerimientos.

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

18.4 Para optar por un puesto en un campeonato, se requiere que el competidor haya obtenido puntajes en la categoría, en por lo menos dos fechas del campeonato y que haya participado en un mínimo de tres fechas del campeonato

18.5 En caso de empate los criterios para definir al campeón son los siguientes:

a. Será campeón el que tenga más primeros puestos en la categoría

- b. Si se mantiene el empate, será campeón el que haya obtenido más segundos puestos en la categoría.
- c. Si persiste el empate, será campeón el que haya obtenido más terceros puestos y así sucesivamente.
- d. 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 inmediato siguiente.

18.6 Para el cómputo del puntaje anual individual los clubes organizadores podrán optar por descartar 01 fecha. Esta fecha será aquella en la que el competidor, debidamente inscrito en la competencia, haya obtenido el menor puntaje del año o una en la que no haya obtenido puntaje.

18.7 Los clubes organizadores podrán optar por otorgar puntaje doble a la última fecha de su campeonato, para que esta norma sea aplicada, debe ser publicada en el Reglamento Particular de la última prueba de campeonato.

18.8 En caso de fuerza mayor, que ocurra en la etapa final, que no permita continuar con la prueba, los puestos de la fecha, serán definidos, para todas los pilotos, que continúen en carrera, es decir que no hayan sido eliminados, según sus tiempos de clasificación, correspondiéndole el primer puesto al piloto con mejor tiempo de clasificación y así sucesivamente.

Si el mismo caso ocurre en etapa de clasificación, la carrera se suspende sin responsabilidad para el organizador, no se otorgan puntajes.

18.9 Si un piloto de manera involuntaria o no sea por negligencia, falla mecánica o por cualquier otra razón, mancha la pista con aceite, será sancionado con por lo menos una fecha de suspensión. En tal caso, si uno de los carriles queda inhabilitado, se podrá correr en una sola carril, declarándose como ganador al que marque el mejor TT, siempre y cuando no se baje del tiempo mínimo de la categoría.

Si ambas pistas se manchas con aceite, se considera una situación de fuerza mayor, por lo que se procederá según lo indicado en el acápite 18.8.

19. Registro de Records

19.1 Los records regulados y normados para la especialidad corresponden al ET para la distancia de ¼ de milla (402.33mt) o de 1/8 de milla (201.16mt.), a la velocidad de pase por la línea de llegada y al tiempo de reacción TR en la partida.

19.2 Para que un record sea considerado como tal, tiene que efectuarse de manera válida, dentro de una competencia, sea en la etapa de clasificación o en la etapa final, cumpliendo estrictamente con las normas aplicables a cada una de estas etapas.

19.3 Para que el record de velocidad sea considerado como tal, además de cumplir con lo indicado en el acápite precedente, su registro debe calcularse aplicando el siguiente procedimiento

$$V = (0.012 / HPf - HPv)$$

Donde:

V = Velocidad en Km por hora

0.012= constante de cálculo (inciso 4.1/f/4 del presente reglamento).

HPf = Hora de paso por la línea de meta.

HPv = Hora de paso por los sensores de velocidad.

19.4 El mejor tiempo de reacción de una competencia, es el tiempo de reacción de menor duración registrado durante un día de competencia; para que el registro sea válido tienen que cumplirse los siguientes requisitos:

1.- El TR tiene que ser registrado en conjunto con un tiempo ET válido para la fecha, sea en la etapa de clasificación o en la etapa final y dentro de la categoría en que haya participado el competidor.

2.- El TR tiene que ser consistente, con este fin el competidor tiene que haber registrado por lo menos otro TR que sea igual al TR del record más 0.15 seg. cómo máximo.

19.5 El TR record será el más breve entre todos los registrados como records, en las competencias del año, siempre y cuando ese tiempo sea menor que el mejor tiempo de reacción considerado como record antes del inicio del campeonato.

19.6 Norma transitoria: El record ET vigente al 31 de diciembre del 2014 es de 9.18 seg, para el ¼ de milla o de 5.89 seg para el 1/8 de milla. Para registrar un record de velocidad en el presente año se considerará en la mayor velocidad de pase que se registre un competidor en la primera competencia del año más 5 km/h.

20. Puntos de Bonificación.

20.1. En cada competencia se entregará una bonificación de **01** punto a todos los competidores que hayan obtenido puntaje para el campeonato, en dicha competencia.

20.2. En cada competencia se entregará una bonificación de **01** punto, a todos los competidores que habiendo obtenido puntaje en la fecha registren su mejor ET, en la etapa de clasificación.

21. Responsabilidades

21.1 Se reconoce expresamente que el deporte de la aceleración es un deporte de riesgo, por ello el cumplimiento de las normas de seguridad, es de primera importancia como medio de prevención de accidentes.

21.2 Teniendo en cuenta lo indicado en el art. 21.1, los Pilotos, Jueces, Autoridades, Personal de Control, Auxilio Mecánico, personal de prensa y personal de seguridad así como el público en general, debe ser informado que 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.

21.3 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.

FEDERACION PERUANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
FEPAD