

fepad

FEDERACION PERUANA DE
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

fepad

FEDERACION PERUANA DE
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

fepad

FEDERACION PERUANA DE
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

Prescripciones Generales para Pruebas de Autocross 2022

Indice

1. Generalidades
2. De los Oficiales
3. Del equipamiento del control de tiempos
4. De la pista de competencia
5. De los pilotos
6. De la competencia
7. Vehículos admitidos
8. Verificación administrativa
9. Verificación técnica
10. Reunión de pilotos
11. Los pits
12. Señales
13. De las infracciones
14. Puntuación
15. Reclamos y apelaciones
16. Del campeonato
17. Responsabilidades

ANEXO 1 – Grupos

- ° Grupo Estándar.
- ° Modificaciones permitidas en el Grupo Estándar.
- ° Grupo Street.
- ° Modificaciones permitidas en el Grupo Street.
- ° Grupo Superior.
- ° Modificaciones permitidas en el Grupo Superior.
- ° Relación de vehículos admitidos.

1. Generalidades

- 1.1 Las Prescripciones Generales para Pruebas de Autocross, establecen las normas aplicables a la organización de competencias de Autocross reguladas y supervisadas por la federación Peruana de Automovilismo Deportivo FEPAD que se disputen en el territorio nacional, para vehículos de uso normal o de competencia, en cursos o circuitos de velocidad controlada
- 1.2 Estas prescripciones se refieren a competencias conocidas internacionalmente como de **Solo II**; no incluyen competencias denominadas de **Solo I**, las cuales están reservadas para autos con equipamientos de seguridad propios de autos de carrera, en circuitos de alta velocidad.
- 1.3 Estas prescripciones entran en vigencia al día siguiente de su publicación y dejan sin efecto todas las disposiciones referentes a competencias de autocross emitidas con anterioridad.
- 1.4 Estas prescripciones son de aplicación obligatoria para los clubes como organizadores de estas competencias, por lo que sus reglamentos particulares deben adecuarse a los términos y condiciones aquí estipuladas.
- 1.5 Las prescripciones son de aceptación obligatoria para los pilotos participantes, tanto para los que participen en el campeonato anual, como para los que participen como track day; la sola inscripción en el evento es constancia de su aceptación.
- 1.6 Estas prescripciones están en concordancia, en lo que resulte aplicable, con el REGLAMENTO GENERAL DE SOLO II (también conocida como "SOLO" Autocross por la Sport Cars Club of America – SSCA de USA) y sus anexos con el Reglamento del deporte automotor RNDA.
- 1.7 Las competencias de Autocross son de habilidad conductiva, y 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.
- 1.8 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.

1.9 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.

1.10 El trayecto debe ser lo suficientemente claro para que no sea necesario memorizarlo; el club seguirá las indicaciones y normas publicadas por la Región Houston de la Sports Car Club of America (SCCA).

http://www.houscca.com/solo/courses/Course_Design_4-1-2.pdf

1.11 En Autocross no hay competencia rueda a rueda, ni la posibilidad de sobrepasar a un competidor. El ganador de cada grupo 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.

1.12 El piloto compite solo, no se permite competir con uno o más acompañantes. En el caso de que el piloto lleve un acompañante, esa vuelta no será válida para el ranking del grupo.

1.13 En casos excepcionales, previamente anunciados en la reunión de pilotos, los pilotos debutantes que participen en el campeonato, podrán ir con un instructor o un piloto más experimentado como acompañante. Dicho acompañante no podrá participar en la competencia de ese mismo día.

1.14 El comité de organización de las competencias está compuesto por tres miembros, los cuales elaboran el reglamento particular pertinente; dicho reglamento incluirá las fechas de inicio y de 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.

1.15 Para participar y puntuar en las pruebas, los interesados deben tramitar la licencia D emitida por la FEPAD.

- 1.16 Los clubes de base enviarán a la FEPAD su calendario de actividades de acuerdo a lo que establezca el RNDA para su aprobación y publicación.

2. De los Oficiales

- 2.1 Las competencias de Autocross que se organicen, contarán con la relación de Oficiales que se enumera a continuación:

a. Comisario Deportivo del Club: no tiene participación en ninguna función ejecutiva de la competencia, pero si tiene autoridad para hacer respetar estas prescripciones y para resolver colegiadamente con el Director de la Prueba y con el Juez de Tiempos, las reclamaciones que pudieran surgir en la carrera.

b. Director de la Prueba: Es el responsable ejecutivo de mayor nivel en la competencia. 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 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.

c. 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 estas prescripciones y en documentos específicos emitidos por las entidades oficiales pertinentes. 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 autorizar el inicio de la competencia; está autorizado también para interrumpir la competencia temporalmente si a su juicio hay circunstancias que atentan contra la seguridad de pilotos, Oficiales o público espectador en general; o definitivamente, por las mismas razones, previa anuencia del Director de la Prueba.

d. Juez Técnico: responsable de autorizar la participación de los vehículos en el Grupo que les corresponda, o de impedirla, por no

haber superado la revisión técnica; o que habiéndolo hecho, no esté en condiciones en ese momento de participar en la competencia.

e. 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 del otorgamiento de puntajes.

f. 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 El Director de la Prueba, el Comisario Deportivo y el Juez de Tiempos constituyen el colegio de comisarios, la primera instancia para la resolución de reclamaciones que se presenten durante la realización de una competencia.

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 publican estas prescripciones y a los avances tecnológicos disponibles a la fecha, los clubes dispondrán 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 circuito. En el caso de 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.
- 3.4 **Pantalla en Línea de Resultados:** es una pantalla independiente, instalada en un lugar distinto a la mesa de control de tiempos, donde los pilotos podrán observar los tiempos de la última manga, el ranking de la competencia por grupo y el computo de penalizaciones.
- 3.5 **Penalizaciones en línea:** mediante el uso de radios CB o VHF y mediante software, de tal forma que, como máximo, al final de cada manga los resultados de la “Pantalla en Línea” incluyan las penalizaciones y el tiempo válido para el ranking.

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.
- 4.2 El área donde se ubiquen las tribunas para el público, deberá estar por lo menos a 5 metros de la pista de competencia y solo en el área de partida.

4.3 El club contará para sus competencias, 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 contará con un mínimo de 02 extintores móviles de Polvo Químico Seco ABC de 5 kg a + c/u, convenientemente ubicados cerca de la pista de competencia. Se recomienda que todos los vehículos tengan instalado y debidamente asegurado un extintor de Polvo Químico Seco ABC de por lo menos 2Kg.

5. De los pilotos

5.0 Los deportistas aficionados que deseen participar, deberán llenar una Ficha de Inscripción con sus datos:

- Nombres y apellidos completos del conductor.
- Fecha de nacimiento.
- Estado civil.
- Dirección domiciliaria.
- Nro. de Documento Nacional de Identidad. Nro. de Licencia de Conducir, Clase A, Categoría Uno.
- Nro. de celular personal.
- Dirección de correo electrónico.
- Nombre de pariente cercano (en caso de emergencia).
- Nro. de celular del pariente cercano.
- Nro. de Placa Única Nacional de Rodaje del vehículo en que participa.
- Nro. de Partida Registral en la Tarjeta de Identificación Vehicular.

Sin en caso el piloto fuera menor de edad, debe contar con la autorización correspondiente para conducir el vehículo en esa oportunidad determinada, extendida por quien ejerza su patria potestad; la autorización será por documento simple, con copia del DNI del firmante.

5.1 Para puntuar en los campeonatos, los pilotos participantes deben acreditar su inscripción en la competencia como piloto, mediante la acreditación que el Iclub

establezca (brazalete numerado, el número de participación, etc) dicha acreditación debe ser mostrada antes de su participación en cada manga, cuando las autoridades u oficiales lo requieran.

- 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 las correas y hebillas que le permitan llevarlo firmemente sujeto a la cabeza. Se recomienda que el casco protector de seguridad cuente por lo menos con una certificación SNELL SA o semejante. Es de exclusiva responsabilidad de cada piloto utilizar un casco protector de calidad; sin embargo, en cualquier caso, el Director de la Prueba puede rechazar el casco protector de seguridad que use un competidor e impedir su participación, si considera que está en mal estado, o no es apropiado para su uso en competencias automotores.
- 5.4 Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad. No se permite que el piloto conduzca en shorts y 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 competencia de Autocross se efectúa en circuitos pequeños denominados curso, circuito o trazado, cuya duración será de alrededor de 1 minuto. El piloto corre solo, sin la posibilidad de sobrepasar ni ser sobrepasado por otro vehículo. En cada grupo 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 de carrera efectuado en cualquier manga, sumadas las penalizaciones que

correspondan, 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 alguna situación excepcional.
- 6.5 Es recomendable en lo posible, que un diagrama del trazado o curso, o un curso virtual para PC, esté disponible para los participantes antes del inicio de la competencia. Los competidores deben recorrer a pie el circuito; pueden hacerlo 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, no puede recuperarlo, salvo que el Director de la Prueba considere que hay tiempo disponible después de terminada la última manga de la competencia; en tal caso, el Director de la Prueba puede autorizar la recuperación de solo un turno por piloto; su decisión es inapelable. 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 del número mayor al número menor, salvo que alguna otra modalidad sea establecida por las autoridades de la prueba y publicada antes de que se inicie la reunión de pilotos.
- 6.8 Los autos deben llevar una numeración de acuerdo con el orden de partida. Es obligación del piloto asegurarse de instalar en la superficie del auto el número correspondiente y estar atento a su orden de partida.
- 6.9 Los competidores deben ubicarse previamente en el área de espera, y luego, ordenadamente, en el área de partida, en la 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 "DNS" / "NP" ("Did Not Start" / No Partió). El participante que no complete su vuelta recibirá la calificación "DNF" / "NT" ("Did Not Finish" / No Terminó); en ambos casos, el piloto queda sin tiempo válido en la manga.
- 6.11 Todo piloto debe pasar por el punto de llegada mecánicamente, incluso cuando por desperfectos en el auto, vaya más lento de lo normal; en estos casos los pilotos que vienen atrás no podrán sobrepasarlo y repetirán su carrera

- 6.12 Los pilotos pueden sobrepasar a otro auto, solo si el competidor que les antecede está totalmente parado; en tal caso, deben comunicarlo a la mesa de control de tiempos inmediatamente después de que pasen por la meta. Los pilotos podrán repetir su carrera solo en el caso de que el vehículo sobrepasado les haya dificultado mantener el ritmo y que dicha circunstancia sea corroborado por el Oficial de pista más cercano.
- 6.13 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 falle o se despiste, dificultando el paso a los que vienen detrás, les corresponde sólo a estos últimos -los perjudicados- repetir su participación en la manga.
- 6.14 Considerando los diferentes modelos de autos, configuraciones y cilindradas, se compite por grupo, según lo estipulado en estas prescripciones.
- 6.15 Los corredores clasificados en diferentes grupos no competirán entre sí. El ganador de un grupo es el que haya hecho el menor tiempo entre los vehículos de su grupo, incluidas las penalizaciones, en cualquiera de las mangas.
- 6.16 Las **Clases** y **Grupos** consideradas para los campeonatos de Autocross, se agrupan según el siguiente detalle:

Clases	Grupos		
Clase 1	Estándar 1	Street 1	Superior 1
Clase 2	Estándar 2	Street 2	Superior 2
Clase 3	Estándar 3	Street 3	Superior 3
Clase 3.5	Estándar 3.5	Street 3.5	Superior 3.5
Clase 4	Estándar 4	Street 4	Superior 4

- 6.17 **Grupo Estándar:** Compuesto por autos no modificados, o con leves modificaciones expresamente incluidas en estas prescripciones.
- 6.18 **Grupo Street:** Compuesto por autos sólo con modificaciones “externas” que estén expresamente autorizadas en estas prescripciones.

- 6.19 **Grupo Superior:** Incluye autos con preparación mayor, expresamente autorizadas para el Grupo.
- 6.20 Las Clases son independientes del nivel de preparación; se refieren a la performance potencial de los diferentes vehículos; los de menor performance de origen pertenecen a la clase 4; los de mayor performance pertenecen a la clase 1. Cada vehículo competidor se clasifica solo dentro de una Clase, según la relación indicada en el Anexo N° 1 de estas prescripciones.
- 6.21 El club organizador podrá agregar una Clase o más en caso lo considere necesario, con el fin de asegurar la competitividad entre los participantes.
- 6.22 El club organizador podrá cerrar cualquier Clase una vez iniciado el campeonato, en el caso de que en las dos primeras fechas no compitan 3 vehículos como mínimo en esa Clase; si esto ocurre, los pilotos activos serán reclasificados en la Clase inmediatamente superior.
- 6.23 Si después de la segunda fecha el club organizador confirma una Clase para su campeonato anual, los pilotos puntuarán en su Clase y Grupo, independientemente del número de competidores que estén presentes en una competencia. Los puntajes asignados por las dos primeras fechas, en el caso del punto anterior 6.22, si hubiera competido en la Clase inmediatamente superior, serán los que le hubieran correspondido.
- 6.24 Los vehículos incluidos en las Clases 1, 2, 3, 3.5 y 4 y las modificaciones permitidas en los Grupos Estándar, Street y Superior se detallan en el Anexo N° 1 de estas prescripciones.
- 6.25 Cada participante solicitará, bajo su propia responsabilidad, la inclusión de su vehículo en la Clase indicada en el Anexo N° 1 y en el grupo que le corresponda, teniendo en cuenta sus características y su nivel de preparación, de acuerdo a estas prescripciones.
- 6.26 Si la marca o el modelo del vehículo no estuviera considerado dentro de las listas de las Clases del Anexo N° 1, el participante deberá solicitar su inclusión en la que le corresponda en el momento de su inscripción en la competencia.
- 6.27 Si el vehículo sufre modificaciones posteriores a la declaración en un grupo 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.

- 6.28 La clasificación de los vehículos en determinada Clase se basa en la declaración de los pilotos; el club asume de buena fe la veracidad y corrección de dicha declaración. Los pilotos pueden solicitar por escrito que se revise el auto de cualquier otro competidor para verificar su correcta clasificación, debiendo estar en tal caso, conformes con que además se revise el suyo propio.
- 6.29 El Director de la Prueba puede, sin embargo, 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 o éstas no hubieran sido declaradas, será re-clasificado. Si se presumiera mala intención, entendida esta como ocultar características para competir con ventaja, el competidor puede ser penalizado hasta con la inhabilitación para participar en el campeonato del año.
- 6.30 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.
- 6.31 Cada Clase / Grupo tiene un ganador. No existe un ganador general debido a las diferencias y ventajas entre los vehículos de las distintas Clases y Grupos.
- 6.32 Se produce una penalidad, con un recargo de 2 segundos sobre el tiempo cronometrado, cuando el vehículo golpea un cono, y, siempre y cuando ocurra alguna de las condiciones siguientes:
- Si el cono se voltea y queda fuera de la caja de referencia (marca en el piso que indica la ubicación original de cono).
 - Si el cono se voltea, aunque quede dentro de la caja de referencia.
 - Si el cono sigue estando de pie, pero queda fuera de la caja de referencia
- 6.33 En los casos antes mencionados la penalidad tendrá un valor de 2 segundos.
- 6.34 No se produce penalidad si un auto golpea un cono pero:
- El cono sigue estando de pie y está tocando la caja de referencia.
 - El cono sigue estando de pie y además está parcialmente en la caja de referencia.

- c. Y si, luego de ser golpeado, el cono sigue estando de pie dentro de la caja de referencia.
- 6.35 En caso que el auto pase por el lado equivocado de algún (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.
- 6.36 Todos los conos instalados en el trazado, califican para aplicar las penalizaciones, sea que estos indiquen cambio de trayectoria o que simplemente delimiten la ruta.
- 6.37 La partida se indica mediante semáforo o bandera. El competidor debe saber que el tiempo empieza a contar desde que el vehículo atraviesa por la línea del sensor IR 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 así el participante sin tiempo en la manga.
- 6.38 Los participantes que opten por utilizar neumáticos con un índice de desgaste (Treadwear–Desgaste de los surcos– /UTQG –Uniform Tire Quality Grade) inferior a 100 y hasta 60, incluido este último valor, tendrán una penalidad de 0.50 segundo por vuelta; los que usen neumáticos con un índice de desgaste (Treadwear /UTQG) inferior a 60, es decir, de 59 o menos, tendrán una penalidad de 1.80 segundo por vuelta.
- 6.39 El valor de la penalidad indicada en la cláusula anterior, para neumáticos con un índice de desgaste (Treadwear /UTQG) inferior a 60, podrá aumentar gradualmente en el transcurso del campeonato.
- 6.40 Si el neumático no trae la marca del Treadwear /UTQG, se asumirá que es inferior a 60 y por lo tanto provocarán una penalidad de 1.80 segundo por vuelta, salvo que tenga una equivalencia con otro neumático que si tenga treadwear.
- 6.41 Si el tiempo de vuelta del piloto más rápido de la competencia, cronometra más de un minuto y medio (1’30”), el valor de la penalidad aumentará en **un 25%**.

Este recargo se suma al tiempo registrado por el participante, y es independiente de los recargos en el tiempo por penalizaciones producidas por golpear conos.

- 6.42 Las penalidades indicadas en la cláusula anterior son aplicables por igual para los grupos Estándar, Street y Superior; también se aplican de igual forma a los participantes de Track Day.
- 6.43 El neumático con el índice de desgaste (Treadwear /UTQG) de menor valor y la penalización correspondiente que un competidor use en cualquiera de las mangas, provocará que dicha penalización sea aplicable a todas las demás mangas en las que dicho competidor participe.
- 6.44 Una vez concluida su participación por el circuito y de haber pasado por la meta, el piloto debe obligatoriamente disminuir la velocidad del auto, dentro de una distancia prudencial. Luego procederá a salir del circuito, por la zona indicada en la reunión de pilotos e ir hasta el lugar de estacionamiento a una velocidad no mayor a 30 kilómetros por hora.
- 6.45 El piloto que realice maniobras temerarias o maneje a mayor velocidad que la establecida en este reglamento, en las zonas adyacentes, puede ser excluido de la competencia.
- 6.46 Una carrera puede repetirse cuando: –haya obstáculos en la pista, un oficial que se cruce, un competidor más lento o detenido, circuito desarmado o un cono fuera de lugar– no le permitan al piloto desarrollar su máximo potencial, o cuando por alguna razón fuera de la responsabilidad del piloto, no haya sido posible cronometrar su tiempo. En tales casos, y siempre con previa autorización del Director de la Prueba, la vuelta del piloto (carrera) puede repetirse. Para que esto ocurra deben transcurrir por lo menos 10 minutos desde que el piloto abandone el trazado de carreras o al final de las mangas.

En tales casos se debe tener en cuenta lo siguiente:

- 6.46.1 El piloto debe reducir su ritmo de marcha obligatoriamente, terminar el recorrido del circuito y solo si ha cumplido con este requisito, solicitar la repetición de su vuelta a los oficiales de pits. Aquel piloto que no reduzca el ritmo luego de encontrado el obstáculo, no podrá repetir la vuelta.

6.46.2 Si el piloto considera que lo han penalizado por error, puede presentar un video de prueba, donde se vea el recorrido; los videos con vista posterior son los únicos que serán admitidos como prueba para determinar si se elimina un cono penalizado (en caso se determine que el piloto no cometió penalización alguna). Los videos con vista frontal, no serán admitidos para eliminar una falta, excepto en los casos en que tal video permita visualizar algún cono que estuvo derribado antes que pase su auto y que por error se lo hayan imputado. Si dicha prueba es aceptada el piloto puede repetir la vuelta.

6.46.3 Toda repetición debe ser solicitada al Director de la Prueba a través de los Oficiales de pits; dicha solicitud puede ser aceptada o rechazada; la decisión del Director es inapelable. Ningún piloto puede acceder a la zona de partida para repetir una vuelta, si antes no ha sido autorizado por el Director de la Prueba.

6.47 Un hándicap es una ventaja otorgada a favor de un grupo de vehículos, con el fin de mejorar la competitividad de los mismos respecto a otros de su mismo grupo; se otorga en magnitudes de tiempo, el cual será descontado de su tiempo de vuelta.

7. Vehículos admitidos

7.1 Son admitidos todos los vehículos automotores de cuatro ruedas (excepto karts y 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 estas prescripciones. En el caso de los karts, será posible crear categorías y clases específicas para ellos, o autorizar su participación como demostración.

7.2 Los pilotos y/o los competidores, son los únicos responsables por el estado y buen funcionamiento de su vehículo, así como por la seguridad de las modificaciones efectuadas en él.

7.3 Pese a lo indicado en el punto anterior, el Juez Técnico está autorizado para impedir la participación de vehículos que, a su juicio, resulten peligrosos y/o 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.
- 8.2 Luego de efectuada la verificación administrativa los pilotos participantes recibirán las credenciales de inscripción que el club haya dispuesto para la competencia. El envío de dicha credencial, si fuera posible, puede hacerse mediante correo electrónico.
- 8.3 El plazo para regularizar la documentación requerida, vence indefectiblemente antes del inicio de la reunión de pilotos..
- 8.4 La inscripción en la competencia permite un piloto por cada vehículo; en casos excepcionales, se podrá aceptar la inscripción de hasta tres 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. Se los programará en turnos alejados entre sí **(29 números de diferencia en la numeración como mínimo)** o se esperará el tiempo que indique el Oficial de partida, con el fin de asegurar que la temperatura de los neumáticos, no otorgue ventaja a ninguno de los competidores.

9. Verificación técnica

- 9.1 Los vehículos inscritos, deben estar en perfecto estado de funcionamiento. Cuando el participante se inscribe en un evento, se declara y se reconoce como el único responsable por el correcto estado mecánico del auto y por los daños que pudiera ocasionar así mismo y/o a terceros.
- 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 estas prescripciones.
- 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. Los pedales deben estar cubiertos o ser de 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 ni en el maletero, ya que podría golpear o distraer la atención del piloto durante la competencia.
- j. Se recomienda disponer dentro del auto, de un extintor contra incendios de Polvo Químico Seco ABC, de 02 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 lleva a cabo el día de la competencia, justo antes del inicio de la primera manga. La concurrencia de los pilotos es obligatoria; la inasistencia de los pilotos a la reunión podrá ser penalizada impidiendo que el piloto participe en la primera manga, salvo justificación válida, aceptada por el Director de la Prueba.
- 10.2 Estarán presentes el Director de la Prueba, y el Comisario Deportivo; ellos impartirán las últimas indicaciones y responderán las preguntas de los participantes.
- 10.3 Se indicará el número de mangas de la carrera, la orientación horaria o anti horaria del circuito, los lugares de acceso y salida del circuito de carreras y recomendaciones generales de seguridad y consideración hacia los demás pilotos u otros temas que el Director de la Prueba quiera informar a los participantes.
- 10.4 Procede el cambio de piloto o de auto, previa autorización del Director de la Prueba, hasta la hora de inicio de la reunión de Pilotos.

11. Los Pits

- 11.1 Es el recinto, exclusivo para los autos de competencia, próximo a la línea de partida; allí estarán estacionados los vehículos de competencia inscritos, para su exhibición, espera y/o reparación.
- 11.2 Los vehículos de asistencia, se ubicarán en una zona cercana al área de pits, pero fuera de ella.
- 11.3 Las personas autorizadas deben portar obligatoriamente sus credenciales en lugar visible, en todo momento.
- 11.4 Está completamente prohibido el consumo de licor y/o el de drogas o sustancias estimulantes; esta prohibición se hace extensiva a los miembros del equipo del competidor, a sus mecánicos y demás acompañantes dentro del área de Pits; por todos ellos, el piloto asume responsabilidad personal.
- 11.5 Dentro del área de Pits, no está permitido 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, no está permitido que los mecánicos y asistentes usen ropa de nylon o semejante (solo se admitirá ropa de algodón o antinflama).
- 11.7 No está permitido hacer aceleraciones de motor cuando el vehículo esté sostenido por gatas 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 que el 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 la falta de una referencia importante o dificultades en el circuito.

13. De las infracciones

13.1 Se consideran infracciones las siguientes acciones:

- a. No estar en el punto de partida después de ser llamado; en este caso, el piloto pierde su turno, quedando sin tiempo en la manga.
- b. Si un vehículo perdiera algún tipo de fluido, no puede partir hasta que se solucione el problema; si no lo soluciona hasta antes del final de la manga, pierde su turno en la manga 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 que puede ser de hasta 01 año para competir en pruebas de Autocross.
- d. Efectuar maniobras temerarias: se penaliza con la exclusión de la prueba y la inhabilitación en por lo menos una fecha del campeonato respectivo.
- e. El desacato, la agresión verbal o física o cualquier otra 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 estas prescripciones: 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; el club organizador se reserva el derecho de hacer las pruebas que considere pertinentes.
- h. El caso de pérdida de fluidos en el vehículo, dicho vehículo no puede seguir en competencia, sin excepciones.

14. Puntuación

14.1 Los puntajes, para cada fecha del campeonato anual se otorgarán por Grupo, según lo indicado en la siguiente tabla:

Puesto	Puntos
1ro	10
2do	08
3ro	07
4to	06
5to	05
6to	04
7mo	03
8vo	02
9no	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 7 puntos y el cuarto puesto no será computado; el siguiente puesto clasificado será el 5to puesto, con 5 puntos.

14.3 El puntaje es por grupo. Los competidores que cambien de grupo no pueden trasladar el puntaje de un grupo a otro. Para el cálculo del puntaje total correspondiente al campeonato anual, se descartará el menor puntaje obtenido por cada piloto, en cualquiera de las fechas programadas en el campeonato anual.

15. Reclamos y apelaciones

15.1 Los reclamos deben hacerse únicamente a través de una comunicación escrita con atención al Director de la Prueba, presentada en el Módulo de Información; las reclamaciones no conllevan el pago de ninguna caución.

El Módulo de Información es el lugar donde el piloto puede obtener información de sus tiempos y posición; está ubicado en 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, incurrirán en falta grave penalizada con la exclusión de la prueba.

Los reclamos se presentan por:

- Cualquier supuesto error, irregularidad o infracción a las prescripciones o al reglamento, que ocurran durante una competencia.
- Que se refieran a un supuesto incumplimiento de las prescripciones o del reglamento por un vehículo, y
- Contra la clasificación provisional establecida al final de una competencia

15.2 El plazo para presentar los reclamos, vence indefectiblemente 30 minutos después de que se haga pública la clasificación provisional al final de una carrera.

15.3 Cualquier reclamo hecho verbalmente de forma inapropiada, ofensiva o poco discreta, será considerado como una falta grave. De igual forma, se considerarán faltas graves los reclamos hechos por cualquier otro medio, sea público, privado o en redes sociales, es decir, si se usa cualquier otro medio que no sea el contemplado en el art. 15.1 de estas prescripciones; esta infracción será penalizada con la no aceptación de la inscripción del infractor en pruebas y campeonatos de Autocross, por un plazo no menor de un año.

15.4 Los participantes que hayan presentado reclamo pueden aportar pruebas objetivas en cualquier momento dentro de los 30 minutos posteriores a la finalización de la competencia; en ese plazo, pueden también solicitar una reunión con el Director de la Prueba para sustentar personalmente su reclamo.

15.5 El Director de la Prueba, el Comisario Deportivo y el Juez de Tiempos tienen 30 minutos posteriores a la finalización de la competencia adicionales para aceptar o denegar el reclamo.

15.6 Los competidores podrán apelar ante la Comisión de Justicia todas las decisiones colegiadas tomadas por el Director de la Prueba conjuntamente con el Comisario Deportivo y el Juez de Tiempos (art. 2.2) que supuestamente los afecten, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 13 del Código Deportivo Internacional – CDI de la FIA.

La caución que señala el Reglamento Nacional del Deporte Automotor – RNDA para apelar es de S/ 1,500.00 (Anexo 1A).

15.7 Los pilotos tendrán el plazo de una hora para apelar por escrito las decisiones a que se refiere el párrafo anterior, contada a partir de que se les haya notificado la resolución que los sanciona; en ella expresarán únicamente su intención de apelar; dentro de las 48 horas siguientes de haber presentado su intención de apelar,

sustentarán igualmente por escrito las razones de su apelación, acompañando el recibo de la caución.

16. Del campeonato

- 16.1 Para que un piloto sea considerado en el ranking del campeonato, debe contar con licencia D emitida por la FEPAD; debe, además, haber participado y puntuado en por lo menos dos competencias, consecutivas o no, del campeonato respectivo.
- 16.1 Un piloto no podrá acumular puntaje válido para el campeonato, si inicia su participación en las dos últimas fechas de dicho campeonato. En este caso, aún si el piloto estuviera debidamente inscrito, participará únicamente en calidad de invitado.
- 16.2 El campeón de cada categoría será aquel que acumule más puntaje, sumando el puntaje obtenido durante todas las fechas válidas del campeonato. Para ser declarado campeón anual de un grupo, es necesario haber obtenido puntaje en por lo menos dos fechas del campeonato.
- 16.3 Para el cómputo del puntaje anual acumulado, se debe descartar el menor puntaje obtenido en una de esas competencias del campeonato anual.
- 16.4 En caso de empate en el puntaje, para el primer puesto de cualquier grupo, al final de un campeonato, entre dos o más competidores, estos se clasificarán de acuerdo con las victorias obtenidas en el grupo, correspondiendo un mejor puesto a quien haya obtenido más victorias en el grupo. De mantenerse el empate, el criterio de clasificación será por el número de competencias disputadas durante el campeonato, correspondiendo el mejor puesto a quien haya disputado más competencias. Si aun así se mantiene el empate, la clasificación se determinará por el mejor tiempo en la última competencia. Además, se considerará que un piloto tiene mejor tiempo que otro, si este último (el otro) no participa en la competencia.
- 16.5 En el caso de los segundos, terceros y demás puestos al final del campeonato, si los pilotos igualan en puntaje y se produce empate en el puesto, queda desierto el puesto inmediatamente posterior. Este mismo procedimiento rige en caso de empate en el primer puesto de una competencia.
- 16.6 Se pueden crear "Copas Especiales" en las cuales se incluyan modelos de autos iguales ó similares; se pueden hacer de oficio o a solicitud de los pilotos. Para

participar en cualquier copa especial, es necesario que los pilotos participen también en alguno de los grupos del campeonato. Estas copas premiarán solamente al piloto que acumule mayor puntaje como ganador de la copa.

17. Campeonato con de participación de Clubes o Teams

17.1 Los teams o clubes pueden inscribirse en el campeonato en cualquier momento durante el año, hasta el día anterior a la antepenúltima fecha puntuable del año.

17.2 Para que un team o club pueda acumular puntos, sus pilotos deben inscribirse antes de la competencia como integrantes de este club o team.

17.3 Si un piloto no se ha inscrito como parte de un team o club antes de una fecha del campeonato, puede hacerlo para la siguiente fecha.

17.4 Los pilotos que cambien de team o club, no pueden puntuar por el nuevo team o club.

17.5 Un piloto puede pertenecer a más de un club o team, pero solo puede puntuar en uno durante todo el campeonato anual.

17.6 Los integrantes que ingresen al club o team en las dos últimas fechas del campeonato anual, no pueden acumular puntaje para ese team en dicho campeonato.

17.7 Los puntajes son los siguientes:

- ° Cada integrante recibirá 1 punto para su club o team por su participación en una competencia.
- ° En caso de que alguno de los integrantes del team o club quede en 1er puesto de alguna clase / grupo, recibirá 3 puntos para su team o club.
- ° En caso de que alguno de los integrantes del team o club quede en 2do puesto de alguna clase / grupo, recibirá 2 puntos para su team o club.

17.8 El club o team campeón será el que al final del campeonato anual acumule mayor puntaje. En caso de empate será campeón el que cuente con mayor cantidad de 1ros puestos; si el empate persiste será campeón el que cuente con mayor cantidad de

2dos, puestos; si el empate persiste se determinará al campeón por sorteo. Igual criterio se aplica para romper desempates en los otros puestos del campeonato.

18. Responsabilidades

- 18.1 Durante toda la competencia, desde el ingreso al recinto donde esta se realice, 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. serán penalizada con la exclusión de la prueba y con la suspensión para participar en fechas posteriores, a juicio del Director de la Prueba.
- 18.2 Es responsabilidad del piloto el buen comportamiento de su personal de auxilio, de sus acompañantes y de los vehículos que les conciernan, los cuales no podrán estacionarse en la zona reservada para los participantes.
- 18.3 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.
- 18.4 Los pilotos deberán suscribir de manera obligatoria, un documento de exoneración de responsabilidad antes de participar en cualquier prueba de un club organizador.
- 18.5 El club organizador y 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 una competencia, salvo en los casos que se incumplan con las normas de seguridad detalladas en estas prescripciones.

ANEXO 1 – CLASES y GRUPOS

Grupo 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 (Original Equipment Manufacturer). Lo que no está específicamente permitido, debe entenderse como prohibido.

Modificaciones permitidas en el grupo Estándar:

1. Es obligatorio usar amortiguadores OEM sin ningún tipo de regulación, salvo que estos vengan como equipo original
2. Está permitido ajustar el alineamiento delantero y posterior, sin modificar los puntos originales de anclaje de ningún elemento de la suspensión.
3. No está permitido modificar la convergencia ni el camber originales de las ruedas del eje trasero, en el caso de que estas no sean regulables de fábrica.
4. Es obligatorio usar frenos originales, pero el material de pastillas / zapatas de freno es libre, a condición de ser de igual dimensión que las originales.
5. Se puede cambiar el silenciador original del sistema de escape por otro de diseño diferente, se puede retirar el catalizador, pero se debe mantener la forma y puntos de sujeción originales de la línea de escape, así como el múltiple de escape original.
6. Se permite usar aros y neumáticos diferentes a los originales, siempre y cuando no golpeen con los guardafangos.
7. Se puede instalar barras de unión solo entre torretas delanteras y/o posteriores, siempre que no requieran la modificación de ningún otro elemento del chasis o de la carrocería del vehículo.

8. No está permitido cambiar o añadir barras estabilizadoras, resortes, reguladores de altura, bujes de nylon o de otro tipo distinto al equipo original.
9. Está permitido cambiar el filtro de aire por uno de mayor flujo distinto al original. No está permitido perforar ningún elemento de la carrocería para instalar un filtro de mayor flujo.
10. Está permitido usar marcadores de temperatura, presión de aceite, presión de turbo y otros semejantes, no instalados originalmente en el vehículo.
11. Es posible instalar un volante de dirección diferente al original, siempre y cuando su diseño y tamaño no atente contra la seguridad en la conducción.
12. Todos los equipos y modificaciones que incrementen la seguridad pero no la performance original del auto, están permitidos.
13. Está autorizado, retirar la llanta de repuesto, gata, el asiento del copiloto, el asiento trasero y el capot delantero.

Grupo Street

Son 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 (Original Equipment Manufacturer). Lo que no está específicamente permitido, debe entenderse como prohibido.

Modificaciones permitidas en el grupo Street:

1. Se puede usar amortiguadores OEM y no originales, incluso regulables, pero sin modificar los anclajes originales de la suspensión del vehículo.

2. Está permitido ajustar el alineamiento delantero y posterior, sin modificar los puntos originales de anclaje de ningún elemento de la suspensión.
3. Está permitido el uso de “camber plates” (platos para modificación de camber) o “camber bolts” (pernos para modificación de camber).
4. El material de Pastillas / zapatas de freno pueden ser OEM o de fabricación especial.
5. Está permitido modificar el tubo de escape, incluido el header o múltiple de escape, así como los tubos posteriores; se pueden reemplazar por otros no originales, pero usando un silenciador.
6. No está permitido efectuar modificaciones a los elementos interiores del motor, caja de cambios o transmisión (pistones, ejes de leva, piñonería de caja de cambios con LSD –Limited Slip Differential– etc.).
7. No está permitido usar ECUs (Engine Control Unit) programables, diferentes al equipo original de fábrica.
8. Está permitido usar discos de embrague y/o plato opresor diferente al original, siempre que sean del tipo monodisco, en seco. En caso que el equipo original del vehículo sea de otro tipo, por ejemplo: multidisco, tipo húmedo, etc., está permitido reemplazarlo por uno no original pero del mismo tipo.
9. En el caso de los vehículos con motor turboalimentado, es obligatorio mantener el turbo original, sin modificación de ningún tipo.
10. Se permite usar aros y neumáticos diferentes a los originales, siempre y cuando no golpeen con los guardafangos.
11. Se puede instalar 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.
12. Está permitido recortar los resortes originales o cambiarlos por otros, con el fin de evitar el balanceo de la carrocería y de bajar la altura del vehículo, hasta un límite de 1.5 pulgadas o 3.8 cm.
13. No está permitido el uso de coilovers (amortiguadores con resorte helicoidal montado encima), salvo que sea equipo original de fábrica.

14. Se permite instalar bujes de nylon o de otro tipo diferente a los originales en los elementos de la suspensión y la dirección.
15. Está permitido cambiar o añadir barras estabilizadoras en el eje delantero y/o posterior, pero en sus puntos de anclaje originales.
16. Se permite añadir barras solo entre torretas delanteras y/o posteriores.
17. Está autorizado cambiar el filtro de aire y/o el intercooler, en el caso de vehículos con turbo, por uno de mayor flujo, distinto al original. No está permitido perforar ningún elemento de la carrocería para instalar un filtro de mayor flujo, ni cambiar la posición original del intercooler.
18. Está permitido usar marcadores de temperatura, presión de aceite, presión del turbo y otros semejantes, no instalados originalmente en el vehículo.
19. Se puede instalar un volante de dirección diferente al original, siempre y cuando su diseño y tamaño no atente contra la seguridad en la conducción.
20. Todos los equipos y modificaciones que incrementen la seguridad pero no la performance original del auto, están permitidos.
21. Es posible retirar la llanta de repuesto, gata, el asiento del copiloto, el asiento trasero y el capot delantero.

Grupo Superior

Pertencen a este grupo los vehículos con modificaciones no permitidas para el Grupo Street. Los vehículos se clasifican de acuerdo con el siguiente detalle:

Grupo Superior 1: Pertencen a este grupo, los autos incluidos en la clase 1, pero con modificaciones no permitidas para los grupos Estándar 1 y Street 1.

Grupo Superior 2: Pertencen a este grupo, los autos incluidos en la clase 2, pero con modificaciones no permitidas para los grupos Estándar 2 y Street 2.

Grupo Superior 3: Pertencen a este grupo, los autos incluidos en la clase 3, pero con modificaciones no permitidas para los grupos Estándar 3 y Street 3.

Grupo Superior 3.5: Pertenecen a este grupo, los autos incluidos en la clase 3.5, pero con modificaciones no permitidas para los grupos Estándar 3.5 y Street 3.5.

Grupo Superior 4: Pertenecen a este grupo, los autos incluidos en la clase 4, pero con modificaciones no permitidas para los grupos Estándar 4 y Street 4.

Modificaciones permitidas en los grupos Superior 1, 2, 3,3.5 y 4:

1. Está permitido reemplazar barras de torsión, resortes, barras estabilizadoras, amortiguadores u otro elemento de la suspensión del vehículo por otros de diseño, dimensiones o material distintos al original; o añadirlas, en caso que el vehículo no las trajera originalmente, se requiera o no modificar los puntos de anclaje originales de la suspensión.
2. Está permitido incorporar, barras de unión superiores entre torretas, e inferiores, longitudinales o transversales, entre soportes de la suspensión delantera y/o posterior u otro soporte del chasis, requieran o no la modificación de algún elemento del chasis o de la carrocería del vehículo; se incluye la incorporación de estructuras tubulares, añadidas o en reemplazo de la estructura original del vehículo.
3. Se puede instalar reguladores de cámber (inclinación) y cáster (caída), y modificar o cambiar los puntos de anclaje originales de la suspensión.
4. Se autoriza el cambio de discos y pinzas de freno por otros de mayor medida, o el reemplazo de tambores, reemplazo de líneas de transmisión de fluido por líneas flexibles de acero inoxidable, así como material de zapatas o pastillas, bombas o bombines de freno, diferentes al original
5. Están autorizados los cambios de partes y piezas exteriores empernadas; down pipe, header, etc.
6. Está autorizado el cambio de partes y piezas interiores del motor por otras originales o no, aligeradas, maquinadas, forjadas y/o en sobremedida. Se incluye el cambio de eje de levas, elevadores, resortes, válvulas de admisión y escape en sobre medida, igualmente, la incorporación o cambio del turbo, supercharger, carburador/es y otros dispositivos de admisión; CPU programables o no e inyectores diferentes al original; maquinar la culata, el block y usar pistones que permitan variar la relación de compresión.

7. Reemplazo del motor original por otro no original, de mayor performance, previa evaluación de seguridad y autorización expresa emitida mediante una resolución formal suscrita por las autoridades del club organizador.
8. Usar sistemas de lubricación exterior (Carter Seco) y/o bombas de aceite de alto flujo, radiadores de aceite y reservorios de seguridad, presurizados o no.
9. Aligerar la volante y usar un plato opresor de mayor presión al original; incorporar embragues multidisco y en caso de cajas automáticas, modificar o reemplazar la caja de válvulas y la turbina, o reemplazar la caja de cambios completa por otra alternativa.
10. Cambiar de la relación de piñones de la caja de cambios y de la relación final de la transmisión, así como la incorporación de diferenciales de deslizamiento limitado, mecánicos, hidráulicos y/o electrónicos; no está permitido soldar el diferencial.
11. Usar palanca de cambios convencional en "H", secuenciales, automáticas y semiautomáticas, en todos sus tipos.
12. Retirar el asiento del copiloto, el trasero y cualquier otro elemento del interior, así como aligerar los elementos de la carrocería incluida la cristalería.
13. Aros y neumáticos libres.
14. Los roll bar, las jaulas anti vuelcos, los sistemas contra incendios y todos los elementos que incrementen la seguridad, son permitidos.
15. Otros elementos y modificaciones no contemplados específicamente en esta relación, podrán ser usados, previa autorización expresa emitida por las autoridades del club organizador.
16. Todos los elementos contemplados en la presente relación podrán utilizarse siempre y cuando no atenten contra la seguridad del vehículo ni de su piloto, ni determinen una ventaja mecánica excesiva y evidente a favor de algún participante del grupo.

Relación de vehículos admitidos

Los vehículos se clasifican en 5 Clases, cada clase tiene a su vez tres grupos: Estándar, Street y Superior.

Un piloto con un auto de una clase cualquiera, puede optar por decisión propia, correr en una clase mayor; con este fin, se considera a la clase 1 mayor a la 2, la clase 2 mayor a la clase 3, y la clase 3 mayor a la clase 4, pero manteniendo su grupo o subiendo a un grupo mayor; con este fin se considera el grupo Superior como mayor al Street y al Street como mayor al Estándar-.

Detalle específico de las Clases:

Clase 1

Audi S3, S4
BMW M3, M5,M6
BMW 1M - 2M
BMW 135i
BMW 335i
Mitsubishi EVO V, VI, VII, VIII y IX
Nissan GTR
Porsche: 911, Boxer, Cayman
Subaru Impreza STI Toyota
Célica GT4

Clase 2

Audi A6 ,1.8 Turbo
Honda/ Acura Type-R
Hyundai Genesis
HyundaiTiburón V6
Mazda Miata 1.8 Sport Package
Mazda RX-7 turbo
Mazda RX-8
Mini Cooper JCW
Mitsubishi Eclipse Turbo
Mitsubishi 3000 GT

Mitsubishi Galant VR4
Nissan 300ZX Turbo
Nissan 350Z
Nissan S13/S14/200SX turbo
Nissan Pulsar SR20DET
Peugeot 205GT
Seat León FR/Cupra Turbo
Seat Ibiza FR
Subaru Impreza GT
Subaru Impreza WRX
Subaru Legacy Spec B
Toyota MR2 Turbo o Super Charged Toyota Starlet turbo, Vitz turbo
Toyota Supra n.a. (normalmente aspirado)
Volkswagen Bora Turbo
Volkswagen Golf GTI Turbo /R32/VR6
Volvo S 60 R
Volvo S40 Turbo
Volvo 850 R /T5
Volvo S70-T5

Clase 3

Audi A1, A3
Citroen DS3
Honda Civic SI
Honda Prelude
Honda Integra
Hyundai Scoupe
Hyundai Tiburón 4 cil
Mazda Miata 1.8
Mazda 6
Mitsubishi Galant, Lancer, Mirage n.a.
Mitsubishi Eclipse n.a.
Nissan Bluebird
Nissan Primera
Nisan Sentra 2.0 , 2.5
Nissan Pulsar
Toyota Celica GT 2.0 Toyota
GT86

Clase 3.5

Mazda 3 2.0 Subaru
Impreza, n.a.
Suzuki Swift Sport
Toyota Levin/Trueno 20v Toyota
MR2 n.a.

Clase 4

BYD F0
Daewoo Tico, Racer, Cielo
Chevrolet Aveo
Fiat Palio
Honda Civic DX 1.5
Hyundai Accent
Kia Cerato
Kia Picanto
Kia Rio
Mazda 3 1.6
Mazda Lantis
Mitsubishi Lancer 1.6
Nissan Tiida
Peugeot 106, 206
Suzuki SX4
Suzuki Swift (1.3, 1.5)
Toyota Auris
Toyota Yaris
VW Gol 8v (1.6, 1.8)
VW Golf 8v
VW Polo (Excluido GTI)

La **Clase 4** incluye, además, a todos los autos fabricados en 1989 o en años anteriores, así como a todos los modelos básicos de hasta 1500 cc, 12 v ó 16 v, autos con motores 1600cc de potencia moderada y autos con motores de 8 v, n.a (normalmente aspirados) hasta 2000cc, de potencia moderada; en todos los casos la inclusión de un vehículo no

considerado específicamente en esta clase, requiere de previa evaluación y confirmación escrita de su inclusión dentro del grupo. Los autos incluidos en esta Clase deben cumplir las limitaciones del grupo al que correspondan, de otra forma podrán ser reclasificados.

Las listas publicadas pueden ampliarse durante el año a solicitud de algún piloto, o las autoridades del club pueden hacerlo de oficio.

Nota:

En consideración a la ampliación de las autorizaciones para la preparación de vehículos de todos los grupos, y en el caso de vehículos fabricados con un perfil completamente deportivo, es posible que un vehículo de un grupo menor pueda igualar o mejorar la performance y potencial de los vehículos incluidos en grupos mayores; en estos casos el club organizador puede reclasificar especialmente a un vehículo en un grupo mayor, si considera que su performance de fábrica y/o su nivel de preparación lo pone en condiciones de competitividad semejantes a los vehículos de dicho grupo; puede hacerlo de oficio, a solicitud del piloto del vehículo o a solicitud de terceros interesados.

**FEDERACION PERUANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
FEPAD**