

Reglamento del Campeonato de Autocross CADEPOR 2024

1. El Campeonato de Autocross CADEPOR 2024, estará compuesto por un máximo de 12 fechas, 1 por mes, todas se llevarán a cabo en el Autódromo La Chutana, o en un local semejante, de acuerdo con el siguiente calendario:

Fecha	
1ra	21-ene
2da	18-feb
3ra	17-mar
4ta	14-abr
5ta	05-may
6ta	09-jun
7ma	14-jul
8va	04-ago
9na	01-sep
10ma	13-oct
11ma	10-nov
12ma	08-dic

2. Están habilitados para participar, todos los pilotos y aficionados a este deporte que cuenten con Licencia de Conducir vigente, emitida por el MTC con autos de todo tipo y cilindrada, siempre y cuando cuenten con SOAT y Revisión Técnica vigente.
3. Los autos prototipos, corren bajo exclusiva responsabilidad de sus propietarios, deben superar una revisión técnica y una prueba de suficiencia y seguridad antes de su primera participación.
4. Cualquier auto puede ser impedido de participar, si a juicio del Director de la Prueba o del Colegio de Comisarios, es considerado defectuoso o inseguro, esto se aplica incluso si ha superado las revisiones y pruebas a las que se refiere el acápite anterior.
5. Las categorías de los autos se definen según las PGPA 2024. Si algún auto no estuviera en las Tablas respectivas, debe solicitar al director de la prueba se le asigne la categoría que corresponda según las características del vehículo.
6. Un mismo auto, pertenece siempre a la misma categoría, independientemente del piloto o pilotos que lo conduzcan.
7. Las Clases y Categorías consideradas para los campeonatos de Autocross, se agrupan según el siguiente detalle:

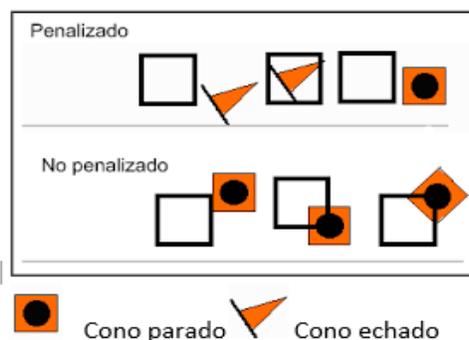
Clases	Categorías		
Clase 1	Estándar 1	Street 1	Superior 1
Clase 2	Estándar 2	Street 2	Superior 2
Clase 2.5	Estándar 2.5		
Clase 3	Estándar 3	Street 3	Superior 3
Clase 3.5	Estándar 3.5	Street 3.5	Superior 3.5
Clase 4	Estándar 4	Street 4	Superior 4

Nota: Los vehículos incluidos en cada una de las Clases y las modificaciones permitidas en los Categorías Estándar, Street y Superior se detallan en el Anexo N° 1 de las PGPA.

8. Las competencias de Autocross incluyen generalmente 06 mangas, las cuales pueden reducirse, por razones de fuerza mayor, accidente o cualquier otra, cuya responsabilidad no le corresponda al organizador, en tal caso no corresponde la devolución de derechos de inscripción del participante.
9. El mejor tiempo de carrera, valido para la clasificación y el ranking, puede ser efectuado en cualquier manga, sumadas las penalizaciones que correspondan en esa manga, será válido para el ranking final de la competencia y el otorgamiento de puntajes.
10. Entre una manga y otra puede haber un tiempo de receso que no debe ser superior a 10 minutos, salvo situación excepcional.
11. 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. También es posible que, en lugar de caminar, sigan con sus vehículos, a un auto guía, lentamente y sin sobrepasarlo, en tal caso, esto se efectúa una sola vez por fecha, a la hora que indique el Director de la Prueba
12. Si un competidor pierde su turno en una o más mangas, no puede recuperarlo. En casos muy excepcionales, que no se produzcan en la fecha final del campeonato, el Director de la Prueba puede hacer una excepción y autorizar que el competidor efectúe solo un pase de recuperación; su decisión es inapelable. En ningún caso será posible recuperar más de un turno o adelantar un turno de una manga específica, en otra manga cualquiera.
13. 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 competencia.
14. Es obligación del piloto asegurarse de instalar en la superficie del auto el número correspondiente y estar atento a su orden de partida.
15. Los competidores deben ubicarse ordenadamente, en el área de partida y previamente en el área de espera. En la forma que se indique en la reunión de pilotos.
16. Está prohibido, calentar los neumáticos antes de la línea de partida, el recorrido de la zona de Pits hasta la línea de partida, debe hacerse a muy baja velocidad, en lo posible, en línea recta, sin acelerones ni frenadas excesivas.

17. El competidor que no se presente al llamado y que no justifique satisfactoriamente su retraso, pierde su turno en la manga respectiva haciéndose acreedor a la calificación un "**DNS**" / "**NP**" ("Did Not Start" /No Partió). El participante que no complete su vuelta recibirá la calificación un "**DNF**" / "**NT**" ("Did Not Finish" / No Terminó), en ambos casos, el piloto queda sin tiempo válido en la manga.
18. Todo piloto, debe pasar por el punto de llegada, cuando esto sea posible 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 en consecuencia repetirán su carrera.
19. 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 que el vehículo sobrepasado, les haya dificultado mantener el ritmo y que dicha circunstancia sea corroborada por el oficial de pista más cercano.
20. En caso de que varios autos corran simultáneamente por el mismo trazado, pero separados por intervalos razonables y que alguno de los que esté adelante, fallé o se despiste, dificultando el paso a los que vienen detrás. Le corresponde solo a estos últimos -los perjudicados- repetir su participación en la manga.
21. Para solicitar repetir la manga, por cualquier circunstancia, el tiempo de la manga, del piloto, supuestamente perjudicado, debe ser un tiempo evidentemente lento, esto significa que, el piloto debe aminorar la marcha, apenas encuentre la dificultad que no le permite transcurrir por el curso a un ritmo normal de carrera.
22. Los corredores clasificados en diferentes categorías, no competirán entre sí. El ganador de una categoría, es el que haya hecho el menor tiempo, de los vehículos de la categoría, incluidas las penalizaciones, en cualquiera de las mangas.
23. El organizador podrá agregar una Clase o más en caso lo considere necesario con el fin de asegurar la competitividad entre los participantes.
24. El organizador no podrá cerrar ninguna Categoría, una vez iniciado el campeonato, independientemente del número de participantes inscritos en ella.
25. Se presume buena fe de parte de los participantes, por ello cada participante solicitará, bajo su propia responsabilidad, la inclusión de su vehículo en la Clase y en la Categoría que le corresponda, teniendo en cuenta sus características y su nivel de preparación, según lo indicado en el Anexo N° 1 de las PGPA.
26. El piloto es el responsable de la correcta determinación de la categoría de su auto. En caso el piloto declarante tenga duda sobre la clasificación que le corresponde o sobre la conformidad del automóvil a las reglas que rigen la categoría, puede presentar por escrito una solicitud de aclaración al Comité Deportivo del club organizador, quien resolverá, igualmente por escrito, la consulta, según el reglamento vigente.
27. Sin embargo, los pilotos pueden solicitar por escrito, se revise un auto de su categoría, libre de costo, siempre que, a su juicio incumpla con el reglamento o este mal categorizado, debiendo especificar claramente, las causas técnicas o

- incumplimientos reglamentarios, que motivan el reclamo; autorizando en tal caso, además, a que se revise el suyo propio
28. 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 Clase y Categoría que le corresponda, en el momento de su inscripción en la competencia.
 29. Si el vehículo sufre modificaciones, posteriores a la declaración de categoría 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.
 30. El director de la prueba puede, no obstante, requerir una revisión y verificación de cualquier 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-categorizado.
 31. En caso que el piloto de un auto recategorizado, solicite que esta recategorización se haga extensiva a fechas anteriores del campeonato en curso y que tal solicitud sea aceptada, se lo clasificará en el último puesto de la nueva categoría, fecha por fecha, otorgándole los puntos que le correspondan.
 32. 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.
 33. Cada Clase / Categoría tiene un ganador. No existe un ganador general debido a las diferencias y ventajas entre los vehículos de las distintas Clases y Categorías.
 34. Se produce una penalidad, con un recargo de 2 segundos sobre el tiempo cronometrado, cuando el vehículo golpea un cono, siempre y cuando ocurra alguna de las condiciones siguientes:



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.
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.

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, a través del encendido de la luz verde del semáforo o bajando la bandera; sin embargo, el piloto debe partir inmediatamente después de recibir la señal de partida. Incurrir en adelanto o retraso, puede ser penalizado, a juicio del oficial de partida, invalidando la vuelta, quedando el participante sin tiempo en la manga.
38. Los participantes, que opten por utilizar neumáticos con un índice de desgaste (Treadwear /UTQG) 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 1.30 segundo por vuelta.
39. Si el neumático no trae la marca del Treadwear /UTQG, y son del tipo slick, semi slick o de uso evidentemente deportivo, se asumirá que es inferior a 60 y por tanto provocará una penalidad de 1.30 segundo por vuelta, a menos que tenga una equivalencia con otro neumático que si tenga registro de treadwear visible.
40. 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.
41. Las penalidades indicadas en la cláusula anterior, son aplicables por igual para las categorías Estándar, Street y Superior, también se aplican de igual forma a los participantes de Trackday.
42. El neumático con el índice de desgaste (Treadwear /UTQG) de menor valor, que un competidor use en por lo menos una manga, provoca que penalización respectiva, le sea aplicable a todas las demás mangas, en las que dicho competidor participe.
43. Una vez concluida su participación por el curso y de haber pasado por la meta, el piloto debe obligatoriamente disminuir la velocidad del auto, en una distancia prudencial. Luego procederá a salir del circuito, por la zona indicada en la reunión de pilotos y hasta el lugar de estacionamiento, a una velocidad no mayor a 30 kilómetros por hora.
44. El piloto que realice maniobras temerarias o maneje a mayor velocidad que la establecida en este reglamento, para las zonas diferentes a la pista de carreras, puede ser excluido de la competencia.
45. Una carrera, puede repetirse, cuando 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 05 minutos desde que el piloto abandone el trazado de carreras o al final de las mangas.

Se debe tener en cuenta lo siguiente:

- a. El piloto debe reducir su ritmo de marcha obligatoriamente, desde que encontró el obstáculo que no le permitió conducir libremente, además debe terminar el recorrido del circuito y solo si ha cumplido con estos requisitos, puede 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.
- b. 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 quitar 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 la hayan imputado. Si dicha prueba es aceptada el piloto puede repetir la vuelta.
- c. 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.
46. En el transcurso de una fecha, el piloto podrá solicitar al Director de la Prueba, un cambio de categoría, antes de que empiece la segunda manga de la fecha, dicha solicitud puede ser aceptada o no, la decisión es inapelable
47. Los vehículos inscritos, deben estar en perfecto estado de funcionamiento. Cuando el participante se inscribe en un evento, se declara y 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.
48. El Juez Técnico, puede efectuar una verificación técnica, antes, durante o después de una competencia; a uno, a varios o a todos los vehículos inscritos, e impedir la participación de los que no cumplan con los requisitos indicados en el presente. En la verificación técnica se revisará únicamente lo indicado en las PGPA 2024.
49. La reunión de pilotos 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. Los participantes que no concurren, o lleguen tarde, a esta reunión no podrán reclamar ni alegar desconocimiento de las indicaciones dadas en ella.
50. Se consideran infracciones los comportamientos señalados en las PGPA 2024.

51. Los puntajes, para cada fecha del campeonato anual se otorgarán por Categoría, 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

52. Además, la participación de cualquier piloto, en cualquiera de las competencias programadas para el presente campeonato, otorga un puntaje de 0.5 puntos por participación, este puntaje se otorga por cada fecha, hasta un valor máximo de 6 puntos por todo el campeonato..
53. En caso de empate en un puesto, en una competencia, el puesto siguiente no será considerado.
54. El puntaje es por categoría. Los competidores que cambien de categoría no pueden trasladar el puntaje de una categoría a otra.
55. Para el cálculo del puntaje total, correspondiente al campeonato anual, se descartarán hasta tres fechas de menor puntaje, obtenido por cada piloto, en cualquiera de las fechas programadas del campeonato anual. Todos los pilotos están obligados a descartar 03 fechas de las 12 programadas.
56. Los reclamos se formalizan únicamente a través de una comunicación escrita con atención al Director de la Prueba. Está permitido exponer verbalmente el reclamo, al Director de la Prueba, siempre que se haga en términos discretos, privados y cordiales; pero el hacerlo de forma verbal, no exime de la necesidad de hacerlo por escrito para formalizarlo.
57. El plazo para presentar los reclamos, vence indefectiblemente a 24 horas después de publicados oficialmente los resultados.
58. La decisión comunicada por el Director de la Prueba es final e inapelable.
59. Cualquier reclamo hecho verbalmente, de forma inapropiada, ofensiva o poco discreta, y/o públicamente a través de redes sociales o de cualquier otro medio público, que no sea el contemplado en el art. 15.1, será considerado como una falta. grave y pasible de sanción, mediante la no aceptación de la inscripción del infractor en eventos futuros.
60. Para que un piloto sea considerado en el ranking del campeonato, debe estar inscrito como piloto en las competencias de Autocross de CADEPOR, debe además. haber participado y puntuado en por lo menos cuatro competencias, consecutivas o no, del campeonato respectivo.

61. Un piloto, no podrá recibir puntaje válido para el campeonato, si inicia su participación en las tres últimas fechas de dicho campeonato. En este caso, aún si el piloto, estuviera debidamente inscrito, participará únicamente en calidad de invitado.
62. 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 una categoría, es necesario haber obtenido puntaje, en por lo menos cuatro fechas del campeonato.
63. Para el cálculo del puntaje anual acumulado, se descarta el menor puntaje obtenido en una competencia del campeonato anual. En casos de campeonatos de 12 fechas, se descartan tres fechas del campeonato anual. Con este fin, las fechas en que un piloto no se inscriba reciben un puntaje de cero puntos y pueden ser eliminadas.
64. En caso de empate en el puntaje, para el primer puesto, de cualquier categoría, al final de un campeonato, entre dos o más competidores, para el desempate clasificará mejor quién tuviera más primeros puestos, si se mantiene el empate, por más segundos puestos y luego si el empate continuara, ganará el que haya acumulado más terceros puestos, si aun así se mantiene el empate, el ganador será el que haya obtenido el mejor puesto, entre los pilotos empatados, en la última fecha
65. En el caso de los segundos, terceros y demás puestos, al final del campeonato, si los pilotos igualan en puntaje, se produce empate en el puesto, quedando desierto el puesto inmediatamente posterior. Este mismo procedimiento rige en caso de empate en el primer puesto de una competencia.
66. CADEPOR puede crear "copas especiales" o "categorías especiales" en las cuales se incluyan modelos de autos iguales ó similares, lo puede hacer de oficio o a solicitud de los participantes.
67. Los teams o clubes pueden inscribirse en el campeonato de participación por clubes, en cualquier momento durante el año.
68. Para que un team o club pueda acumular puntos, sus pilotos deben inscribirse antes de la competencia, como integrantes de este club o team.
69. Si un piloto no se inscribe como parte de un team o club antes de una fecha del campeonato, puede hacerlo desde la siguiente fecha.
70. Un piloto puede pertenecer a más de un club o team, pero solo puede puntuar en uno en cada fecha.
71. 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 / categoría, recibirá 4 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 / categoría, recibirá 3 puntos para su team o club.

° En caso de que alguno de los integrantes del team o club, quede en 3er puesto de alguna clase / categoría, recibirá 2 puntos para su team o club.

72. El Club o Team campeón será el que al final del campeonato anual acumule mayor puntaje.
73. 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, in conductas, actitudes antideportivas, etc. será penalizada con la exclusión de la prueba y con la suspensión para participar en fechas posteriores, a juicio del Director de la Prueba.
74. Es responsabilidad del piloto el comportamiento de su personal de auxilio o acompañantes y de los vehículos que les correspondan, los cuales, no podrán estacionarse en la zona reservada para los participantes.
75. Cuando se le asigna un Pit al automóvil de competencia de un piloto, o un lugar específico de estacionamiento, a manera de Pit, este no puede ser ocupado por el vehículo de otro competidor, cuando el primero desocupa el Pit para competir o para cualquier otro fin, salvo el caso que el retiro sea definitivo, si así fuera, se debe pedir autorización al Oficial de Seguridad de Pits.
76. Los Pilotos, mecánicos, acompañantes de pilotos, jueces, autoridades de la prueba, personal de control, personal de auxilio mecánico, personal de asistencia de salud, personal de prensa 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.
77. Los pilotos deben suscribir de manera obligatoria, el documento de exoneración de responsabilidad, antes de participar en cualquier prueba del club.
78. Ni CADEPOR, ni ninguna otra entidad o persona vinculada al evento, podrá ser responsabilizado por hechos fortuitos que deriven en daño o accidente, ocurran éstos antes, durante o después de la competencia, salvo en los casos que se incumplan con las normas de seguridad, detalladas en el presente.

San isidro, 03 de enero del 2024.

CADEPOR-GGR