

Reglamento CADEPOR para pruebas de Autocross - 2020

El presente reglamento es propiedad intelectual de la Asociación Club de Autos Deportivos CADEPOR, esta sin embargo, a disposición de cualquier organización deportiva que quiera utilizarlo total o parcialmente. En tal caso, requerimos únicamente, que nos mencionen como su fuente original.

Índice

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 – Categorías

- ° Categoría Estándar.
- ° Modificaciones permitidas en la categoría Estándar.
- ° Categoría Street.
- ° Modificaciones permitidas en la categoría Street.
- ° Categoría Superior.
- ° Modificaciones permitidas en la categoría superior.
- ° Relación de vehículos admitidos.

1. Generalidades

- 1.1 El Reglamento CADEPOR para Pruebas de Autocross, establece las normas aplicables a la organización de competencias de autocross, para vehículos de uso normal o de competencia, en cursos de velocidad controlada; que se disputen bajo la responsabilidad del Club de Autos Deportivos - CADEPOR.
- 1.2 El presente se refiere a competencias conocidas internacionalmente como de **Solo II**, no incluyen competencias denominadas de **Solo I**, las cuales están reservadas para autos con equipamiento de seguridad propia de autos de carrera, en circuitos de alta velocidad.
- 1.3 Este reglamento entra en vigencia al día siguiente de su publicación y deja sin efecto todas las disposiciones referentes a competencias de autocross, emitidas por CADEPOR con anterioridad.
- 1.4 El Reglamento es de aplicación obligatoria para CADEPOR como organizador de estas competencias, por lo que sus reglamentos particulares deben adecuarse a los términos y condiciones aquí estipuladas.
- 1.5 El Reglamento es de aceptación obligatoria para los pilotos participantes, tanto para los que participen en el campeonato anual, como para los que participen bajo la modalidad de trackday, la sola inscripción en el evento es constancia de su aceptación.
- 1.6 El Reglamento está en concordancia, en lo que resulte aplicable, con el **“SCCA National Solo Rules 2020 Edition”**, de la Sport Cars Club of America.
- 1.7 Las competencias de Autocross son de habilidad conductiva, por ello la disposición del trazado y la competencia misma, privilegian la destreza del piloto y la maniobrabilidad del auto sobre la performance pura, las velocidades alcanzadas no deben ser mayores a las normales de circulación en la vía pública.
- 1.8 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 curso debe ser lo suficientemente claro y definido, para que no sea necesario memorizarlo, el club seguirá las indicaciones y normas contenidas en la Versión 5.0

de la publicación "Solo II Course Desing 2014" publicada por la Región Houston de la Sports Car Club of America (SCCA).

https://dk1xgl0d43mu1.cloudfront.net/user_files/scca/downloads/000/010/100/Course_Design_4-1-2.pdf?1447185737

- 1.11 En Autocross no hay competencia rueda a rueda, ni la posibilidad de sobrepasar a un competidor. El ganador de cada categoría, es el piloto que conduzca su auto, por el circuito de competencia, en el menor tiempo. Al tiempo cronometrado se le debe añadir el tiempo correspondiente a las penalidades acumuladas, el tiempo resultante de la suma será válido para la elaboración del ranking de resultados.
- 1.12 Los pilotos debutantes que participen en el campeonato, podrán ir con un instructor o con un piloto más experimentado como acompañante. Siempre y cuando, dicho acompañante no participe como piloto, en la competencia de ese mismo día. Los pilotos en competencia, solo pueden circular por el curso, a pie o como pilotos de un vehículo, en alguna de las mangas cronometradas.
- 1.13 El comité de organización de las competencias de CADEPOR está compuesto por tres miembros los cuales elaboran el reglamento particular pertinente, dicho reglamento incluirá las fechas de inicio y cierre de inscripciones, el lugar donde se llevará a cabo la competencia, el programa de actividades, las fechas de su publicación y difusión obligatoria y demás detalles particulares de la prueba.
- 1.14 Para participar y puntuar en las pruebas, los interesados deben estar inscritos en la relación de pilotos de la competencia que CADEPOR abre para cada prueba.
- 1.15 CADEPOR publicará anualmente su cronograma de competencias para el año, por lo menos 60 días antes de su inicio.

2. De los oficiales

- 2.1 Las competencias de Autocross que organice CADEPOR , contarán con la relación de oficiales que se enumera a continuación:
 - a. **Comisario Deportivo CADEPOR:** no tiene participación en ninguna función ejecutiva de la competencia, pero si tiene autoridad, para hacer respetar el presente reglamento y para resolver colegiadamente con el Director de la Prueba y con el Juez de Tiempos, las reclamaciones que pudieran surgir con ocasión de 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.

- 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 el presente 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, previa coordinación con el Director de la Prueba, está autorizado también para interrumpir la competencia, temporal o definitivamente, si a su juicio hay circunstancias que atentan contra la seguridad, de pilotos, oficiales o público espectador en general.
- d. **Juez Técnico:** responsable de autorizar la participación de los vehículos, en la categoría que les corresponda, o de impedirla, por no haber superado la revisión técnica, o habiéndolo hecho, por no estar en condiciones en el momento de su participación 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 el 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 CADEPOR y el Juez de Tiempos, constituyen colegiadamente, la única instancia, para la resolución de reclamaciones, sus resoluciones deben emitirse como máximo a las 72 horas siguientes, después de presentado el reclamo

3. Del equipamiento de control de tiempos

3.1 En consideración a las características especiales de las pruebas de Autocross, a la oportunidad en que se emite el presente y a los avances tecnológicos disponibles a la fecha, CADEPOR dispondrá como mínimo de los siguientes equipos de control de tiempos:

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

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

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 categoría y el cómputo de penalizaciones.

3.5 **Penalizaciones en línea:** mediante el uso de radios CB o VHF y mediante software en, 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.

3.6 **Módulo de consulta en Internet:** es un aplicativo web, que permite visualizar en tiempo real, a los resultados de la carrera a través del uso de un teléfono celular o de cualquier otro dispositivo con acceso a Internet.

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 CADEPOR contará en 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 CADEPOR contará con un mínimo de 02 extintores móviles de Polvo Químico Seco ABC de 9 Kg 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

5.1 Para puntuar en los campeonatos de CADEPOR, los pilotos participantes, deben acreditar su inscripción, en la competencia como piloto, mediante el **brazaletes numerado** de seguridad, que le será entregado junto con el número de participación,

dicha acreditación debe ser mostrada, antes de su participación en cada manga, cuando los 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 los arneses y hebillas que le permitan ir firmemente sujeto a la cabeza. Se recomienda que el casco protector de seguridad cuente con una certificación SNELL SFA 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 la actividad.
- 5.4 Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad. No se permite que el piloto conduzca con sandalias ni con el torso desnudo.
- 5.5 Se recomienda a los pilotos vestir ropa de algodón o de material no inflamable y evitar el uso de prendas de nylon o de materiales semejantes, de naturaleza inflamable.

6. De la competencia

- 6.1 Una competencia de Autocross, se efectúa en circuitos pequeños - denominados curso 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 categoría, gana el competidor que conduzca su auto, por el circuito de competencia, en el menor tiempo. Los tiempos cronometrados no se suman ni promedian.
- 6.2 Se denomina "Carrera", al recorrido completo, debidamente cronometrado, de un auto por el curso de competencia. Se denomina "Manga" a la parte de la competencia, en la cual todos los pilotos presentes y habilitados han efectuado sus respectivas "Carreras". Se denomina "Competencia" al conjunto de "Mangas", programadas para el evento.
- 6.3 Una competencia de Autocross puede tener una o varias mangas, el mejor tiempo de carrera, 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.

- 6.4 Entre una manga y otra puede haber un tiempo de receso que no debe ser superior a 10 minutos, salvo situación excepcional.
- 6.5 Es recomendable que en lo posible, 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 o más mangas, no puede recuperarlos. En casos muy excepcionales, que no se produzcan en la fecha final del campeonato, el Director de la Prueba puede hacer una excepción y decidir autorizar que el competidor efectúe solo un pase adicional; 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 competencia.
- 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 ordenadamente, en el área de partida y previamente en el área de espera. En la forma que se indique en la reunión de pilotos.
- 6.10 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
- 6.11 El competidor que no se presente al llamado y que no justifique satisfactoriamente su retraso, pierde su turno en la manga respectiva haciéndose acreedor a la calificación un **"DNS" / "NP"** ("Did Not Start" /No Partió). El participante que no complete su vuelta recibirá la calificación un **"DNF" / "NT"** ("Did Not Finish" / No Terminó), en ambos casos, el piloto queda sin tiempo válido en la manga.
- 6.12 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 repetirán su carrera

- 6.13 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.
- 6.14 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.
- 6.15 Considerando los diferentes modelos de autos, configuraciones y cilindradas, se compite por categoría, según lo estipulado en el presente.
- 6.16 Los corredores clasificados en diferentes categorías, no competirán entre sí. El ganador de una categoría, es el que haya hecho el menor tiempo, de los vehículos de la categoría, incluidas las penalizaciones, en cualquiera de las mangas.
- 6.17 Las **Clases** y **Categorías** consideradas para los campeonatos de Autocross, se agrupan según el siguiente detalle:

	Categoría		
	ESTANDAR	STREET	SUPERIOR
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

- 6.18 **Categoría Estándar:** Compuesta por autos no modificados, o con leves modificaciones expresamente incluidas en el presente reglamento.
- 6.19 **Categoría Street:** Compuesta por autos solo con modificaciones “externas” que estén expresamente autorizadas en el presente reglamento
- 6.20 **Categoría Superior:** Incluye autos con preparación mayor, solo en lo que esté expresamente autorizado para la categoría.

- 6.21 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 del presente.
- 6.22 CADEPOR podrá agregar una Clase o más en caso lo considere necesario con el fin de asegurar la competitividad entre los participantes.
- 6.23 CADEPOR podrá cerrar cualquier Categoría, una vez iniciado el campeonato, solo en el caso que, en las dos primeras fechas no compitan 3 pilotos como mínimo en esa categoría, si esto ocurre, los pilotos activos serán reclasificados en la categoría inmediatamente superior.
- 6.24 Si después de la segunda fecha CADEPOR confirma una Categoría para su campeonato anual. Los pilotos puntuaran en su Clase y categoría, independientemente del número de competidores presentes en la competencia. Excepto en el caso contemplado en el acápite anterior, en ese caso, los puntajes asignados por las dos primeras fechas serán los que le hubieran correspondido, si hubiera competido en la Clase inmediatamente superior.
- 6.25 Los vehículos incluidos en las Clases 1, 2, 3, 3.5 y 4 y las modificaciones permitidas en los Categorías Estándar, Street y Superior se detallan en el Anexo N° 1 del presente.
- 6.26 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 el presente reglamento.
- 6.27 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.
- 6.28 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.
- 6.29 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 de Deportivo de CADEPOR, quien resolverá, igualmente por escrito, la consulta, según el reglamento vigente .

En todos los otros casos, el club asume de buena fe, la veracidad de dicha declaración. 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.

6.30 Las solicitudes de revisión adicionales a la primera, tendrán un costo no reembolsable de US\$ 25.00.

6.31 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.

6.32 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 clasificara en el último puesto de la nueva categoría, fecha por fecha, otorgándole los puntos que le correspondan.

6.33 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.

6.34 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.

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

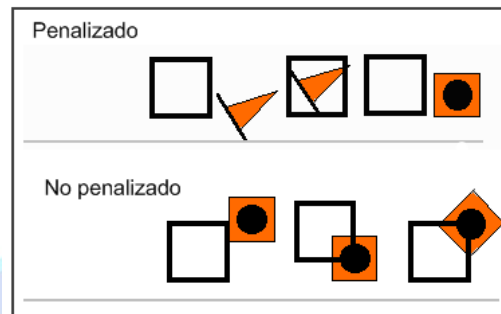
- a. Si el cono se voltea y queda fuera de la caja de referencia (marca en el piso que indica la ubicación original de cono).
- b. Si el cono se voltea aunque quede dentro de la caja de referencia.
- c. Si el cono sigue estando de pie pero queda fuera de la caja de referencia

6.36 En los casos antes mencionados la penalidad tendrá un valor de 2 segundos.

6.37 No se produce penalidad si un auto golpea un cono pero:

- a. El cono sigue estando de pie y está tocando la caja de referencia.
- b. El cono sigue siendo estando de pie y además está parcialmente en la caja de referencia.

- c. Y si, luego de ser golpeado, el cono sigue siendo estando de pie dentro de la caja de referencia.



- 6.38 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.
- 6.39 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.
- 6.40 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.
- 6.41 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 1.80 segundo por vuelta.
- 6.42 El valor de la penalidad, indicada en la cláusula anterior, para neumáticos con un índice de desgaste (Treadwear /UTQG) inferior a 60, podrá variar gradualmente en el transcurso del campeonato.
- 6.43 Si el neumático no trae la marca del Treadwear /UTQG, se asumirá que es inferior a 60 y por tanto provocara una penalidad de 1.80 segundo por vuelta, a menos que tenga una equivalencia con otro neumático que si tenga registro de treadwear visible.
- 6.44 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.

6.45 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.

6.46 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.

6.47 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.

6.48 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.

6.49 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 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:

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.

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 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.

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.

6.50 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 misma categoría, se otorga en magnitudes de tiempo, la cual será descontada de su tiempo de vuelta.

6.51 En el transcurso de una fecha, el piloto podrá solicitar un cambio de categoría, antes de que empiece la penúltima manga de la fecha, estando siempre bajo evaluación.

7. Vehículos admitidos

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

8.4 La inscripción en la competencia permite un piloto por cada vehículo, en casos excepcionales, se podrá aceptar la inscripción de hasta tres pilotos por auto, en tal caso, cada piloto compite como si estuviera en un vehículo distinto. Pero todos necesariamente en la misma Clase/Categoría.

8.5 Los competidores que participen en un mismo auto, no podrán hacerlo en turnos inmediatamente sucesivos. Se los programará en turnos alejados **(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 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 el presente.

9.3 En la verificación Técnica se revisará lo siguiente:

- a. Cinturones de Seguridad en buen estado.
- b. La batería debe estar bien asegurada y fuera del compartimiento del piloto.
- c. El tubo de escape debe estar lejos o aislado del piloto y del tanque de gasolina.
- d. El tanque de gasolina, así como sus cañerías y desfogue, deben estar fuera del compartimiento del piloto.
- e. 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 y/o distraer la atención del piloto durante la competencia.

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 antifiama).
- 11.7 No está permitido hacer aceleraciones de motor cuando el vehículo esté sostenido por gatos o soportes, tampoco se debe hacer aceleraciones, con el piloto fuera de su butaca.

12. Señales

- 12.1 En caso necesario, se usará señalización tradicional mediante banderas según el siguiente formato de colores:
- Bandera verde, solo para uso del juez de partida: indica circuito está abierto, se puede usar también para dar la partida
 - Bandera Roja, solo para uso del juez de partida: 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.
 - Bandera Amarilla: Significa disminuir la marcha, tener cuidado; se utiliza por los oficiales de pista ante la falta de una referencia importante o dificultades en el curso.

13. De las infracciones

- 13.1 Se consideran infracciones las siguientes acciones:
- 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.
 - 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.
 - 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.
 - Efectuar maniobras temerarias, antes de la partida y/o después de partir, se penaliza con una manga de suspensión y hasta con la exclusión de la prueba
 - 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.
 - El reclamo público, antes durante o después de la competencia, por un canal distinto al contemplado en el presente, se penaliza con la exclusión

de la prueba y la inhabilitación por una fecha o más en el campeonato respectivo.

- g. No se permite el consumo de bebidas alcohólicas ni de drogas durante la competencia. El piloto que este bajo la influencia de alcohol o narcóticos no podrá participar. La organización se reserva el derecho de hacer las pruebas que considere pertinentes. Si el participante se niega a someterse a la prueba, se considerara como resultado positivo, para los efectos de la prueba

14. Puntuación

14.1 Los puntajes, para cada fecha del campeonato anual se otorgaran 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

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, el cuarto puesto no será computado; el siguiente puesto clasificado será el 5to puesto, con 5 puntos.

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

14.4 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.

14.5 En caso de pérdida de fluidos en el vehículo, el vehículo no puede seguir en competencia, sin excepciones

15. Reclamos y apelaciones

- 15.1 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.
- 15.2 El plazo para presentar los reclamos, vence indefectiblemente a 24 horas después de publicados oficialmente los resultados.
- 15.3 La decisión comunicada por el Director de la Prueba es final e inapelable.
- 15.4 Cualquier reclamo hecho verbalmente, de forma inapropiada, ofensiva o poco discreta, será considerado como una falta. De igual forma se considerarán los reclamos hechos por cualquier otro medio, sea público o privado, que no sea el contemplado en el art. 15.1 del presente.

16. Del campeonato

- 16.1 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 tres competencias, consecutivas o no, del campeonato respectivo.
- 16.1 Un piloto, no podrá recibir 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 una categoría, es necesario haber obtenido puntaje, en por lo menos tres fechas del campeonato.
- 16.3 Para el cómputo del puntaje anual acumulado, se descarta el menor puntaje obtenido en una competencia del campeonato anual. En casos excepcionales, podrán descartarse dos fechas del campeonato anual, en tal caso, la decisión se anunciará en la reunión de pilotos de la primera fecha y además se publicará la nota oficial correspondiente, a más tardar, en la semana siguiente.
- 16.4 En caso de empate en el puntaje, para el primer puesto, de cualquier categoría, al final de un campeonato, entre dos o más competidores, estos se clasificarán de acuerdo con las victorias obtenidas en la categoría, correspondiendo un mejor puesto a quien haya obtenido más victorias en la categoría. De mantenerse el empate, el criterio de clasificación será el número de competencias disputadas

durante el campeonato, correspondiendo el mejor puesto, a quien haya disputado más competencias. Si aun así se mantiene el empate, la clasificación se determinara 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, 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.
- 16.6 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.

17. Campeonato de participación de Clubs o Teams

17.1 Los teams o clubs 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 inscribe como parte de un team o club antes de una fecha del campeonato, puede hacerlo desde la siguiente fecha.

17.4 Un piloto puede pertenecer a más de un club o team, pero solo puede puntuar en uno en cada fecha.

17.6 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.

17.7 El Club o Team campeón será el que al final del campeonato anual acumule mayor puntaje.

17.8 El máximo de puntaje por fecha por equipo/team es de 31 puntos

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, 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.
- 18.2 Es responsabilidad del piloto el comportamiento de su personal de auxilio o acompañantes y de los vehículos que les correspondan, los cuales, no podrán estacionarse en la zona reservada para los participantes.
- 18.3 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 se retira 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
- 18.4 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.
- 18.5 Los pilotos deben suscribir de manera obligatoria, el documento de exoneración de responsabilidad, antes de participar en cualquier prueba del club.
- 18.6 El Club organizador ni ninguna otra entidad o persona vinculada al evento, podrá ser responsabilizado por hechos fortuitos que deriven en daño o accidente, ocurran éstos antes, durante o después de la competencia, salvo en los casos que se incumplan con las normas de seguridad, detalladas en el presente.

ANEXO 1 – CLASES y CATEGORÍAS

Categoría Estándar

Vehículos de fabricación en serie, equipados para ser usados normalmente en la vía pública.

Excepto por lo indicado en el presente, los vehículos deben conservar las especificaciones partes y piezas provistas por el fabricante original o en caso de piezas alternativas, estas deberán ser estrictamente equivalentes, provistas por un fabricante OEM. Lo que no está específicamente permitido, debe entenderse como prohibido.

Modificaciones permitidas en la categoría Estándar:

1. 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 la inclinación (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 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 que 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.

Categoría 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. Lo que no está específicamente permitido, debe entenderse como prohibido.

Modificaciones permitidas en la categoría 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 cabezal (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 al motor, caja de cambios o transmisión (pistones, ejes de leva, piñonería de caja de cambios LSD etc.).
7. No está permitido usar ECUs 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, 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 en 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, 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. Está autorizado cambiar el filtro de aire y/o el intercooler, en el caso de vehículos 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.
17. Está permitido usar marcadores de temperatura, presión de aceite, presión de turbo y otros semejantes, no instalados originalmente en el vehículo.
18. Se puede instalar un volante de dirección diferente al original, siempre y cuando su diseño y tamaño que no atente contra la seguridad en la conducción.
19. Todos los equipos y modificaciones que incrementen la seguridad pero no la performance original del auto, están permitidos.
20. Es posible retirar la llanta de repuesto, gata, el asiento del copiloto, y el asiento trasero y el capot delantero.

Categoría Superior

Pertencen a esta categoría los vehículos con modificaciones no permitidas para la Categoría Street. Los vehículos se clasifican de acuerdo con el siguiente detalle:

Categoría Superior 1: Pertencen a esta categoría, los autos incluidos en la clase 1, pero con modificaciones no permitidas para las categorías Estándar 1 y Street 1.

Categoría Superior 2: Pertencen a esta categoría, los autos incluidos en la clase 2, pero con modificaciones no permitidas para las categorías Estándar 2 y Street 2.

Categoría Superior 3: Pertencen a esta categoría, los autos incluidos en la clase 3, pero con modificaciones no permitidas para las categorías Estándar 3 y Street 3.

Categoría Superior 4: Pertencen a esta categoría, los autos incluidos en la clase 4, pero con modificaciones no permitidas para las categorías Estándar 4 y Street 4.

Modificaciones permitidas en las categorías Superior 1, 2, 3 y 4:

1. Está permitido reemplazar barras de torsión, resortes, barras estabilizadoras, amortiguadores u otro elemento de la suspensión y estructura 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 inclinación (camber) y caída (caster), 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 en reemplazo de tambores, reemplazo de las líneas de transmisión de fluido por líneas flexibles de acero inoxidable, así como material de zapatas o pastillas, y 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 sobre medida. Se incluye en 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, otros dispositivos de admisión, CPU programables o no e inyectores diferentes al original.

Maquinar de 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 de CADEPOR.
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 la modificar o reemplazar la caja de válvulas y la turbina, o su 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 de CADEPOR.
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 de la categoría.

Relación de vehículos admitidos

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

Un piloto con un auto de una clase/categoría cualquiera, puede optar por decisión propia, correr en una clase/categoría mayor -con este fin se considera a la clase 1 mayor a la 2, la clase 2 mayor a la clase 3, la clase 3 mayor a la 3.5 y la clase 3.5 mayor a la clase 4- , de igual modo, se considera la categoría Superior como mayor a la Street y a la Street como mayor a la Estándar-.

Detalle específico de vehículos admitidos por Clase:

Clase 1

Audi S3, S4
BMW M2, M3, M4, M5
BMW 1M-2M
BMW 135i
BMW335i
Mitsubishi EVO
Nissan GTR
Porsche: 911, Boxer, Cayman
Subaru Impreza STI
Toyota Célida GT4

Clase 2

Audi A6 ,1.8 Turbo
Honda/ Acura Integra Type-R
Hyundai Genesis
HyundaiTiburón V6
Mazda Miata 1.8 Sport Package
Mazda RX-7 turbo
Mazda RX-8
Mini Cooper JCW
Mini Cooper S
Mitsubishi Eclipse Turbo
Mitsubishi 3000 GT
Mitsubishi Galant VR4
Nissan 300ZX Turbo
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.
Volkswagen Bora Turbo
Volkswagen Golf GTI Turbo /R32/VR6
Volvo S 60 R
Volvo S40 Turbo
Volvo 850 R /T5
Volvo S70-T5

Clase 2.5 (solo estándar)

Audi A1, A3
BMW 120i
Citroen DS3
Mini Cooper 1.5 turbo
Suzuki Swift Sport turbo
Volkswagen Gol Turbo

Clase 3

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

Clase 3.5

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



Clase 4

BYD F0

BYD F3

Daewoo Tico, Racer, Cielo

Chevrolet Aveo

Fiat Palio

Ford Fiesta SE

Honda Civic DX 1.5

Hyundai Accent

Kia Cerato

Kia Picanto

Kia Rio

Mazda 2

Mazda 3 1.6

Mazda Lantis

Mitsubishi Lancer 1.6

Nissan Tiida

Peugeot 106, 206

Subaru Impreza 1.6 n.a. 97, 98,99

Suzuki SX4

Suzuki Swift (1.3, 1.5)

Toyota Corolla

Toyota Auris

Toyota Yaris

VW Gol 8v (1.6, 1.8)

VW Golf 8v

VW Polo (Excluido GTI)

La **Clase 4** incluye además a los autos fabricados en 1989 o en años anteriores (previa evaluación) , así como a todos los modelos básicos de hasta 1500 cc, 12 v. ó 16 v. autos con motores de 8 v., n.a 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 de la categoría. Los autos incluidos en esta Clase deben cumplir las limitaciones de la categoría a la 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 los vehículos de todas las categorías, y en el caso de vehículos fabricados con un perfil

completamente deportivo, es posible que un vehículo de una categoría menor, pueda igualar o mejorar la performance y potencial de los vehículos incluidos en categorías mayores; en estos casos CADEPOR puede, reclasificar especialmente a un vehículo, en una categoría mayor, si considera que su performance de fábrica y/o su nivel de preparación lo pone en condiciones de competitividad semejante a los vehículos de dicha categoría, puede hacerlo de oficio, a solicitud del piloto del vehículo o a solicitud de terceros interesados.

San isidro, 07 de enero del 2020.
CADEPOR-GGR

