

Prescripciones Generales para Pruebas de DRIFTING PGPD 2011

1. Generalidades

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

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

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

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

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

1.6 Las competencias de Drifting son de habilidad conductiva, por ello la disposición del trazado y la competencia misma, privilegian la destreza del piloto y la maniobrabilidad del auto a velocidades no mayores a 60 km/h

1.7 Las competencias se desarrollan en locales públicos o privados -sobre pavimento plano - especialmente acondicionado, con las medidas de seguridad - para pilotos participantes, oficiales de la prueba y público en general- estipuladas en el presente y las que indiquen las autoridades pertinentes.

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

1.10 El ganador de cada categoría, es el piloto que conduzca su auto, por el circuito de competencia con mayor destreza, sin poner retroceso y sin derribar ningún cono.

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

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

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

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

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

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

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

2. De los Oficiales

2.1 Las competencias de Autocross que organicen los Clubes de Base, contarán con la relación de oficiales que se enumera a continuación:

a. Comisario Deportivo FEPAD: es el único oficial nombrado por la FEPAD, no tiene participación en ninguna función ejecutiva de la competencia, tiene autoridad, para hacer respetar el presente y el RNDA en lo que resulte aplicable y para resolver colegiadamente las reclamaciones que pudieran surgir con ocasión de la carrera.

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

c. Director de la Prueba: Es el responsable ejecutivo de mayor nivel en la competencia, sus funciones y atribuciones están detalladas en el CDI. Es el responsable de ejecutar las decisiones de los demás jefes y oficiales del evento, o de dejarlas en suspenso o no aplicarlas, asumiendo las responsabilidades correspondientes y liberando de ella al oficial respectivo.

d. Jefe de Seguridad: Es el responsable de que los pilotos, los vehículos participantes, la pista de carrera, y el público en general, cumplan con las disposiciones de seguridad, incluidas en el presente y en documentos específicos emitidos por las entidades oficiales pertinentes. Esta autorizado, para impedir la participación de pilotos o vehículos -que no cumplan los requisitos de seguridad-, para verificar la pista de carrera, el área de pits, el emplazamiento del público y autorizar el inicio de la competencia, está autorizado también para interrumpir la competencia, temporal o definitivamente, si a su juicio hay

circunstancias que atentan contra la seguridad, de pilotos, oficiales o público espectador en general.

e. Juez Técnico: responsable de autorizar la participación de los vehículos, en la categoría que les corresponda, o de impedirla, por no haber superado la revisión técnica, o habiéndolo hecho, por no estar en condiciones en el momento de la competencia.

f. Juez de Tiempos: responsable de la determinación de los tiempos de cada una de las mangas de la competencia, así como de la elaboración del ranking de clasificación y de los resultados finales y el otorgamiento de puntajes.

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

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

2.3 El Director de la Prueba, el Comisario Deportivo FEPAD, y el Comisario Deportivo del club organizador, constituyen colegiadamente, la única instancia, para la resolución de reclamaciones, sus resoluciones deben emitirse como máximo a las 72 horas siguientes, después de presentado el reclamo.

3. Evaluacion en Carrera

3.1 Continuidad.

Por continuidad habrá de entenderse la capacidad de mantener un desliz ininterrumpido. Condiciones que actúan en contra de una buena continuidad serían, por ejemplo, ajustes en la conducción en la que se tenga que enderezar el coche a medio drift. Otra condición que resta puntos de continuidad es el "understeer" (understeer es lo que en español se conoce como subviraje (cuando el coche se va de frente) y sobreviraje o "oversteer" cuando el coche se va de cola, para esto es importante saber hacer contravolante cuando el coche se va de cola o saber jugar con el freno cuando el coche se te va de frente).

3.2 Ángulo

Se define el ángulo como la diferencia que se logra entre la trayectoria del vehículo y la posición polar de este. Un mayor ángulo obtendrá un mayor puntuación, siempre y cuando no rompa con el siguiente criterio:

3.3 Amplitud

También será un importante criterio de evaluación que el piloto use la pista en toda su extensión. Tanto en los límites exteriores de esta, como las áreas cercanas a chicanas ,

glorietas y curvas. En ciertas circunstancias, se obtendrá un mayor puntuación al bajar una o las dos ruedas traseras fuera de la pista. Debe haber una clara intención por parte del piloto.

Además solo se permitirá realizar esta maniobra una vez por día, por piloto, las restantes bajara la puntuación.

3.5 El ganador de cada heat será la persona que logre realizar la prueba con mayor puntaje.

3.6- Se penalizará con 4 puntos por cada golpe de algún cono.

3.7 Se penalizará con 2 puntos al piloto que pare completamente su auto o ponga reversa dentro de la prueba cronometrada.

3.8 Se utilizarán banderas amarillas por los oficiales encargados de la prueba para indicarles a los jueces si algún cono fue botado.

3.9 La bandera verde se utilizará para indicarle al piloto que está dando inicio a la prueba.

4.De la Competencia

4.1 Una carrera de Drifting se efectúa en circuitos pequeños - denominados curso o trazado-, cuya duración no debiera exceder de 4 minutos. El piloto corre solo, sin la posibilidad de sobrepasar ni ser sobrepasado por otro vehículo.El competidor que conduco su auto con mayor destresa será el ganador.

4.2 Una competencia de Drifting puede tener varias mangas, el mejor puntaje con las penalizaciones que correspondan, marcado en cualquiera de las mangas, será válido para el ranking final de la competencia y el otorgamiento de puntajes.

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

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

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

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

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

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

4.9 El competidor que no se presente al llamado y que no justifique 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.

4.10 Solo existe una categoría en las competencia de Drifting, ya que no importa el auto con el que compitas si no la destreza del piloto.

De los Pilotos

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

4.2 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.

4.3 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.

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

4.5 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.

5. Vehículos Admitidos

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

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

6. Verificación Administrativa

6.1 La inscripción en una competencia empieza con la verificación administrativa que consiste en la presentación de los documentos que acreditan la inscripción del vehículo y del conductor o conductores en el Padrón Especial FEPAD.

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

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

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

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

7. Verificación Técnica

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

7.2 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.

7.3 En la verificación Técnica se revisará lo siguiente:

- a. Cinturones de Seguridad en buen estado.
- b. La batería debe estar bien asegurada y fuera del compartimiento del piloto.
- c. El tubo de escape debe estar lejos o aislado del piloto y del tanque de gasolina.
- d. El tanque de gasolina, así como sus cañerías y desfogue, deben estar fuera del compartimiento del piloto.
- e. Todos los pedales deben estar cubiertos por material antideslizante.
- f. La llave de contacto debe estar al alcance del piloto cuanto esté con el cinturón de seguridad colocado.
- g. Las rótulas, terminales, brazos y demás mecanismos de la dirección deben estar en perfecto estado de funcionamiento y correctamente alineados.
- h. Los frenos deben estar en muy buen estado, al igual que las llantas y los aros que además deben tener los pernos de rueda completos.
 - i. No debe haber ningún elemento suelto dentro del habitáculo del vehículo, ya que podría golpear o distraer la atención del piloto durante la competencia. Se recomienda no llevar objetos sueltos, dentro de la maletera del vehículo.
 - j. Los puntos precedentes son obligatorios, pero el listado no es exhaustivo, por lo que los clubes podrán añadir nuevos requerimientos, siempre y cuando estos mejoren la seguridad del piloto y del propio vehículo.

k. Se recomienda disponer dentro del auto, de un extintor contra incendios de Polvo Químico Seco ABC, de 01 Kg. de capacidad con carga vigente. El equipo debe estar convenientemente asegurado y al alcance del piloto cuando esté sujeto con el cinturón de seguridad.

8. Reunión de Pilotos

8.1 Se llevará a cabo el día de la competencia, justo antes del inicio de la Primera Manga. La concurrencia de los pilotos, es obligatoria, bajo pena que puede llegar incluso a la exclusión de la competencia.

8.2 Estarán presentes el Director de la Prueba, por lo menos uno de los Comisarios Deportivos, ellos impartirán las últimas indicaciones y responderán las preguntas de los participantes.

8.3 Procede el cambio de piloto hasta la hora de inicio de la reunión de Pilotos, previa autorización del Director de la Prueba

9. Los Pits

9.1 Es el recinto, exclusivo para los autos de competencia, próximo a la línea de partida, allí estarán acomodados los vehículos de competencia inscritos, para su exhibición, espera y/o reparación.

9.2 Los vehículos de asistencia, se ubicaran en una zona cercana al área de pits, pero fuera de ella.

9.3 Está terminantemente prohibido el ingreso y permanencia en pits, de personas menores de 14 años de edad y de personas adultas no acreditadas como autoridad, piloto, concurrente, mecánico o jefe de equipo.

9.4 Las personas autorizadas deben portar obligatoriamente sus credenciales en lugar visible, en todo momento.

9.5 Está prohibido también el consumo de licor, el uso de equipos de soldadura, parrillas, cocinas o cualquier otro equipo o elemento que a juicio del Juez de pits, sea peligroso.

9.6 Igualmente, está prohibido que los mecánicos y asistentes usen ropa de nylon o semejante (solo se admitirá ropa de algodón o antífama).

9.7 Está prohibido hacer aceleraciones de motor cuando el vehículo esté sostenido por gatos o soportes, tampoco se debe hacer aceleraciones, con el piloto fuera de su butaca.

10. Señales

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

a. Bandera verde: indica circuito está abierto, se puede usar también para dar la partida

b. Bandera Roja: Significa detención inmediata. La utiliza el Director de la Prueba o quien lo represente. En este caso el competidor debe detener el vehículo y ponerse a órdenes de las autoridades de la prueba.

c. Bandera Amarilla: Significa disminuir la marcha, tener cuidado; se utiliza ante una falta de una referencia importante o dificultades en el curso.

d. Bandera a Cuadros: señala el fin de la competencia o llegada, para un piloto.

11. De las Infracciones

11.1 Se consideran infracciones las siguientes acciones:

a. No estar en el punto de partida después de la tercera llamada, en este caso, el piloto pierde su turno, quedando sin tiempo en la manga.

b. Si el vehículo perdiera algún tipo de fluido, no puede partir hasta que se solucione el problema, sino lo hiciera hasta el final de la manga, pierde su turno y queda sin tiempo.

c. Conducir bajo influencia del alcohol, drogas o estimulantes, se penaliza con la exclusión de la prueba y la inhabilitación por un plazo no menor a un año, para competir en pruebas de Drifting.

d. Cualquier acto que incite o provoque violencia en el lugar de los eventos será sancionado con la exclusión del evento y si lo amerita con la exclusión del resto de eventos del año en curso; esto queda a discreción de la organización.

e. 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.

12. Puntuación

12.1 En cada una de las pruebas puntuables se establecerá al menos una clasificación general. La atribución de puntos se hará según la siguiente escala.

Puntuacion:

1º 10

2º 8

3º 6

4º 5

5º 4

6º 3

7º 2

8º 1

12.2 En caso de empate, la organización evaluará el desempate.

12.3 Los resultados serán publicados en un lugar específico donde los pilotos o concursantes podrán consultar cualquier dato, dicho lugar será definido en su momento por la organización.

12.4 Si es posible se anunciará por Alto parlantes los resultados de cada heat.

13. Reclamos y Apelaciones

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

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

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

13.4 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

14. Del Campeonato

14.1 El campeón será aquel que acumule mayor puntaje durante las fechas del campeonato.

14.2 En caso de empate los criterios para definir al campeón serán los siguientes:

a. Será campeón el que tenga más primeros puestos en las fechas

b. Si se mantiene el empate, y los dos se enfrentan en la etapa final de la última carrera, será campeón el que haya ganado en dicha carrera.

c. Si no fuera el caso contemplado en el inciso anterior, y se mantiene el empate, será campeón el que tenga menos penalizaciones y así sucesivamente con terceros, o cuartos hasta que se rompa el empate. d. Si incluso en el caso contemplado en el inciso anterior se produjera empate, será campeón el que haya obtenido mejor ubicación en la última competencia o en la competencia más próxima a la última.

14.3 En el caso de los segundos, terceros y demás puestos, si los pilotos igualan en puntaje, se produce empate en el puesto, quedando desierto el puesto inmediatamente posterior.

15. Responsabilidades

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

15.2 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.

15.3 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.

15.4 El Club organizador ni ninguna otra entidad o persona vinculada al evento, podrá ser responsabilizado por hechos fortuitos que deriven en daño o accidente, ocurran éstos antes, durante o después de la competencia, salvo en los casos que se incumplan con las normas de seguridad, detalladas en el presente.