Reglamento General
Categoría GPA
Año 2025

La reglamentación que sigue propone la valoración del patrimonio automovilístico histórico. Consecuentemente, las normas en este contenido son prioritariamente destinadas a favorecer y reconocer el mantenimiento y la utilización de los automóviles, con particular atención en aquellos de mayor antigüedad o de particular interés histórico o deportivo.
Cualquier persona, ente, o asociación que directa o indirectamente participe en este tipo de eventos está obligado a conocer y observar el Código Deportivo Internacional (CDI) y el Reglamento Deportivo Automovilístico de la República Argentina (RDA) del Automóvil Club Argentino ACA.
El presente Reglamento inicia su vigencia el día 1 de Marzo de 2025 y la finaliza el día 31 de diciembre de 2025.

Art. 1 Definición

Las competencias de la Categoría GPA son aquellas en las cuales el cumplimiento de las velocidades establecidas para recorrer los diversos sectores en los que debe ser subdividido un recorrido (Etapas) y determinados trayectos del mismo (Pruebas Cronometradas) constituyen el factor determinante para la clasificación.

Art. 2 Calendario

Las competencias serán inscriptas en el calendario para el **Campeonato Argentino GPA** y deberá ser publicado antes del 1º de Marzo de cada año.
Para esto las entidades organizadoras deberán presentar las solicitudes de realización de pruebas antes del 1° de Diciembre del año anterior.

Art. 3 Reglamento particular de la prueba

El reglamento particular de cada prueba (RPP) y el permiso de organización debe ser confeccionado de acuerdo con el presente Reglamento y al Reglamento del Campeonato GPA 2025**.**
Debiendo ser estos presentados ante la Subcomisión Histórica de la CDA en los términos que fija el Reglamento del Campeonato Argentino GPA.
Las entidades organizadoras de pruebas podrán emitir Anexos Reglamentarios debiendo ser estos aprobados por la CDA.

Art. 4 Autoridades de la prueba

En las competencias por el Campeonato Argentino GPA la entidad organizadora designa al Director de la Prueba y a sus colaboradores.
La CDA del ACA designará al cuerpo de Comisarios Deportivos y Comisarios Técnicos.
En ningún caso podrá actuar como Autoridad de la Prueba un participante de la competencia.

DEFINITIVO

Art. 5 Vehículos admitidos

DISPOSICIONES GENERALES:

5.1 La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas.
De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado.
Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Sub-Comisión Histórica de la CDA del ACA, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

5.2 Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por él presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

ACLARACIONES:
Se entiende por similar: a toda pieza de diferente fabricante con las características del original. Se entiende por opcional; a optar por tener o quitar una pieza.
Se entiende por libre; la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar.

5.3 Pueden ser admitidos en las pruebas del citado Campeonato Argentino vehículos de 40 o más años, con Historial Deportivo en alguno de los países integrantes CODASUR y que sean aprobados por la Sub Comisión Histórica, todos los vehículos deben poseer Carné GPA otorgado por el Automóvil Club Argentino, Carne THU otorgado por el Automóvil Club del Uruguay y Carné otorgado por el Touring y Automóvil Club Paraguayo, registrados para tránsito normal con la debida documentación y patente (no sé permiten patentes provisorias), con un seguro de Responsabilidad Civil obligatorio (que comprenda para eventos de Regularidad), y que cumplan todos los requisitos establecidos en este Reglamento y el de tránsito aplicable. En el Carné se incluye el siguiente texto (que debe firmar el propietario) “Declaro bajo juramento que el vehículo de mi propiedad marca….modelo….Dominio Nº…..posee un motor de ….cc. En caso de verificarse la inexactitud de lo declarado seré sometido al procedimiento sancionatorio del RDN y pasible de sus sanciones. Lugar …..Fecha…..Firma/Aclaración/Documento Identidad Nº….”.
El carné de homologación podrá ser otorgado por cualquiera de los países miembros, previa autorización escrita de la ADN del país en el cual este matriculado

5.4 Los automóviles que se encuentren encuadrados dentro de lo dispuesto en el presente Reglamento son Categoría Turismo Histórico (agrupados en 3 clases y una Sub Clase A), Turismo Carretera A, B, C, Gran Turismo (GT) y Contemporáneos.
Ningún vehículo puede ser convertible y de motores diésel.

CATEGORIA TURISMO HISTORICO

Son modelos de vehículos que hayan participado hasta los Grandes Premios del año 75 y aceptados por el Comité de Homologación, estos serán divididos en las siguientes clases:

Clase A: Automóviles de Turismo Histórico con motores de hasta 1400 cm³
Sub Clase A: Automóviles de Turismo Histórico con motores hasta 1200 cm³
Clase B: Automóviles de Turismo Histórico con motores de 1401 hasta 1.900 cm³
Clase C: Automóviles de Turismo Histórico con motores de mas 1.900 cm³

DEFINITIVO

NOTA: El Anexo 1 del presente Reglamento es un listado orientativo de los Automóviles Homogolables, así como de su ubicación en las distintas Clases, el Comité de Homologaciones según el modelo lo ubicara en la clase correspondiente sin tener en cuenta su cilindrada, (Ej. un modelo con distinta cilindrada se unificará en una clase que considere dicho Comité).

CATEGORIA TURISMO CARRETERA (A, B, C)

Clase TC A:

Carrocería: será la de un automóvil fabricado entre los años 1933 y 1948, de techo duro, de dos o cuatro puertas, debiendo conservar las líneas generales de la misma en estado original. Podrá modificarse su altura hasta un mínimo de 1.650 mm. Esta modificación de altura sólo se acepta embutiendo la carrocería en el chasis, pero no deformando el techo, el cual tiene que conservarse con la fisonomía original de fábrica. Se podrá modificar el capot, por ejemplo, para albergar un radiador sobre medida, pero sin bajar la altura del mismo respecto del de fábrica. Se podrá reemplazar la tapa de baúl por otro elemento, siempre que conserve la línea original. Se podrán modificar o eliminar los guardabarros.

Chasis: deberá ser el original del automóvil, u otro similar de la marca, fabricado entre 1933 y 1948 y se admitirán modificaciones al mismo

Motor: Deberá ser de la misma marca que el chasis y carrocería, de la misma cantidad de cilindros que el modelo original, pudiendo utilizarse motores fabricados entre el año 1933 y 1953 para Ford, y entre 1933 y 1962 (cuatro bancadas) para Chevrolet. Las demás marcas deben ser de seis cilindros y válvulas laterales. Su preparación será libre debiendo utilizarse elementos de la época.

Caja de velocidades: deberá ser de tres marchas, de la misma marca del automóvil, y fabricada entre 1933 y 1948.

Puente trasero: original o contemporáneo del original, de la misma marca que el automóvil.

Suspensión delantera: Original del automóvil, con sistema de amortiguación original o

amortiguadores tubulares pudiéndose agregar mayor cantidad de elementos y de mayor tamaño en su posición de origen.

Suspensión trasera: Ídem a delantera.

Trocha: el ancho máximo entre ambos neumáticos, delanteros o traseros, medido en el centro de la banda de rodamiento no podrá superar 1.54 metros.

Alimentación: a carburador, libre cantidad, equipado con elementos de época. Ídem múltiple de admisión y escape. Bomba de nafta mecánica.

Instalación eléctrica: 12 voltios recomendada. Resto del sistema original adaptado a 12 voltios, en su caso. Encendido por bobina y platino.

Tanque de nafta: cantidad y capacidad libre. Su instalación deberá ser con sunchos metálicos y deberá tener descarga estática. Es obligatorio él venteo doble y cruzado al exterior del vehículo

Paragolpes delantero y trasero: su uso será obligatorio, su diseño libre y deberá abarcar como mínimo una distancia lineal del 75% del ancho total del automóvil.

Tablero e instrumental: El instrumental deberá cumplir con lo estipulado en el Artículo 8 del presente Reglamento General Categoría GPA.

DEFINITIVO

Volante de dirección: deberá ser el original o copia del mismo, u otro modelo de la marca, contemporáneo con el original. Será circular, de aro continuo y mantendrá el diámetro original.

Iluminación: libre, debiendo adecuarse al reglamento de tránsito vigente. Si fueran colocados faros adicionales a los reglamentarios, los mismos deberán ser los del tipo “busca huella” originales o similares a los mismos

Sistema de frenos: se permitirá la instalación de discos en los frenos delanteros. Los traseros deberán ser contemporáneos al Automóvil.

Llantas: deberán ser originales de la época o similares en su diseño. De chapa estampada, macizas o con las aberturas que tenían las originales, de 16 pulgadas de diámetro, admitiéndose de 15 pulgadas para los automóviles que así las tenían de fabrica, y las artilleras para los autos Ford 1936 a 1939. Para los automóviles que tenían ruedas de rayos se deben utilizar de chapa de la marca de modelos posteriores.

Neumáticos: medida mínima 6,00 x 16, máxima 7,00 x 16 o sus actuales equivalencias. Para los automóviles con ruedas de 15” las medidas serán 6,50 x 15 hasta 7,50 x 15. Se permite la utilización de neumáticos radiales sobre llantas 15” o 16” con banda lateral mínima del 70% sobre el ancho de la cubierta.

Asientos: originales del Automóvil o butacas de la época.

Pedalera: original o similar.

Clase TC B:

Carrocería: Original de un automóvil fabricado entre 1933 y 1948, de dos o cuatro puertas, puede tener trompa modificada con diseños similares a los usados en la época. La altura mínima será de 1.570 mm entre el piso y la parte superior de la carrocería, pudiéndose modificar la curvatura del techo. El despeje mínimo será de 230mm. La parte trasera se podrá modificar, respetando los diseños de la época. La carrocería podrá ser embutida en el chasis del automóvil. Deberá ser fácilmente reconocible como del modelo al cual pertenece.

Chasis: deberá ser original de la misma marca que la carrocería, o fabricado en la época y reglamentos de ese momento. Se podrán hacer modificaciones al mismo.

Motor: De la misma marca y número de cilindros que el original del automóvil. Preparación: libre.

Caja de velocidades: Origen, diseño y cantidad de marchas libre.

Puente trasero: De eje rígido, con el diferencial integrando el mismo, siendo libres su marca y modelo.

Suspensión: Libre, utilizando partes y componentes pertenecientes a automóviles de serie y de la misma marca manteniendo los elásticos traseros **de ballestas** en forma obligatoria, **el número de ballestas es libre, así como su posición.**

Trocha: Ídem Clase A.

Instalación eléctrica: Libre.

Alimentación: A carburador, cantidad libre. Bombas de nafta mecánicas o eléctricas.

La/s bomba/s de nafta eléctrica/s no podrá/n estar instalada/s dentro del habitáculo.

DEFINITIVO

Tanques de nafta: Idem. Clase TC A.

Paragolpes: Ídem Clase TC A.

Volante de dirección: Libre, circular, de aro continuo y de tamaño adecuado al vehículo.

Instrumental y tablero: Ídem Clase TC A.

Iluminación: libre, debiendo adecuarse al reglamento de tránsito vigente.

Llantas: deberán ser originales de la época o similares en su diseño. De chapa estampada, de 15 pulgadas de diámetro mínimo.

Neumáticos: ancho máximo de la pisada: 215, talón mínimo 70%.

Interior: Libre

Frenos: Libre

Clase TC COMPACTOS:

Carrocería: Sólo se admitirán las siguientes marcas:

-Nacionales: Ford Falcón, Torino IKA/Renault, Chevrolet 400, Valiant

-Importados: Ford Mustang, Chevrolet Chevitú (1962 al 65).

Con chasis o carrocería autoportante. Las modificaciones al diseño original serán admitidas, siempre que las mismas reproduzcan diseños similares o asimilables a los de la época. Podrán participar además en esta clase todos aquellos automóviles que, siendo elegibles como Turismo de Carretera **(cupecitas)**, no estén encuadrados en TC A o TC B., **Además todo Automóvil que no figure en el listado anterior pero que haya participado en algún Gran Premio de Turismo Carretera organizado por al ACA antes del año 1967 inclusive, en estos casos deben conservar la preparación de la época. Se entiende por participación haber largado la carrera y no solo estar inscripto.**

Motor: deberá ser de la misma marca del automóvil. La preparación será libre.

Caja: Libre

Puente trasero: Ídem TCB

Suspensión: Libre, utilizando partes y componentes pertenecientes a automóviles de serie.

Instalación eléctrica: Libre

Alimentación: Carburador, cantidad libre, bombas: libre La/s bomba/s de nafta eléctrica/s no podrá/n estar instalada/s dentro del habitáculo.

Tanques de nafta: Idem Clase TCA.

Paragolpes: Idem Clase TC A.

Volante de dirección: Ídem Clase TC B.

Instrumental y tablero: Ídem Clase TC A.

Iluminación: libre, debiendo adecuarse al reglamento de tránsito vigente.

DEFINITIVO

Llantas: De diámetro similar al modelo original o mayor. Garganta no mayor a 9 “,

Neumáticos: Máximo ancho: 255. Mínimo alto banda: hasta 215, 70%; hasta 255, 55%.

Interior: Libre

Frenos: Libre

CATEGORÍA GRAN TURISMO (GT)

Vehículos (modelos) que hayan participado en las categorías deportivas: Turismo Nacional, Turismo Competición 2000, Turismo Internacional, Rally Nacional y/o Codasur y demás competencias realizadas dentro del territorio Nacional a partir del año 1976 hasta el año 84 inclusive. Como así también con carácter general, a todo automóvil clásico con una cantidad mayor a 40 años comprendido en el periodo indicado, todo esto con aprobación del Comité de Homologaciones. Esta categoría no contempla Clases por cilindrada en el presente Reglamento 2025.

NOTA: Se presenta un anexo al Reglamento 2025 de un listado orientativo de Automóviles Homologables

CATEGORIA CONTEMPORÁNEOS

Se podrá habilitar una categoría CONTEMPORANEOS, donde podrán participar automóviles no comprendidos en los puntos indicados anteriormente, siempre que sean considerados de interés y admitidos por la Comisión de Admisión.
Los participantes de esta categoría:
Largaran detrás del último auto de las categorías homologadas, en todas las etapas de la competencia.
Clasificaran solamente en su Categoría, es decir, no clasificaran en la Turismo Histórico ni en Turismo Histórico Standard.

Aclaración:
Cualquier vehículo homologado en uno de los países miembros puede participar y puntuar en cualquier campeonato Nacional, conforme a las categorías habilitadas en los mismos

Art. 6 Modificaciones autorizadas

Se autoriza el reemplazo de los asientos delanteros originales por otros del tipo butaca individual.

Se autoriza la supresión del asiento trasero a los efectos de transportar neumáticos de auxilio, herramientas, etc., **deben estar fijadas de tal manera que no implique riesgo alguno**...

Se autoriza el reemplazo de los paragolpes originales por otros que deberán abarcar una distancia lineal del 75% del ancho total del automóvil, **en su parte central en un tramo.**

Se autoriza el agregado de tanques adicionales de combustible, siempre que estén aislados del habitáculo por una división metálica, fijados con sujetadores metálicos a una parte estructural de la unidad, con conexión para descargas estáticas, con venteo doble y cruzado al exterior del vehículo.

DEFINITIVO

Si el automóvil transporta en su interior ruedas, repuestos o herramientas éstas deberán estar fijadas de manera tal que no impliquen riesgo alguno para los tripulantes. La Verificación Técnica podrá negar su autorización a un vehículo participante que no reúna estos requisitos.

Queda terminantemente prohibido, bajo pena de Exclusión en cualquier punto del recorrido, el transporte dentro del automóvil de recipientes que contengan combustibles.

Solamente se permitirá la colocación de volantes de dirección de aro circular, continuo y de tamaño adecuado al vehículo.

Todas estas modificaciones serán controladas en la Verificación Técnica y podrán ser objetadas por razones de seguridad.

6.1 CATEGORIA TURISMO HISTORICO (todas las clases) / GRAN TURISMO (Sin Clases)

Se autoriza la instalación de instrumental adicional en el automóvil siempre que se mantenga inalterable el tablero y los instrumentos originales del auto. Los instrumentos adicionales podrán estar destinados exclusivamente al control de las funciones del motor.

El block motor del automóvil deberá **ser** el correspondiente al modelo. Las llantas deberán respetar el diámetro y el aspecto del modelo original.

En todos los casos la tecnología de alimentación del motor deberá mantenerse original o similar a la original y sin variación, admitiéndose la inyección mecánica o electrónica, siempre que haya sido equipamiento original del vehículo. En forma excepcional esta Sub Comisión Histórica podrá admitir algún tipo de mecanismo (Inyección, etc) No se admiten vehículos movidos con motores Diesel

Ninguna bomba de nafta manual, eléctrica, etc., podrá estar instalada dentro del habitáculo, como así tampoco cañería, conexiones etc.

6.2 CATEGORIA TURISMO CARRETERA

Clases TC A, TC B y TC C: Según lo establecido en el Artículo 5 del presente Reglamento.

6.3 CATEGORIA CONTEMPORANEOS: Según lo establecido en el Artículo 5 del presente Reglamento

Art. 7 Control Técnico

Pasaporte Técnico: Cada automóvil participante recibirá de la Comisión Técnica de la CDA un Pasaporte Técnico, el cual obligatoriamente deberá ser presentado en cada verificación, junto al Carnet GPA.

El piloto / concurrente será responsable de la falta del mismo, la ausencia de alguna de sus hojas o de cualquier enmienda no autorizada.

Los vehículos deben ser presentados al verificador técnico en perfecto estado de funcionamiento y apariencia, con todos los equipos que utilizara durante la competencia debidamente montados en el vehículo.

DEFINITIVO

El control a realizar en la verificación técnica previa a cada prueba responderá a lo establecido en él RDA y el CDI, debiendo el verificador registrar los resultados del mismo en el Pasaporte Técnico de la unidad.

Seguridad: No podrá haber dentro del habitáculo ningún elemento que pueda significar un riesgo para la seguridad de la tripulación.

Se permitirá la utilización de mesadas, pupitres, tableros, computadoras; que no representen riesgo alguno para los ocupantes del automóvil. Los mismos no pueden estar adheridos en forma definitiva a parte alguna de la carrocería, la estructura o elementos interiores y deben haber sido construidos en materiales deformables y presentar características colapsables. Se prohíbe la utilización de cortinas, media sombra, pantallas, polarizado de cristales, etc..que sean un obstáculo total ó parcial que impida ó dificulte a la tripulación la visión en los 360º. Se prohíbe la instalación y uso de sirenas, altoparlantes, etc.

Luz antiniebla: Se deberá colocar una o más luces antiniebla, con una medida mínima de 100 mm por 80 mm en la parte posterior izquierda del vehículo.

Parabrisas: Será permitida la colocación de una faja en la parte superior del parabrisas que no supere 150 mm de altura ni tampoco el 20% del total de la altura del mismo.

Luneta: libre de aditamentos (calcos etc.) en el 90 % de su superficie.

Vidrios laterales delanteros: libres de aditamentos en el 100% de su superficie.

Vidrios laterales traseros: libres de aditamentos (calcos etc.) en el 90% de su superficie.

Queda prohibido el uso de vidrios espejados o tonalizados que no correspondan a los originales de la unidad o que a juicio de los Comisarios Técnicos dificulten la visión desde y hacia el interior del habitáculo.

Cada automóvil deberá ser controlado y la resolución del verificador técnico será inapelable.

Sólo conque una de estas condiciones no sea cumplida, el automóvil no será admitido al evento.

Tal decisión será inapelable y tomada por los comisarios luego de escuchar la opinión de los verificadores técnicos. Asimismo, pueden no ser admitidos los automóviles que no den suficientes garantías de funcionamiento y seguridad.

Los automóviles deben cumplir con las normas o elementos necesarios para poder transitar y poseer únicamente los neumáticos que cumplan las leyes de transito vigentes.

En cualquier caso, las cubiertas “slick” están prohibidas.

Identificación de los automóviles participantes:

Los números identifica torios deben ser blancos o negros (altura 22 cm, espesor 3,7 cm) sobre fondo negros o blanco, puede ser de formato redondo o cuadrado, siendo las medidas de 43 cm de diámetro o de lado, dentro del fondo blanco podrá incluirse el nombre del organizador del evento y un patrocinante, deben ser colocados en las puertas delanteras, siendo este lugar reservado para los organizadores.

DEFINITIVO

El Gran Premio Histórico del ACA definirá la identificación en los automóviles participantes de acuerdo a su RPP.

Art. 8 Instrumentos de medición

Turismo Histórico Standard y/o Gran Turismo Standard: Incluye a aquellos competidores que solo compiten con medición de velocidad, sin medición de distancias precisa, en esta modalidad se permite la utilización de:

a) El instrumental original del vehículo

b) Podrá tener un velocímetro adicional con tripa conectada al lugar original del vehículo, debiendo ser este el único velocímetro en funcionamiento.

c) Podrá tener un cuenta revoluciones o reloj de RPM adicional, debiendo ser este el único en funcionamiento y:

a. No podrá superar los 150 milímetros de diámetro externo.
b. Debe tener una escala mínima desde 0 hasta máximo de 6.000 RPM, con un error de hasta 20%
c. Deberá tener un tope que impida un giro superior a 360º.
d. No podrá tener ningún tipo de indicador testigo digital interno o externo.
e. Se podrá agregar 1 (una) pantalla de máx. 7 (siete) pulgadas para el Velocímetro o Reloj de RPM.
f. Hasta 2 (dos) teléfonos celulares (sin antena/s externa/s)
g. Equipo GPS de baja precisión

Cualquier otro instrumental no está permitido en esta modalidad y su utilización será motivo de descalificación.

La categoría CONTEMPORANEOS deberán competir en esta modalidad

.

Turismo Histórico y/o Gran Turismo: Incluye a aquellos competidores que compiten utilizando además de medidor de velocidad la medición de distancias montado en el vehículo y/o apoyos electrónicos para el control de la marcha, como ser sistemas de odómetro virtual (Champion, Bora, Sombra, Rabit, etc.) o GPS de precisión.

El instrumental a utilizar en esta modalidad será LIBRE, con las siguientes condicionantes:

a) La tripulación deberá limitarse a la utilización de 1 (un) sistema de medición de distancia, debiendo declarar el sistema que utilizará y presentarse en la verificación técnica administrativa con los equipos que utilizará, debidamente montados en el vehículo.
b) El instrumento de medición de distancia utilizado deberá tener una tolerancia con la medición del Libro de Ruta que debe ser en +- 20% y la toma de pulso deberá ser proveída de un solo origen (entiéndase caja o rueda), con un máximo de 1 (un) sensor en el caso de uso de rueda).
c) Se podrá usar un máximo de:
    a. Dos (2) pantallas de 7 (siete) pulgadas, (una para odómetro y otra para tacómetro), (La pantalla del odómetro digital es considerada 1 pantalla).
    b. Una (1) pantalla del ordenador de carrera o reloj de tiempo (Champion, Sombra o similar)
    c. Una (1) pantalla repetidora del ordenador de carrera o reloj de tiempo
d) El Reloj SAD (AC200) proporcionado por la organización no será considerado como pantalla.
e) Se deberá siempre mantener el instrumental original del vehículo.

DEFINITIVO

En cualquiera de las modalidades todos los instrumentos mencionados deberán estar ubicados sin superar la altura de 8 centímetros sobre el plano horizontal determinado por el borde inferior del parabrisas, (Considérese instrumental a todo indicador o proveedor de información, sean estas pantallas, teléfonos, ventosas para teléfonos o similares).

Queda a criterio de las autoridades de la prueba, la evaluación y autorización de cualquier otro tipo de equipo GPS, u otro instrumento de medición.

8.1. Se podrán utilizar relojes de cualquier tipo, calculadoras y/o computadoras, tablas de cálculo de velocidades, de factores de corrección, de permanencia, de recuperación, etc.
Su ubicación dentro del habitáculo debe ser tal que en todo momento ninguna de sus partes supere la altura de 8 cm sobre el plano horizontal determinado por el borde inferior del parabrisas.

8.2. La sincronización de los cronómetros de los participantes con la hora oficial de la prueba sólo se permitirá realizar con el reloj expuesto para tal fin en la Largada y la sincronización será responsabilidad exclusiva de los competidores

8.3. Se permitirá la instalación de instrumental adicional al original que sirva exclusivamente para él control de las funciones del motor.

8.4. En el caso de cuentarrevoluciones adicionales será de la siguiente forma:
a) sea el único en funcionamiento a bordo de la unidad
b) no supere los 150 milímetros de diámetro externo
c) tenga una escala mínima desde 0 hasta máximo de 6.000 RPM, con un error de hasta 20% en más sobre lecturas efectuadas por el verificador técnico con un tacómetro digital.
d) deberá tener un tope que impida un giro superior a 360º.
e se prohíbe cualquier tipo de indicador testigo del lado interno del vidrio del instrumento, así como indicadores luminosos o sonoros del lado externo del mismo.
f El centro del tacómetro (cuentarrevoluciones), este colocado por debajo del plano horizontal determinado por la base inferior del parabrisas y del plano vertical determinado por el centro del volante de dirección (donde termina la columna de dirección).

8.5 Queda terminantemente prohibida la utilización de cualquier elemento mecánico, eléctrico, electrónico, o de cualquier otra índole, que conectado al vehículo y por si solo posibilite mantener y/o compensar velocidades.

8.6 Se podrán utilizar equipos de GPS, según la modalidad en la que compitan, y la información que suministran, diferenciando los mismos por la tasa de refresco que posean:

a) GPS De baja precisión: En teléfonos celulares, Tasa de refresco de hasta 1 hz (una actualización por segundo) y precisión de ubicación **no** menor a un metro), podrán ser utilizados en ambas modalidades.

b) GPS De alta precisión**:** Tasa de refresco de más de 1 hz (más de una actualización por segundo) y precisión de ubicación menor a un metro)
Aquellos GPS de baja precisión, que utilicen antena externa y/o potenciador de refresco, serán considerados GPS de alta precisión.
Estos GPS podrán ser utilizados solo en modalidad **Turismo Histórico, Gran Turismo**
No en STANDARD

DEFINITIVO

Art. 9 Publicidad

La publicidad en los vehículos está permitida en general, sujeta a la regulación de la entidad organizadora a través del R.P.P.
La entidad organizadora se reserva el derecho a rechazar cualquier participación e inscripción al evento a aquellos autos que posean algún tipo de publicidad no permitida. Tal rechazo es efectuado a discreción de la entidad organizadora y no puede ser apelada.

Art.10 Participantes y conductores

Por cada automóvil debe ser inscripta una tripulación exclusivamente compuesta por un piloto y un copiloto/ navegante, ambos con su licencia de conducir normal y Licencia Deportiva otorgada por la Autoridad Deportiva Nacional respectiva.
En el caso que el copiloto / navegante no posea licencia de conducir igualmente deberá obtener la Licencia Deportiva que lo acredite como tal. El copiloto / navegante debe ser mayor de doce (12) años.
La tripulación puede modificarse hasta la largada, con conocimiento del Director de la Prueba y del Comisario Deportivo y cumpliendo con lo antedicho.
El cambiar sin autorización de la Dirección de la prueba alguno o ambos tripulantes durante la prueba será penalizado con 5 minutos de recargo.
Se permite cambiar durante la competencia uno de los tripulantes por causa de fuerza mayor debidamente justificada y con autorización de la Dirección de la prueba. Esta autorización podrá ser solicitada por una tripulación una sola vez durante una competencia. Si una tripulación que hubiera hecho uso de la citada autorización, la requiriera en más oportunidades, recibirá una penalización de un (1) minuto a su tiempo de carrera por cada cambio adicional (sí se autorizara más de uno). Ver Art. 22 Régimen de penalizaciones.
El retorno del tripulante original no significará cambio, por lo que no tendrá penalización.
El puntaje adjudicado para el Campeonato será de acuerdo a la función de piloto o copiloto como fue inscripto.

Art. 11 Tripulación y sus obligaciones

En cualquier momento de la prueba las autoridades de la misma o de la fiscalización podrán proceder a la revisión de los automóviles participantes sin que sus tripulantes puedan oponerse a ello. El que así lo hiciese será automáticamente descalificado de la prueba. Los Comisarios designados por CDA podrán:
Solicitar una tripulación compartir la realización de tramos de enlace y pruebas cronometradas a los efectos de verificar “in situ” los sistemas utilizados por la misma.
Instalar cámara de video, en el habitáculo, a fin de verificar los sistemas utilizados por la tripulación para la competencia, la información obtenida será de carácter reservada, de uso exclusivo del colegio de comisarios.

Podrá conducir el automóvil inscripto tanto el piloto como el copiloto/navegante siempre y cuando estén legal y deportivamente habilitados para hacerlo, y hayan presentado la documentación requerida para el caso en la Verificación Administrativa Previa.
Quedan terminantemente prohibidas las protestas en público, tanto por parte de los participantes como de sus asistentes. En todos los casos se hará responsable de dicha actitud al piloto del automóvil quien podrá ser objeto de una medida disciplinaria de tipo económico y/o deportivo.
Se considera al piloto, copiloto/navegante, conocedores del presente Reglamento y de las instrucciones complementarias que pudieran dictarse con posterioridad con fuerza de Reglamento.
Concurrir a las reuniones de pilotos dispuestas por las autoridades de la prueba es obligatorio. Los tripulantes que así no lo hicieran podrán ser sancionados.

DEFINITIVO

Durante toda la carrera, los participantes deberán observar exhaustivamente todas las reglas de las Leyes de Tránsito aplicables, conducir prudentemente y seguir todas las instrucciones del Director de la Prueba.

Conforme se indica en el CDI FIA, durante toda la competencia, ambos miembros de la tripulación deben observar las leyes nacionales de tránsito y otras vigentes.
En el caso de existir una infracción a las leyes de tránsito cometidas por una tripulación que participa en la competencia, los oficiales de policía y/o oficiales de la prueba que hayan notado la infracción o recibido filmación o fotos fehacientes, deberán informar y será estudiado por los Comisarios Deportivos, quienes aplicaran las sanciones correspondientes, pudiendo ser sancionado con: multa económica, y en la parte deportiva desde penalización en tiempo hasta la descalificación, en caso grave o de reincidencia.

Art. 12 Libro de Ruta y Carné de Ruta

A) Libro de Ruta

Este documento es una guía para seguir el camino de la prueba que contendrá, también, los puntos y cambios de tipo de marcha, los promedios y los tipos de tiempos a cumplir. Este Libro de Ruta contendrá, además, una serie de informaciones referentes a puestos de abastecimiento de combustible, rotondas con todos los cruces, zonas urbanas e informaciones útiles a lo largo del recorrido como ser las localidades por las que transita la prueba así como las referencias turísticas.
No es obligatorio la impresión y de realizarla será impreso en tamaño A5 siguiendo en su estructura, diseño, formato y simbología y en un todo el modelo del Libro de Ruta de la 20a Edición del Gran Premio del Uruguay “19 Capitales Histórico” y de la 21a Edición del Gran Premio Argentino Histórico, y deberá ser entregado a los participantes en la Verificación Técnica Previa, la cual podrá comenzar no antes de setenta y dos (72) horas del inicio de la hora de largada. Además de lo citado, el Organizador deberá publicarlo en Internet por lo menos setenta y dos (72) horas antes de inicio de la hora de largada.
El libro de ruta debe estar en un todo de acuerdo con los parámetros que determine la F.I.A para la categoría Rally Histórico.
Deberá mencionarse en el inicio del Libro de Ruta, el sistema utilizado para la medición (Rueda Libre, lado de rueda, Caja de cambios, y otros datos que se consideren de utilidad para la competencia).

B) Control de Odómetros

Al inicio de cada Competencia deberá incluirse en el Libro de Ruta un sector para la calibración de odómetros no menor a ocho (8) kilómetros, con distancia de cada referencia desde la largada e identificando especialmente la exactitud de la medición.
Si varía el tipo de suelo de la competencia, se deberá incluir un tramo de control de odómetro no menor a cuatro (4) kilómetros para la calibración de odómetros.
Entiéndase por tipos de suelo diferentes: Tierra, Balasto.
Estos tramos pueden estar dentro del recorrido de la competencia o fuera de ella.

Los controles de odómetro no podrán ser en zonas urbanas y podrá ser en Circuitos Cerrados siempre que la competencia se realice en Circuito Cerrado.
La Largada se regirá con el mismo reglamento que una Largada de PC, Art. 14- **Pruebas Cronometradas (PC) -** Largada.

DEFINITIVO

C) Carné de Ruta

En este documento, las autoridades asentarán los tiempos, horas de paso y observaciones que consideren necesarios. Este documento quedará en poder de los participantes durante toda la etapa y deberá ser entregado a las Autoridades del último control de sello de cada una de las etapas que integren la prueba. La no-presentación del mismo será sancionada según el régimen de penalizaciones y sanciones del Art.22. Deberá ser retirado por los participantes en cada largada de Etapa.

Art. 13 Controles Horario, de Sello y de Paso

Controles horarios: Serán puestos de control ubicados a lo largo de la ruta e identificados en el Libro de Ruta con una determinada hora de paso ideal. El competidor deberá hacer sellar su Carné de Ruta por el Control Horario o de Sello a partir del cumplimiento de la hora de paso ideal y hasta treinta (30) minutos después de la misma sin tener penalización alguna.
Para ello el automóvil participante deberá detenerse frente a la Mesa de Control con al menos uno de los tripulantes a bordo. Un oficial de Control le asentará en el Carne de Ruta la hora de entrada al mismo.
El ingreso entre pancartas puede producirse a partir del minuto anterior correspondiente a la hora de sellado.

La penalización en los Controles Horarios será de una centésima de segundo por cada centésima de segundo de adelanto con respecto a la hora ideal de paso. El participante que registrara su paso más de treinta (30) minutos después de la hora ideal de paso se le considera abandonado.
El máximo de penalización por cada control horario en adelanto será de seis (6”) segundos.

Control de Sello: Serán puestos de control ubicados a lo largo de la ruta e identificados en el Libro de Ruta con una determinada hora de paso ideal. El competidor deberá hacer sellar su Carné de Ruta por el Control de Sello a partir del cumplimiento de la hora de paso ideal.

Controles de Paso: Serán puestos de control ubicados a lo largo del recorrido indicado en el Libro de Ruta y verificarán que todos los competidores cumplan con el mismo. Deberán consignar el paso de cada competidor en el Carné de Ruta, sin incluir la hora de paso.

Art. 14 Pruebas Cronometradas (PC)

Son sectores de ruta que deben ser recorridos a una velocidad informada en el Libro de Ruta y que consta de: una largada, referencias con tiempo y distancia (apoyos) Zona de Búsqueda, y una zona de control dentro de la cual estará él o los controles secretos, los cuales deben ser registrados, con un mínimo de un (1) por PC.
Está prohibido circular en sentido inverso al de la carrera en las PC.
Están prohibidas las PC: en autopistas, en zonas urbanas y las PC nocturnas, en caso problemas de horarios en las competencias se deberán anular las PC que no puedan realizarse y/o completarse con luz diurna.
Entre la finalización de una prueba cronometrada y la largada de la siguiente se deberán agregar como mínimos cuatro minutos (4) al tiempo normal del enlace, y en el primer PC posterior a un Control de Odómetros se deberán agregar mínimo 6 minutos (6) al tiempo normal de enlace.
Las mismas no podrán ser recorridas por los participantes una vez entregado y/o publicado el Libro de Ruta.
El Organizador podrá colocar banderas amarillas como referencias y/o en reemplazo de las mismas.

DEFINITIVO

La longitud en kilómetros de estas pruebas estará determinada por lo siguiente:

a) Pruebas Cronometradas en pavimento: Deberán estar comprendidas entre el producto de la velocidad inicial indicada en kilómetros por hora multiplicada por 0,12 como mínimo; y la misma velocidad multiplicada por 0,5 como máximo.
b) Pruebas Cronometradas en tierra/ripio: Deberán estar comprendidas entre el producto de la velocidad inicial indicada en kilómetros por hora multiplicada por 0.12 como mínimo; y la misma velocidad multiplicada por 0,5 como máximo.

Velocidad: Deberán respetar las indicadas para el sector por las normas viales.
Según las características de los caminos se podrá establecer una velocidad diferente para las Clases A (SUB CLASE A) – B – C y TCA, TCB, TCC. Y GRAN TURISMO (Previa autorización específica de la Sub Comisión Histórica).

Largada: Se identificará en el Libro de Ruta con una referencia del camino En el caso de no disponerse de una referencia vial, se tendrá que colocar una referencia visible para la medición correspondiente.
Entre 50 y 100 metros aproximadamente antes de la misma se podrá colocar una pancarta o bandera de color amarillo. Ambas determinarán una zona a la cual los competidores podrán acceder exclusivamente cuando les falte un minuto para su hora de largada. Se prohíbe en las largadas de los PC hacerlo en forma lanzada, o sea pasar en movimiento frente a la referencia de largada; es decir que se prohíbe largarse fuera de la zona delimitada por las banderas/pancartas amarillas y la referencia de largada.
Queda totalmente prohibido el estacionamiento sobre la banquina izquierda para los competidores y sus auxilios. Todo vehículo distinto al de los participantes podrá estacionar sobre la banquina derecha aproximadamente a los 200 metros de la referencia de largada.
Se prohíbe detener el vehículo total o parcialmente sobre la ruta.
Se prohíbe dentro de la zona de largada de las PC hacer patinar o deslizar las ruedas del automóvil.
El intervalo de tiempo de largada entre los automóviles participantes queda a criterio del Organizador, pudiendo éste elegir entre veinte segundos, treinta segundos o un minuto exclusivamente.
Después de una neutralización o de un enlace largo (de más de 50 km) la referencia de largada de un PC debe de estar a no menos de 1.000 mts de una rotonda o cruce de ruta, etc., para dar lugar a ordenarse nuevamente por número de auto o clasificación.

Búsqueda y apoyos: Se llama de esta manera al sector inicial de la Prueba Cronometrada en el cual se definirán al menos tres (3) referencias que informen el tiempo y la distancia. La referencia de largada no forma parte de las tres (3) referencias mencionadas. En caso de que la Zona de Búsqueda tenga un Cambio de Velocidad el mínimo será de cuatro (4) referencias.
Las citadas referencias deberán estar sobre el lado derecho de la marcha y a una distancia no mayor a 7 metros del borde derecho de la calzada.
En caso de no disponerse de referencias con esas características mínimas, se colocarán pancartas amarillas con una altura mínima de 1 metro y un diámetro superior a los 30 centímetros.
La Zona de Búsqueda deberá ser igual o mayor a cuatro (4) kmts.

Zona de control: Será un sector dentro del cual estarán ubicados él o los Controles Secretos y los Autocontroles. En caso de que exista un cambio de velocidad dentro de la zona de control, él o los Controles Secretos y los Autocontroles no podrán estar ubicados antes de ochocientos (800) metros de la referencia indicadora del cambio de velocidad.

DEFINITIVO

La distancia mínima desde el inicio de la Zona de Control a un AC será de ochocientos (800) mts.
En el caso que existan dos referencias idénticas, dentro del minuto, el evento/cambio de velocidad deberá realizarse en la primera.
Entre cada imposición del Libro de Ruta, sea Cambio de Velocidad, Atrasos, Adelantos, referencias que determinen una acción a futuro, etc., debe haber un mínimo de ochocientos (800) metros entre cada imposición.
Después de 1 AC deberá haber por lo menos 500 m antes de cualquier evento o imposición del Libro de Ruta.
Todas las velocidades a aplicar en las Zonas de Control deben estar previamente utilizadas en las Zonas de Búsqueda, no necesariamente en el mismo PC.

La velocidad posterior al cambio deberá estar comprendida dentro de +/- 20% de la anterior al mismo.
En el caso de cambios de velocidad en los cuales la velocidad anterior al cambio sea 60 km/h o inferior, la nueva velocidad deberá establecerse dentro de +/- 30% de la anterior.
Cuando un Cambio de Velocidad sea impuesto debido a indicaciones viales, no se aplica lo establecido en los 2 párrafos anteriores en cuanto a porcentajes de la velocidad posterior al cambio. En este caso deberá informarse una de estas dos opciones:

a) Se debe informar la referencia del cambio de velocidad que vuelve a la velocidad de carrera en horas minutos segundos y centésimas

b) Se debe informar el espacio entre la referencia de bajada de velocidad y la que vuelve a la velocidad de carrera en minutos segundos y centésimas.

Control secreto: Serán puestos de control ubicados en la ruta que tomarán la hora del paso de cada competidor en forma electrónica. La penalización que le corresponde a un participante a su paso por los controles secretos se determinará según la diferencia real entre la hora que le correspondía pasar y la que verdaderamente pasó frente a los mismos expresándola en centésimas de segundo. La máxima penalización a aplicar será de seis (6) segundos.

Se prohíbe a los participantes detenerse a la vista del control secreto, salvo que la detención se deba a razones de fuerza mayor.

En caso de tener que terminar anticipadamente el desarrollo de una PC, se exhibirá una pancarta con la leyenda FIN P.C.
En caso de tener que anular una P.C., en la auto largada se exhibirá una pancarta con la leyenda P.C. ANULADO.
La bandera roja impuesta por el Director de la Prueba o el Comisario Deportivo obliga a la inmediata detención**.**

Cierre de PC: La finalización de cada PC deberá tener una referencia estática, pudiendo ser la misma una pancarta con número o letra.

Autocontroles: Autocontroles serán referencias en las que intencionalmente se han omitido la información de la distancia, los segundos y las centésimas; estos dos últimos (segundos y centésimas) deberán ser informados por los competidores por medio de los relojes oficiales de la prueba (Sistema de Autocontrol Digital, SAD) y en planillas de autocontrol entregados por la organización a cada vehículo en competencia.

DEFINITIVO

Los autocontroles serán todos secretos

Serán los tiempos establecidos al pasaje sobre una referencia en la ruta, los cuales quedarán registrados en los relojes y/o planillas oficiales de la prueba, asignados al uso de cada vehículo participante, en caso de ser utilizados. La máxima penalización a aplicar será de seis (6) segundos.

Autocontroles Secretos: Serán los tiempos establecidos al pasaje sobre una referencia en la ruta, señalados mediante carteles específicos, los cuales serán registrados en los relojes oficiales de la prueba, asignados a cada vehículo participante y en planillas de autocontrol entregados por la organización a cada vehículo en competencia.

Los Autocontroles Secretos serán tomados por los competidores en referencias que serán indicadas por la dirección de la prueba y estas podrán o no ser informadas en las Hojas de Ruta.
La máxima penalización a aplicar será de seis (6) segundos.

Después de un Autocontrol deberá haber al menos quinientos (500) metros antes del próximo evento.
En un Autocontrol, no podrá haber otro evento.

Controles atípicos: serán controles atípicos aquellos que por cualquier razón vean impedido o dificultado el normal paso de los participantes por el mismo y/o la normal toma de horas de paso y su condición será determinado por las autoridades de la prueba.

a) En el caso que la atipicidad esté dada por la dificultad y/o imposibilidad de la normal toma de horas de paso, el control afectado será anulado.

b) En el caso que la atipicidad se haya determinado como consecuencia de alguna anormalidad que habiendo afectado a todos o parte de los competidores, sin afectar la toma de horas de paso, se agregará un descarte adicional en la etapa por cada control con estas características.

c)Independientemente de la atipicidad de un PC la Dirección de la Prueba podrá por distintas circunstancias o por fuerza mayor anular el PC en cuestión.

Art. 15 Nomenclatura de Cartelería

La nomenclatura de cartelería a ser utilizada será la siguiente:

- Carteles de Autocontroles, serán blancos (todos los autocontroles serán secretos)
- Referencias no validas, se utilizará la colocación de cinta de color negro
- Aclaratoria de referencia, se utilizará cinta amarilla.

Art. 16 Tiempo máximo

Un participante será considerado fuera del tiempo máximo establecido (abandonado) si pasa por un Control de Sello o un Control Horario con un atraso de más de treinta (30) minutos con respecto a su hora teórica de paso.

Art. 17 Largada

La hora de largada de cada competidor estará establecida en el Carné de Ruta y será responsabilidad del mismo él solicitarlo al Organizador en la mesa de control.

Los competidores deberán presentarse una hora antes de su hora de largada y encolumnarse en el orden correspondiente a la misma.

Cada participante largará cuando el reloj que exhibe la hora oficial indique la hora indicada en su carné de ruta, no siendo obligatorio que un oficial de carrera proceda a largarlo.

DEFINITIVO

El participante que no larga en su orden, puede largar su reloj, y partir pasando por la puerta de largada hasta diez (10) minutos después de su tiempo teórico de largada sin molestar a ningún participante que esté largando en la hora correcta indicada en el Carné de Ruta.

El Director de la Prueba, con aprobación previa de los Comisarios Deportivos, podrá modificar horarios de largada, en casos especiales, de uno o varios participantes, siempre que comunique a los involucrados con anticipación necesaria para una correcta largada

Art. 18 Descartes (Todas las Categorías y Clases)

A efectos de garantizar la seguridad de las pruebas, el organizador establecerá como descarte, un número equivalente a la máxima cantidad de controles secretos o Autocontroles efectivos (se entiende por efectivos los realizados, no los anulados) que existan en un PC por Etapa, del total de controles secretos o Autocontroles de la Etapa.
La diferencia máxima de controles secretos o Autocontroles entre diferentes PC no será de más de 3 (tres).
Los descartes serán los peores resultados obtenidos por cada participante en controles Secretos o Autocontroles y se descartarán de forma automática siempre que los mismos no sean consecuencia de una sanción.
Estos descartes se disponen para que los competidores, ante una situación que demore o dificulte su marcha, no se vean obligados a recuperar el tiempo perdido infringiendo las normas de tránsito vigentes, ya sean por velocidad o por maniobras prohibidas, aumentando de esa forma la seguridad del evento.

Beneficiarios adicionales

<u>TURISMO HISTORICO SUB CLASE A – TCA – TCB (homologados según Carné GPA)</u>
Automóviles con motores hasta 1200 cm y TCA – TCB que hayan participado (modelos) hasta GP de 1967, se les otorgara el beneficio de aplicar un coeficiente de 0.85, para reducir en un 15 % las penalidades.

<u>TURISMO HISTORICO (homologados según Carné GPA)</u>
Los Automóviles Turismo Histórico Clases A, B, C y TCC que hayan participado (modelos) hasta el GP de 1975 se les otorgara el beneficio de aplicar un coeficiente de 0.90, para reducir en un 10 % las penalidades

Art. 19 Clasificación

Será declarado ganador en cada una de las clases, la tripulación que, conduciendo un automóvil regularmente inscripto y que hubiese cumplido con todos los requisitos reglamentarios comprendidos en el presente documento, hubiese cumplido las pruebas establecidas con la mayor exactitud dentro de su clase.
Será declarado ganador absoluto de la prueba, el participante que, conduciendo un automóvil regularmente inscripto y que hubiese cumplido con todos los requisitos reglamentarios comprendidos en el presente documento, hubiese cumplido las pruebas establecidas con la mayor exactitud.

Si durante el desarrollo de la competencia, el Director de la Prueba con acuerdo de los Comisarios Deportivos, de conformidad con la facultad que les confiere el presente reglamento y el Código Deportivo Internacional de la F.I.A., declarara terminada la prueba, los competidores serán clasificados de acuerdo a los resultados acumulados hasta la última

DEFINITIVO

prueba prevista que hubiese cumplido el 90% de los participantes que aún se encuentren clasificados. No serán considerados en el porcentaje a las tripulaciones que hayan abandonado.

Art. 19.1 Clasificación – Desempates

Sobre la base de la suma de las penalizaciones totales de cada participante debe ser compilada una clasificación por cada clase y una clasificación general. La graduación debe seguir el orden creciente de la penalidad y debe ser expresada como la sumatoria del tiempo ideal más la penalización de cada participante.
Resultarán vencedores de cada clase y de la clasificación general aquellos competidores que hayan acumulado menos penalizaciones al final de la misma.
En caso de empate entre dos o más participantes, ganará el puesto aquel que hubiera participado con el automóvil más antiguo. Si aún persistiera el empate, ganará el puesto aquel que haya obtenido mayor cantidad de cero centésimos de segundo en cada una de las penalizaciones. Si el empate persistiera se considerarán la mayor cantidad de una, dos, tres, etc…

Art. 20 Reordenamientos

Son facultativos del Organizador.

Art. 21 Reglas generales

Al inscribirse cada participante:
Declara conocer y se comprometerá a respetar el presente reglamento.
Reconoce al Automóvil Club Argentino como la única autoridad deportiva.
Como consecuencia, renuncia al derecho de dirigirse a una corte arbitral u otra autoridad jurídica con respecto a cuestiones resultantes de la actuación de los organizadores o del correr del evento.
Considera a las entidades organizadoras, todos los oficiales del evento, así como a los dueños de la ruta y los circuitos por donde pasa la carrera, libres de toda responsabilidad por cualquier deterioro causado por terceros a participantes, conductores, pasajeros, empleados o pertenencias.

Art. 22 Régimen de penalizaciones y sanciones

-No cumplir con el recorrido del Libro de Ruta — Hasta descalificación
-Transitar dentro del recorrido de una Prueba Cronometrada (PC) con posterioridad a la entrega y/o publicación del Libro de Ruta — Descalificación
-Uso de instrumental prohibido y/o reemplazo de instrumental sin denunciarlo. — Descalificación
-Llevar recipientes con combustibles dentro del vehículo — Descalificación
-Cambiar total o parcialmente la tripulación durante la prueba sin autorización — Cinco minutos de recargo
-Cambiar total o parcialmente la tripulación durante la prueba con autorización mas de una vez. — Un minuto de recargo/cambio

DEFINITIVO

- Remolcar o empujar la unidad en carrera por otro vehículo (*) Diez minutos de recargo - No-presentación del Carné de Ruta Seis segundos de recargo
- Circular en sentido contrario dentro de un PC . Hasta Descalificación
- Ingresar a un PC/ Control de odómetros, más de 50 metros antes de su Horario de Largada Hasta Descalificación
- Ingresar entre pancartas antes de un (1) minuto de su largada Hasta treinta segundos recargo
- Circular en sentido contrario dentro de un Control Odómetros Hasta Descalificación
- Ingresar a un Control Odómetros antes de su Horario de Largada Hasta Descalificación
- Ingresar entre pancartas C.O. antes de un (1) minuto de su largada Hasta seis segundos de recargo
- Elevar el vehículo total o parcialmente salvo que sea por averías o para verificar si las hubiere. Hasta Descalificación
- Pasar un Control Horario o de Sello, o secreto con más de diez minutos de adelanto Hasta Descalificación
- Penalización máxima en Controles secretos y Autocontroles Seis segundos de recargo
- Detenerse en zona de control a la vista del control secreto o Autocontrol, salvo por razones de fuerza mayor. Seis segundos recargo
- No realizar verificación técnica / administrativa en tiempo y forma establecido en el Reglamento Particular de la Prueba (RPP) Hasta Descalificación

- Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del oficial a cargo de cualquier control.
No hacerlo tendrá como consecuencia una penalización que puede llegar a la Descalificación, a criterio de las autoridades de la prueba.
Está prohibido realizar sobrepaso en zonas identificadas como de tierra, ripio, o de riesgo especial en el Libro de Ruta o por alguna situación imprevista surgida, sin autorización del participante que circula adelante, de hacerlo tendrá como consecuencia una penalización que puede llegar a la Descalificación, a criterio de las autoridades de la prueba.
Esta maniobra deberá ser realizada con la máxima prudencia evitando perjudicar al auto superado con el levantamiento de piedras, tierra u otro elemento peligroso.
El mismo criterio será aplicable a quien no permita él sobrepaso.

(*) Se permitirá remolcar y/o empujar la unidad en carrera por otro vehículo única y exclusivamente hasta la distancia máxima de 100 metros y al solo efecto de sacarlo de una situación comprometida, debiendo el participante denunciar esta situación a la primera autoridad de la prueba que encuentre indicando lugar, hora y razón por la cual fuera remolcado o empujado. Esta denuncia podrá ser verbal.
En caso de ser verificada una situación de este tipo que no haya sido denunciada por él participante involucrado, el mismo será automáticamente penalizado con hasta la Descalificación.

Art. 23 Reincorporación

Aquella tripulación que no hubiese finalizado una etapa podrá largar la siguiente pero no podrá competir por la clasificación general pero sí por cada una de las Etapas siguientes como reenganchados.
Se considera no haber finalizado una etapa el no registrar paso por un Control horario o de sello dentro de un tiempo máximo de treinta (30) minutos después de su hora de paso ideal.

DEFINITIVO

Los participantes que no hubieran largado una Etapa pueden reincorporarse a la prueba largando en Etapas posteriores, como reenganchados.
Para realizar el ordenamiento de largada de etapas posteriores acumularán todas las penalizaciones de los controles por los que registrara paso, sumadas a las que surgieran de los controles que no hubieran registrado su paso, además recibirán un recargo de treinta (30) minutos por cada Etapa no largada.

No podrán reengancharse los competidores/tripulaciones que fueran Descalificados por sanción deportiva.

Art. 24 Denuncias y reclamos

Toda denuncia deberá ser realizada por escrito, firmada por el interesado y presentada a alguno de los Comisarios Deportivos o al Director de la Prueba, acompañado del correspondiente arancel que determinen los reglamentos aplicables. Dicha caución tendrá el valor del ADN de cada país donde se desarrolle el evento.

La autoridad de la prueba que reciba la denuncia extenderá al denunciante el correspondiente recibo.
Las reclamaciones podrán ser presentadas antes de la hora de largada de la etapa siguiente a aquella en la cual ocurriera el evento objeto del reclamo. Si se tratara de una reclamación correspondiente a la última o a la única etapa, el interesado podrá hacerlo dentro de los treinta (30) minutos posteriores a la publicación de las clasificaciones provisorias. En el caso que una tripulación fuese denunciada por otra en una prueba de más de una etapa, la tripulación objeto de la denuncia debe ser informada en la largada de la siguiente etapa a la de la mencionada situación.
El arancel será reembolsado al participante únicamente en el caso que su protesta fuese reconocida, con fundamento, por las autoridades de la prueba.
Los reclamos referidos a los tiempos de carrera o a las posiciones en una clasificación podrán ser presentados de acuerdo a lo más arriba expresado y sin obligación de abonar arancel alguno.

Conforme al CDI en su artículo 12.2.1, los participantes deberán respetar a las autoridades deportivas en todo momento y queda prohibido a los participantes hacer declaraciones políticas, religiosas y personales, en forma pública o a través de cualquier medio de comunicación, sin la autorización previa de la organización.

Art. 25 Relevamiento de Tiempos

25.1 Sincronización: La Hora Oficial de la Competencia será la que determine el Organizador y que deberá estar expuesta para los participantes al menos 1 hora antes de la largada del primer auto en cada etapa.
Todos los aparatos de relevamiento del Organizador deben estar sincronizados y mantener esa sincronización de manera automática durante todo el desarrollo de la prueba.
Inmediatamente después del paso del último participante cada aparato de relevamiento del Organizador debe ser verificado.
La verificación de la sincronización de los relojes SAD, los cronómetros, los Odómetros virtuales o cualquier otro cronometro, será responsabilidad exclusiva de cada tripulación, motivo por el cual, los relojes estarán disponibles 30 (treinta) minutos antes del inicio del proceso de largada de las competencias

25.2 Relevamiento de Tiempos: Cualquiera fuere el sistema de toma de tiempos a utilizarse (automático / autocontrol / mixto); los mismos deben ser a la centésima de

DEFINITIVO

segundo. Cada relevamiento de tiempo también puede ser tomado en forma manual cuando el tránsito del vehículo supere la línea de control, registrando los mismos en una planilla al efecto. Todos los instrumentos a utilizar en el eventual relevamiento manual deben estar sincronizados con la hora oficial en forma automática y/o electrónica. En caso de que el relevamiento de tiempos se realice "automáticamente" el relevamiento manual deberá ser realizado por el personal afectado a la mesa de control.
En el caso de que el relevamiento de tiempos se realice automáticamente mediante el sistema de "transponders" no se requerirá el apoyo de cronometraje manual siempre que sea un sistema de doble detección de tiempos y almacenamientos independientes entre sí –con hora satelital-.
La ubicación y posición de los transponders serán colocados donde el organizador entienda para su mejor recepción.
Cualquier anomalía que se detecte sobre cambiar la posición u otra acción para entorpecer el buen funcionamiento será informada al Director de la Prueba / Comisario Deportivo y se tratará como una infracción.
Es responsabilidad del participante la devolución del/de los transponders utilizado/s. El no cumplimiento implica sanción y/o multa determinada por los Comisarios Deportivos.

25.3 Registro de Tiempos: El Organizador deberá prever que el registro, acumulación, transporte y transferencia de los tiempos no podrá efectuarse en forma manual, salvo lo citado en el punto anterior en caso de tener que hacer uso del apoyo citado en 25.2

Art. 26 Publicación de Clasificaciones

Finalizada la prueba o la etapa, el organizador publicará dentro de las tres (3) horas del tiempo máximo de llegada del último auto las clasificaciones provisorias de la misma según:

- **Clasificación por clase de la etapa.**
- **Clasificación general de la etapa.**
- **Clasificación general acumulando todas las etapas.**
- **Clasificación por clase acumulando todas las etapas**
- **Orden de largada para la siguiente etapa, indicando el número del auto, el nombre de sus tripulantes y la hora de partida de la etapa.**

Art. 27 Verificación de tiempos oficiales

La clasificación provisoria y los tiempos oficiales de las pruebas deben ser expuestos, dentro de las tres horas del tiempo máximo de llegada del último competidor y donde indique el Reglamento Particular de la Prueba.
Los mismos serán expuestos indicando el tiempo ideal para cada prueba, la hora de paso de cada auto y la penalización que se le adjudique.
Los participantes que desearan presentar alguna observación a las referidas publicaciones deberán hacerlo por escrito y podrán presentarla hasta su hora de largada en la siguiente etapa en las pruebas que tuviesen más de una.
La clasificación final podrá ser recurrida dentro de los treinta (30) minutos de su publicación oficial.
Las distancias y los tiempos correspondientes a los controles secretos o Autocontroles de las pruebas cronometradas deberán obrar en poder del Comisario Deportivo en sobre cerrado antes de la largada de la misma.

DEFINITIVO

Art. 28 Premios

Los premios deben ser simbólicos y de honor.
Los premios únicamente serán entregados en el lugar de realización de la premiación.
Los premios mínimos a entregar por cada carrera serán los siguientes:

- Categorías / Clases: A los tres (3) primeros
- Clasificación General: A los cinco (5) primeros
- Clasificación Standard A los tres (3) primeros

- Estará a cargo del Patrocinador y/o Sponsor oficial del Campeonato lo siguiente:

El Valor de una inscripción para el Ganador de la General
El Sorteo de una (1) inscripción para cada Categoría (TURISMO HISTORICO/TC – GRAN TURISMO – CONTEMPORÁNEOS) entre el resto de los participantes presentes en el Lunch (entrega premios)

NOTA

Serán validos solo para la próxima competencia del Calendario (No incluye el GPH)

Art. 29 Auxilios

Tanto los vehículos que cumplan funciones de auxilio, así como cualquier otro que acompañe a un vehículo participante en la ruta de la prueba, deberá tener especial cuidado en no molestar a otros competidores, ni circular en situación de hacerlo, quedando totalmente prohibida la circulación de los mismos entre competidores en las Pruebas Cronometradas.
En las mismas podrán circular en los intervalos que al efecto determinara el Organizador.
No podrán estacionarse sobre la izquierda de la ruta por ningún concepto.
En las zonas de largada podrán hacerlo sobre la derecha en un sector determinado de aproximadamente de no menos de los doscientos metros anteriores y los doscientos metros posteriores a la referencia de largada de cada PC.
Bajo ningún concepto los vehículos que cumplan una función de auxilio, o cualquier vehículo que acompañe a un participante en la ruta de la prueba, podrán circular delante del primer competidor o entre los competidores.

Art. 30 Orden de Largada

La asignación de números y el Orden de Largada será de acuerdo al Ranking General, en la primer competencia será como finalizo en el año anterior, posteriormente será según el Ranking del presente Campeonato. En el GPH se realizará según el Reglamento Particular de la pruebe (RPP)

DEFINITIVO