



Reglamento General Codasur **Categoría Turismo Histórico** **Y Turismo Carretera Históricos** **2013**

La reglamentación que sigue propone la valoración del patrimonio automovilístico histórico. Consecuentemente, las normas en este contenido son prioritariamente destinadas a favorecer 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 participen en este tipo de eventos está obligado a conocer y observar el Código Deportivo Internacional y el RDN (Reglamento Deportivo Nacional) de cada país organizador.

El presente Reglamento inicia su vigencia el día 1 de enero de 2013.

Art. 1 - Definición

Las competencias de autos 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 - Vehículos admitidos

Serán admitidos todos los modelos de automóviles de las categorías Standard o de Turismo que hubiesen estado inscritos en:

Argentina - Gran Premio Argentino entre 1957 y 1967

Uruguay - Gran Premio 19 Capitales entre 1968 y 1981

Paraguay -

Chile -

Rally de Montecarlo entre 1954 y 1981

Asimismo el Comité de Admisión designado por las Instituciones Organizadoras podrá autorizar la participación de uno o más autos que no figurasen en el listado pero que a su juicio conformen el espíritu de la época y de las categorías que se evocan. Todas las solicitudes de inscripción serán sometidas a la opinión de la Comisión de Admisión que evaluará a los automóviles y autorizará su participación. Los autos cuya inscripción se solicite deberán presentar características exteriores originales. Los Turismo de Carretera deberán ser evaluados por la Comisión de Admisión y deberán respetar la formas y la filosofía de la categoría en la época. Los automóviles que se encuentren encuadrados dentro de lo dispuesto en el presente reglamento serán agrupados en ocho categorías, cada una de ellas tendrá su propia clasificación y premios independientes:

Clase A – Automóviles de Turismo Histórico con motores de hasta 700 cm³

Clase B – Automóviles de Turismo Histórico con motores de 701 hasta 1.150 cm³

Clase C – Automóviles de Turismo Histórico con motores de 1.151 hasta 1.300 cm³

Clase D – Automóviles de Turismo Histórico con motores de 1.301 hasta 1.600 cm³

Clase E – Automóviles de Turismo Histórico con motores de 1601 hasta 1800 cm³

Clase F – Automóviles de Turismo Histórico con motores de más de 1.801 cm³.

Clase TC – Automóviles de Turismo de Carretera Histórico encuadrados en el Reglamento General de la Categoría GPA de Argentina para la Categoría Turismo de Carretera.

La Comisión de Admisión podrá utilizar criterios diferentes a la cilindrada de los automóviles a los fines de su ubicación en las categorías, como por ejemplo la uniformidad histórica y/o estética.

Art. 3 - Definición de los automóviles

Los automóviles participantes deben responder a la siguiente definición: “Se entiende por automóviles de turismo de serie los vehículos destinados al transporte de personas y para los cuales su constructor ha buscado obtener las mejores condiciones de empleo normal. Dichos vehículos deben corresponder a un modelo bien definido en un catálogo y ser notoriamente destinados a una utilización normal para el paseo, el negocio y ofrecidos a la clientela por los servicios de venta habituales del constructor. Las carrocerías de los automóviles autorizados a participar deberán estar en perfecto estado no permitiéndose la largada de vehículos que, a juicio de la Comisión Técnica, pudiesen significar un riesgo para los demás participantes, para el público o para la prueba en sí misma.

No serán admitidos vehículos sin techo.

Art. 4 - 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...

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 y sean aprobados en la verificación técnica.

Si el automóvil transporta en su interior ruedas, repuestos o herramientas éstas deberán estar fijadas a la carrocería 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 sueltos que contengan combustibles.

Se prohíbe cualquier tipo de aparato de medición de distancia o de velocidad conectado al vehículo que no sea el velocímetro y odómetro original de la unidad.

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.

Turismo Histórico: 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.

Turismo de Carretera Histórico: La preparación será libre, debiendo coincidir la marca del motor con la del chasis, salvo en el caso en que se evoque un automóvil que hubiera participado originalmente con marcas distintas de motor y chasis. Las llantas deberán tener un diámetro mínimo de 15" (quince pulgadas) debiendo las mismas respetar el aspecto de la época que evoca la unidad y según los establecido en Reglamento General de la Categoría GPA de Argentina para la Categoría Turismo de Carretera.

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

Art. 5 - Publicidad

La publicidad en los vehículos está permitida en general, sujeta a la regulación del Organizador a través del R.P.P. El Organizador 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 del organizador y no puede ser apelada.

Art. 6 - Autoridades de la prueba

Serán dadas a conocer en los Reglamento Particular de cada Competencia.

Se deberá designar como mínimo un Comisario Deportivo CODASUR y un Comisario Técnico CODASUR.

Art. 7 - Control técnico

Los vehículos deben ser presentados al verificador técnico en perfecto estado de funcionamiento y apariencia.

La verificación técnica previa a cada competencia se realizará de acuerdo a lo establecido en los RDN de cada País y al CDI, y de acuerdo al presente reglamento.

Los tableros y/o instrumentos, serán sellados por los Comisarios Técnicos.

Si una tripulación necesitara cambiar el tablero y/o instrumentos, y/o la tripa del velocímetro durante una competencia, lo podrá hacer, debiendo comunicarlo a la primera Autoridad disponible de la prueba solicitando su aprobación, quien procederá a sellar el nuevo elemento, pudiendo este retener el elemento extraído del automóvil.

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

Se permitirá la utilización de mesadas, pupitres, tableros, computadoras, etc...que a criterio del verificador técnico con acuerdo del Comisario Deportivo 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 la visión de 360° de la tripulación.

Se prohíbe la instalación y uso de sirenas, altoparlantes, etc..

Parabrisas: Será admitida 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 (calcos, etc.) 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 vehículo.

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

Sólo con que una de estas condiciones no sea cumplida, el automóvil no será admitido al evento. Tal decisión será inapelable y tomada por los Comisarios Deportivos luego de escuchar la opinión de los verificadores técnicos. Asimismo pueden no ser admitidos los automóviles que no den suficientes garantías de idoneidad y seguridad.

Los automóviles deben cumplir con las normas o elementos necesarios para poder transitar y poseer únicamente los neumáticos homologados para uso normal. En cualquier caso, las cubiertas "slick" están prohibidas.

Art. 8 - Libro de ruta y Carne de ruta

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, e informaciones útiles a lo largo del recorrido como ser las localidades por las que transita la prueba así como las referencias turísticas.

Será impreso en tamaño A5 siguiendo en su estructura, diseño, formato y simbología y en un todo el modelo del Libro de Ruta del X Gran Premio YPF Argentino Histórico de 2012 y IX Gran Premio del Uruguay "19 Capitales" Histórico del 2012 deberá ser entregado a los participantes en la Verificación Técnica Previa. Además de lo citado, el Organizador deberá publicarlo en Internet por lo menos a partir del horario del inicio de la Verificación Técnica. El libro de ruta debe estar en un todo de acuerdo con los parámetros que determine la F.I.A para la categoría rally.

Al inicio de cada Etapa 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.

Carne de Ruta:

En este documento, las autoridades asentarán los tiempos, horas de paso y observaciones que consideren necesarios. Este documento quedará en poder del participante durante toda la etapa y deberá ser entregado a las Autoridades del último control horario de cada una de las etapas que integren la prueba. Deberá ser retirado por los participantes en cada largada de Etapa.

Art. 9 - Instrumentos de medición

9.1 Los velocímetros y odómetros deberán ser los originales del modelo y conservar su ubicación original, permitiéndose la modificación y/o reemplazo de sus componentes internos, así como la modificación de las aberturas para visualización de la distancia recorrida. En el caso de vehículos con instrumentos en millas, podrán ser modificados a kilómetros sin alterar su aspecto externo original.

Deben ser de funcionamiento mecánico, conectados al automóvil exclusivamente a través de una tripa en todos los casos. El recorrido de la misma será libre, así como la instalación de dispositivos mecánicos de reducción ó de multiplicación, cuya ubicación deberá permitir el sellado de los mismos, no podrá tener “tees” de derivación y deberá ser una sola pieza entera.

Se permitirá la modificación y/o reemplazo del vidrio o material transparente, pero no se permitirá quitarlo.

Se permitirá la instalación de un velocímetro/odómetro que no corresponda al modelo original del automóvil, dentro de las disposiciones del párrafo anterior y siempre que:

- a) sea el único en funcionamiento a bordo de la unidad
- b) no supere los 150 milímetros de diámetro externo,
- c) sea de una marca comercial y que haya sido equipo original de un vehículo homologable como GPA o THU.
- d) esté colocado por debajo del plano inferior horizontal determinado por la base del parabrisas, a criterio del Comisario Técnico que no interfiera la visión segura hacia el exterior.

e) no impida la normal disposición de las manos del piloto en el volante en acciones de viraje o marcha recta.

f) mantenga la escala original impresa en el mismo.

g) se permitirá la modificación y/o reemplazo de sus componentes internos, no así de los externos como cuadrante, aguja, abertura, vidrio, etc...

Se permitirá el uso de cámara y pantalla para la lectura del odómetro o velocímetro, la pantalla podrá estar ubicada sobre el plano inferior horizontal determinado por la base del parabrisas siempre que sea aprobada por la Comisión Técnica teniendo en cuenta que no dificulta la buena visión del piloto hacia adelante.

Velocímetro: Se admitirá un error de hasta un 20% en más entre la velocidad indicada por el instrumento y la velocidad oficial del Libro de Ruta.

Odómetro: Se admitirá un error de hasta un 20% en más entre la distancia medida por el odómetro y la distancia oficial del Libro de Ruta.

Aquellos vehículos que originalmente cuenten sin parcializador de 100 mts. en el odómetro; podrán adaptar su último dígito para que cumpla esa función.

Aquellos vehículos que originalmente no cuenten con odómetro y el totalizador marque solo en kilómetros; podrán adaptar su último dígito para que cumpla esa función.

Del lado exterior del vidrio o material transparente está permitido el uso de lupas, luces y marcas correctoras y otros elementos que sirvan como apoyo visual de la posición de la aguja o de la marca del odómetro.

9.2. En el caso de cuentarrevoluciones adicionales se permitirá una escala mínima y proporcionalmente constante desde 0 hasta 6.000 RPM, con un error de hasta 20% en más sobre lecturas efectuadas por el verificador técnico con un tacómetro digital. En la posición de 0 RPM la aguja debe apoyarse sobre un tope que impida un giro superior a 360°.

Se prohíben los tacómetros digitales.

Se prohíbe cualquier tipo de indicador testigo del lado interno del vidrio del instrumento, así como indicadores luminosos ó sonoros del lado externo del mismo.

El diámetro externo máximo de los mismos se fija en 150 milímetros.

Los Cuentarrevoluciones originales y/o adicionales no podrán tener ninguna llave que los desconecte o que cumpla otra función. Su funcionamiento debe ser continuo. La escala debe ser proporcional en todo su cuadrante.

9.3. Se prohíbe el uso de GPS. Su tenencia a bordo del vehículo, será considerada como uso.

9.4. 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.

9.5. Se prohíbe la utilización de cualquier tipo de elemento transmisor y/o receptor, incluidos teléfonos celulares. En caso de necesidad de utilización de teléfonos celulares, el auto deberá estar detenido al establecer la comunicación, y ésta debe ser auto denunciada por la tripulación a la primera autoridad de la prueba que encuentren.

9.6. 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..

9.7. La utilización de instrumentos de medición no prohibidos expresamente en este Reglamento y que no estén conectados al vehículo no está sujeta a restricción de ningún tipo.

9.8. 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.

9.9. Si se reemplazara el velocímetro durante la prueba se deberá hacer entrega del reemplazado a los Comisarios Deportivos, que tendrán la facultad para hacer los controles que crean necesarios.

9.10. Se prohíbe, bajo pena de exclusión, la tenencia en el automóvil de mediciones de rutas, de Hojas de Ruta de pruebas medidas total o parcialmente sobre carreteras en las que se desarrolle la competencia, de tablas o planillas que permitan obtener distancias o intervalos en cualquier unidad de medida entre indicadores carteles o referencias de cualquier tipo, que pudiera utilizarse para calcular tiempos entre ellos/as o el que les pudiera corresponder.

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

Art. 10 - Participantes y conductores

La tripulación está compuesta por un piloto y un copiloto y ambos deberán tener licencia habilitante expedida por la ADN de su País, si compitiera en otro País además de la licencia deberá poseer la autorización correspondiente de su ADN de acuerdo al Art. 70 del CDI. El piloto debe poseer licencia de conductor habilitante y el copiloto deberá tener como mínimo 14 años.

La tripulación puede modificarse hasta la largada, con conocimiento del Director de la Prueba y de los Comisarios Deportivos y cumpliendo con lo antedicho.

El cambiar sin autorización de la Dirección de la prueba alguno ó ambos tripulantes durante la prueba será penalizado con 10 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 cinco (5) minutos a su tiempo de carrera por cada vez que hiciera uso de la misma, incluyendo la primera.

Art. 11 - Tripulaciones y sus obligaciones

En cualquier momento de la prueba las autoridades de la misma podrán proceder a la revisión de los automóviles participantes sin que sus tripulantes puedan oponerse a ello. El que así lo hiciese será automáticamente excluido de la prueba. Las autoridades designadas podrán solicitar a una tripulación compartir la realización de un tramo de enlace a los efectos de verificar "in situ" los sistemas utilizados por la misma.

Estas operaciones podrán ser realizadas en cualquier momento de la prueba, aún después de finalizada la misma, salvo durante las pruebas cronometradas (PC).

Podrá conducir el automóvil inscripto tanto el piloto como el copiloto siempre y cuando éste último esté legal y deportivamente habilitado para hacerlo, y haya 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 y allegados. En todos los casos se hará responsable de dicha actitud al piloto del automóvil quien podrá ser objeto de una medida disciplinaria de tipo deportivo a criterio de las Autoridades de la Prueba.

Se considera al piloto, copiloto, y/o navegante, concededores 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.

Durante toda la carrera, los participantes deberán observar exhaustivamente todas las reglas del Código de Tránsito, conducir prudentemente y seguir todas las instrucciones dadas por el Director de la Prueba. Esta prohibido circular en sentido inverso al de la carrera en las pruebas cronometradas (PC).

Art. 12 - Desarrollo de la Prueba

Las autoridades de la prueba podrán solicitar la presencia de la tripulación y/o el vehículo dentro de los treinta minutos antes de la hora que les corresponda largar.

Pruebas Cronometradas (PC): Son sectores de ruta que deben ser recorridos a una velocidad informada en el Libro de Ruta y que constan de: una largada, referencias con tiempo y distancia (búsqueda con apoyos), y una zona de control dentro de la cual estará el/los controles secretos. La longitud en kilómetros de estas pruebas será como mínimo la distancia que resulte de multiplicar la velocidad inicial indicada para el tramo en kilómetros por hora por 0,18. Entre la finalización de una prueba cronometrada y la largada de la siguiente se deberán agregar como mínimo tres minutos al tiempo normal del 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 o carteles indicadores como referencias. Podrán ser nocturnas.

Están prohibidas las PC nocturnas en caminos de tierra.

Velocidad: Deberá respetar las indicadas para el sector por las normas viales.

Largada: Se podrá identificar con una pancarta ó bandera de color rojo. A 50 metros aproximadamente antes de la misma se podrá colocar una pancarta ó bandera de color amarillo. Ambas pancartas determinarán una zona a la cual los competidores

podrán acceder exclusivamente cuando les falte un minuto para su hora 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 a partir de los 200 metros de la referencia de largada.

En las Largadas de los PC o Controles de Odómetros se debe estacionar con la 4 ruedas en la banquina.

En las Largadas de los PC o Controles de Odómetro está prohibido girar en "U" y retomar el camino; circular en Zigzag sobre la ruta.

Estas actitudes serán penalizadas a criterio de los Comisarios Deportivos con sanciones que pueden llegar a la Exclusión.

El intervalo de tiempo de largada entre los automóviles participantes queda a criterio del Organizador, pudiendo éste elegir entre treinta segundos ó un minuto exclusivamente.

Búsqueda y apoyos: Se llama de esta manera al sector inicial de la Prueba Cronometrada en el cual se definirán al menos cinco referencias que informen el tiempo y la distancia, pudiendo ser una de las cinco la que da comienzo a la zona de control. Las citadas referencias deberán estar sobre el lado 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 con un ancho mínimo de 30 cm.

Zona de control: Será un sector dentro del cual estarán ubicados el o los controles secretos. En caso que exista un cambio de velocidad dentro de la zona de control, el o los controles secretos no podrán estar ubicados antes de los 1000 metros posteriores de la referencia indicatoria del cambio de velocidad. Sí podrán estar ubicados en la referencia indicatoria del cambio de velocidad.

En el caso de que existan dos referencias idénticas, el cambio de velocidad deberá realizarse en la primera.

Los controles utilizables en la prueba serán:

Controles Secretos: Serán puestos de control ubicados en la ruta que tomarán la hora del paso de cada competidor en forma automática. 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. Si el control por alguna razón no es automático, a esta diferencia se le descontará la tolerancia de una (1/10) décima de segundo. La máxima penalización a aplicar será de treinta (30) segundos.

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

Quedan prohibidas las Pruebas Cronometradas en sectores urbanos.

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 autolargada 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.

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. Para ello uno de los dos tripulantes debe depositar el Carné de Ruta sobre la mesa del Control Horario con el auto a la vista y en ese momento el Control Horario determinará la hora real de paso y la anotará en el Carné de Ruta, debiendo firmar el mismo. El paso dentro del tiempo asignado no tendrá penalización.

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 una hora después de la hora ideal de paso queda Excluido de la Competencia.

El máximo de penalización por cada Control Horario en adelanto será de treinta (30") segundos.

Controles atípicos: serán controles atípicos aquellos que por cualquier razón vean impedido ó dificultado el normal paso de los participantes por el mismo y/o la normal toma de horas de paso y su condición será determinada 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 anomalía que habiendo afectado a todos ó 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.

Regularidad en Circuito: La primera vuelta fijará el tiempo ideal a cumplir para las vueltas siguientes. Se penalizará la diferencia de tiempo entre el tiempo ideal (fijado en la primera vuelta) y el tiempo de cada vuelta en centésimas de segundo sin tolerancia. Podrá haber vuelta de reconocimiento.

En las Pruebas de Regularidad en Circuito, no se permite detenerse en ningún lugar del circuito excepto por avería comprobada por las Autoridades de la Prueba. En este caso la detención debe realizarse en un lugar seguro.

En los últimos 50 metros anteriores a la toma de tiempos no se podrá circular a una velocidad

Inferior a 50 KPH.

Está prohibido reducir ostensiblemente la velocidad.

Controles de paso: Serán puestos de control ubicados a lo largo del recorrido no necesariamente indicados en el Libro de Ruta y verificarán que todos los competidores cumplan con el mismo. Deberán consignar el paso de cada competidor en un registro a tal efecto, el cual no incluirá la hora de paso.

Art. 13 – Descartes

Dentro de cada etapa, se descartarán en forma automática las dos mayores penalizaciones de cada competidor, siempre y cuando alguna de las mismas no haya sido causal de exclusión.

Art. 14 - Clasificación

Al finalizar cada etapa se sumarán las penalizaciones (descontados los descartes) al tiempo ideal de la etapa y esto determinará el tiempo neto de cada competidor.

De acuerdo al tiempo neto de cada competidor se compilará una Clasificación General y una Clasificación por Categorías de cada Etapa considerando los tiempos netos en forma ascendente.

Sumando los tiempos netos de las etapas de cada competidor se confeccionará una Clasificación General y una Clasificación por Categorías de cada Etapa considerando los tiempos netos en forma ascendente.

Resultara vencedor de la Clasificación General el competidor que, conduciendo un automóvil regularmente inscripto y que hubiese cumplido con todos los requisitos reglamentarios comprendidos en el presente documento, que haya acumulado menos tiempo al final de la misma.

Resultara vencedor de la Clasificación de cada una de las Categorías el competidor que, conduciendo un automóvil regularmente inscripto y que hubiese cumplido con todos los requisitos reglamentarios comprendidos en el presente documento, que haya acumulado menos tiempo al final de la misma, en su categoría.

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, el R.D.N de la ADN 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 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.

14.1 - Empate

En caso de empate entre dos o más participantes, ganará el puesto el automóvil mas antiguo. Si aun persistiera el empate, ganará el puesto aquel que tuviera menos puntos en contra en Controles Secretos. Si aun persistiera el empate, ganará el puesto aquel que haya obtenido mayor cantidad de ceros en cada una de las penalizaciones. Si el empate persistiera se considerarán la mayor cantidad de unos, dos, tres, etc...

Art. 15 - Reenganche

Aquella tripulación que no hubiese finalizado una etapa podrá largar la siguiente con la acumulación de todas las penalizaciones que surgieran de los controles que no hubieran registrado el paso del automóvil en cuestión. Se considera no haber finalizado una etapa el no registrar paso por un Control Horario dentro de un tiempo máximo de una (1 h) hora después de su hora de paso ideal. Las tripulaciones que se reenganchen competirán por las clasificaciones de las etapas.

Art. 16 - Largada

La hora de largada de cada competidor estará establecida en el Carnet de Ruta y será responsabilidad del mismo el 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 carne de ruta, no siendo obligatorio que un oficial de carrera proceda a largarlo.

El participante que no larga en su orden, puede largar su reloj, y partir pasando por la puerta de largada hasta 30 minutos después de su tiempo teórico de largada sin molestar a ningún participante que esté largando en la hora correcta indicada en el Carnet de Ruta.

Art. 17 - Hora Oficial de la Competencia

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.

Art. 18 - Publicación de Clasificaciones

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

- Clasificación por categoría de la etapa.
- Clasificación por categoría 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.

La publicación de clasificaciones generales de cada Etapa y/o acumuladas será facultad del Organizador y deberá informar el carácter de extraoficial de las mismas.

Art. 19 - Verificación de Tiempos oficiales

La clasificación provisorio 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.

Art. 20 - Denuncias

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.

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 ó a la única etapa, el interesado podrá hacerlo dentro de las dos horas 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 de carrera o a las posiciones en una clasificación podrán ser presentados de acuerdo a lo mas arriba expresado y sin obligación de abonar arancel alguno. A estos efectos el organizados de verá proveerle al competidor un formulario a tal efecto donde figure nombre y numero del competidor, etapa, PC y motivo del reclamo.

Art. 21 - Régimen de penalizaciones y sanciones

No cumplir con el recorrido del Libro de Ruta	Exclusión
Transitar dentro del recorrido de una Prueba Cronometrada (PC) con posterioridad a la entrega y/o publicación del Libro de Ruta	Exclusión
Uso de instrumental prohibido y/o reemplazo de instrumental sin denunciarlo.	Exclusión
Llevar recipientes sueltos con combustibles dentro del vehículo	Exclusión
Cambiar total o parcialmente la tripulación durante la prueba sin autorización	Exclusión
Cambiar total o parcialmente la tripulación durante la prueba con autorización	Desclasificación
Remolcar ó empujar la unidad en carrera por otro vehículo (*)	Desclasificación.
Perdida del Carné de Ruta	30 segundos
No retirar el Carné de Ruta	10 segundos
Llegar a cualquier control con atraso mayor a 1 hora del tiempo de paso ideal	Desclasificación
Circular en sentido contrario dentro de un PC	Hasta exclusión
Adelantarse más de un (1) minuto dentro de un PC	Un minuto de recargo
Ingresar entre pancartas antes de un (1) minuto de su largada	Un minuto de recargo
Reiterar adelantos	Hasta exclusión
Elevar el vehículo total ó parcialmente salvo que sea por averías ó para verificar si las hubiere.	Hasta exclusión

Pasar cualquier Control secreto con más de diez minutos de adelanto penalizará con diez minutos más diez minutos adicionales en concepto de sanción. De repetirse esta situación, las Autoridades de la Prueba podrán aplicar sanciones más severas, pudiendo estas llegar hasta la exclusión.

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 exclusión, a criterio de las autoridades de la prueba.

Será prohibido realizar sobrepasos en zonas identificadas como de tierra, ripio, ó 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 exclusión, 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 el 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 ó empujado. Esta denuncia podrá ser verbal.

En caso de ser verificada una situación de este tipo que no haya sido denunciada por el participante involucrado, el mismo será automáticamente desclasificado.

Art. 22 - Auxilios

Tanto los vehículos que cumplan funciones de auxilio, así como cualquier otro vehículo que acompañe a un participante en la ruta de la prueba, deberán tener especial cuidado en no molestar a otros competidores, ni circular en situación de hacerlo

No podrán estacionarse sobre la izquierda de la ruta por ningún concepto. En las zonas de largada no podrán hacerlo sobre la derecha en un sector determinado por los doscientos metros anteriores y los doscientos metros posteriores a la referencia de largada. Las autoridades de la prueba podrán aplicar sanciones al competidor cuyos acompañantes y/o auxilios no cumplan con lo anteriormente citado.

Bajo ningún concepto los vehículos que cumplan funciones de auxilio, así como cualquier otro vehículo que acompañe a un participante en la ruta de la prueba, no podrá circular en la ruta delante del primer competidor que circule en la ruta.

Art. 23 – Puntaje

El puntaje que asigna cada prueba por la Clasificación General y por Categorías, para el Campeonato CODASUR es la siguiente:

Participantes del País Organizador (del 1º al 10º)

20- 15 – 12 -10 - 8 – 6 – 4 – 3 – 2 – 1

Participantes de otros Países del (1º al 10º)

24 – 18 – 14 – 12 – 10 – 7 – 5 – 4 – 3 – 2

Se consideran en el puntaje Final, el total de la pruebas disputadas (no existe descarte).

La misma escala de puntos será aplicada a las diez (10) primeras tripulaciones de cada clase, para la definición del Campeonato de cada una de ellas.

Para consagrarse Campeón Absoluto o de Clases, será necesario haber intervenido como mínimo en DOS de las CUATRO pruebas previstas para este año.

En las pruebas que integran el Campeonato CODASUR, no será requerido un mínimo de automóviles participantes por clase como condición para el otorgamiento del puntaje.

En caso que un participante sea de un país en el cual no se organiza una competencia del campeonato, será considerado como local en la ultima competencia de la que tome parte.