

Reglamento General
Regularidad Sport Histórico
Año 2025

Contenido

A.: NORMAS GENERALES.....	3
Art. 1 Definición	3
Art. 2 Calendario.....	3
Art. 3 Vehículos admitidos	3
Art. 4 Participantes y conductores.....	4
Art. 5 Conductores Prioritarios y Ranking.....	4
Art. 6 Reglamento Particular de la Prueba y Permiso de Organización.....	5
Art. 7 Publicidad	5
Art. 8 Comisarios de Carrera	5
Art. 9 Control técnico y administrativo.....	6
9.1 Normas para la verificación.....	6
9.2 Determinación del año a utilizar para el hándicap.....	6
9.3 Modificaciones permitidas por razones de seguridad.....	6
9.3 Modificaciones NO permitidas.....	7
9.4 Miras	8
Art. 10 Recorrido- Duración- Hojas de Ruta- Carnet de Ruta	8
10.1 Tabla de Tiempos y Distancias, Carnet de Ruta.....	8
Art. 11 Instrumentos de medición	9
Art. 14 Handicap y Descartes:	9
14.1 Handicap:	9
14.2 Descartes:	9
Art. 15 Escuderías	10
15.1 Conformación:.....	10
15.2 Handicap Escudería:.....	10
Art. 16 Clasificación	10
Art. 17 Reclamos	10
Art. 18 Reglas generales	11
B.: DESARROLLO DE COMPETENCIAS	12
Art. 19 Largada	12
Art. 20 Abrepista.....	12
Art. 21 Reordenamientos	12
Art. 22 Tiempo máximo.....	12
Art. 23 Controles de sello	12
Art. 24 Controles Horarios	13
Art. 25 Pruebas Cronometradas (PC).....	13
Art. 26 Relevamiento de Tiempos	14
26.1 Sincronización	14
26.2 Relevamiento de Tiempos	14
Art. 27 Cronología	15
Art. 28 Verificación de tiempos oficiales.....	15
Art. 29 Cálculo de la Media	15
Art. 30 Clasificación	15
Art. 31 Disposiciones diversas	16
31.1 Números de carrera	16

Dic. 2024

31.2	Carteles de señalización	16
31.3	Prohibido obstaculizar el desarrollo del evento.....	16
31.4	Premios.....	16
31.5	Reunión de Pilotos.....	16
31.6	– Documentación de cierre.....	16
PENALIDADES		17
Art. 1	Carnet de Ruta	17
Art. 2	Controles - Sello (C.S.).....	17
Art. 3	Controles Secretos	17
Art. 4	Controles Horarios (C.H.).....	17
Art. 5	Primes o Pruebas Cronometradas (PC).....	18
Art. 6	Serán excluidos de la clasificación	18
Art. 7	Otras penalizaciones	18
ANEXOS.....		18
Carnet de Ruta.....		19
Tabla de Tiempos y distancias		19
Hoja de Ruta.....		21
Señalización		24
Lista de autos Homologados: “Autos Sport Histórico”		26

La reglamentación que sigue propone también la valoración del patrimonio automovilístico histórico. Consecuentemente, las normas en este contenido son prioritariamente destinadas a favorecer el mantenimiento y la utilización de automóviles, con particular atención en aquellos de mayor antigüedad o de particular interés histórico o deportivo. Con la Regularidad Sport Histórica se quiere mantener viva la memoria histórica de los autos y de las competencias, con un contenido competitivo limitado a la tipología de la regularidad. Cualquier persona o entidad que directamente o indirectamente participen en este tipo de eventos está obligado a conocer y observar el Código Deportivo Internacional y el RDA (Reglamento Deportivo Automovilístico de la República Argentina) del ACA, a las cuales responde el presente reglamento

A.: NORMAS GENERALES

Art. 1 Definición

Son de regularidad de autos clásicos las competencias en las cuales el cumplimiento de los tiempos establecidos para recorrer los diversos sectores en los que debe ser subdividido un recorrido (controles horarios) y determinados trayectos del mismo (pruebas cronometradas y de navegación) constituye el factor determinante para la clasificación. La Subcomisión Histórica de la CDA puede atribuir la definición de “Gran Evento” a las competencias de Regularidad Sport con particular carácter de excepcionalidad por el perfil evocativo, y/o la calidad y la importancia histórica de los autos admitidos y/o la modalidad de la organización.

Art. 2 Calendario

Las competencias serán inscriptas en el calendario para el **Campeonato Argentino de Regularidad Sport Histórico de la CDA** que será publicado antes del 15 de diciembre del año anterior. Para esto las entidades organizadores, deberán presentar las solicitudes de realización de pruebas antes del 15 de noviembre del año anterior, de acuerdo al Reglamento Campeonato Argentino Sport Histórico. En fase de definición del calendario anual, los Organizadores pueden solicitar hasta un máximo de 3 competencias. La realización, por un mismo organizador de competencias del Campeonato Sport Histórico, de eventuales otras competencias no oficiales se tomarán en consideración, luego de la aprobación del calendario y estará subordinado de todas maneras a la disponibilidad de fechas.

Competencias Oficiales del Campeonato – Gran Evento

Las competencias definidas “Gran Evento” tienen derecho de precedencia en la definición del calendario al resto de la Competencias Oficiales. No se admite concomitancia entre competencias del campeonato. Entre las competencias del Campeonato debe haber una distancia mínima de 12 días.

Competencias no oficiales

En la misma provincia o en el ámbito de provincias limítrofes con sede de realización en un radio de 200km, no se permiten realización de competencias de tipología Sport en concomitancia o en la semana anterior y en la semana posterior, salvo específico acuerdo entre los organizadores y/o autorización de la subcomisión Histórica de la CDA.

Art. 3 Vehículos admitidos

Los vehículos incluidos en la lista del Anexo “Autos Sport Histórico”, con pasaporte otorgado por la FIVA, con más de 40 años de antigüedad, son admitidos para participar en todas las competencias del Campeonato. Los vehículos con modificaciones realizadas fuera del período de uso, de acuerdo con el informe emitido por la autoridad nacional FIVA, podrán ser homologados siempre que dichas modificaciones no constituyan una ventaja deportiva. Los mismos deberán estar registrados para tránsito normal con la debida documentación y patente (no se permiten patentes provisionales) y con un seguro de Responsabilidad Civil que cubra competencias de regularidad. Adicionalmente cada Organizador definirá, de acuerdo a la característica del evento y conforme lo establece el RDA, la posible admisión para participar de otros autos que aún no estando en la lista, se encuadren dentro de las categorías FIVA

siguientes y en el caso de participar en carreras que se aplique coeficiente se les atribuirá coeficiente máximo:

- Categoría A: (Ancestor) vehículos fabricados hasta el 31-12-1904
- Categoría B: (Veteran) vehículos fabricados entre el 1-1-1905 y 31-12-1918
- Categoría C: (Vintage) vehículos fabricados entre el 1-1-1919 y 31-12-1930
- Categoría D: (Post Vintage) vehículos fabricados entre el 1-1-1931 y 31-12-1945
- Categoría E: (Post War) vehículos fabricados entre el 1-1-1946 y 31-12-1960
- Categoría F: vehículos fabricados entre el 1-1-1961 y 31-12-1970
- Categoría G: vehículos fabricados entre el 1-1-1971 y límite F.I.V.A. (31/12/1986).

Las organizadores pueden admitir autos con edad post FIVA pero éstos deberán clasificar por separado de la Clasificación General en una categoría de carácter especial. En ese caso, dicha categoría deberá partir al final en el orden de largada.

Los autos inscriptos por participantes extranjeros y desprovistos del documento FIVA, pueden ser aceptados con una declaración de conformidad a las normas deportivas entregadas por los participantes mismos a los Organizadores y por estos aceptada en conformidad y por la autoridad nacional FIVA.

Art. 4 Participantes y conductores

Por cada automóvil debe ser inscripta una tripulación compuesta por un piloto y un navegante como máximo, ambos deben tener su Licencia Deportiva otorgada por la CDA del ACA para la actividad y si conducen la Licencia de conducir normal que lo habilita a transitar según las normas vigentes. En la verificación quien sea declarado navegante no está permitido conducir el automóvil en las pruebas cronometradas.

Los menores pueden ser navegantes teniendo en cuenta lo que establece la Ley Nacional de Tránsito como permitida para ocupar el asiento delantero de un automóvil, actualmente más de 12 años y una talla mínima de 1,35 mts. de altura.

No se permiten pasajeros.

Casos excepcionales por razones de fuerza mayor para una tripulación inscripta y confirmada en la verificación administrativa :

- a) Si una tripulación se viera imposibilitada de iniciar la competencia sin su navegante podría incorporarlo a partir del inicio de la siguiente etapa (si la competencia tuviera varias etapas), debiendo completar desde ese momento y hasta la finalización de la competencia con ambos tripulantes.
No esta permitido la incorporación durante el transcurso de una etapa.
- b) Si una tripulación habiendo largado ambos, el navegante se viera imposibilitado de continuar durante el transcurso de la misma, podría proseguir la competencia únicamente con el piloto, no estando permitido en este caso el reemplazo ni la reincorporación del mismo navegante hasta la finalización de la competencia.

Para que cualquiera de estas 2 situaciones pueda ser considerada y pueda exceptuarse de la penalización prevista para ambos casos por el Art. 6 Otras Penalidades de la Sección "Penalizaciones", la tripulación previamente tendrá la obligación de presentar el pedido por escrito al Comisario Deportivo quien tomará la determinación y cuya decisión es inapelable.

Art. 5 Conductores Prioritarios y Ranking

La CDA establece año por año en base a las clasificaciones de las competencias tituladas del año precedente un elenco de **Conductores Prioritarios** subdividido en más niveles.

Considerará para cada conductor el promedio de las penalidades de cada carrera disputada durante el último campeonato (penalidad total / cantidad de pruebas), descartando:

- a) para los conductores que hayan participado en una sola carrera: sin descartes
- b) para los conductores que hayan participado en dos o tres competencias: el peor promedio
- c) para los conductores que hayan participado en cuatro, cinco o seis competencias: los dos peores promedios
- d) para los conductores que hayan participado en siete, ocho o nueve competencias: los tres peores promedios
- e) para los conductores que hayan participado en más de nueve competencias: todos los promedios menos los 6 mejores

Los conductores que no hayan participado en ninguna carrera en el último año (comprendido el año en curso) serán desafectados del elenco. Su reinclusión se realizará en la última posición de su mejor nivel histórico.

Los conductores serán subdivididos en los siguientes niveles:

1° Nivel (TOP): Conductores con una penalidad entre 00:00 a 6:00 centésimas

2° Nivel (A): Conductores con una penalidad entre 6:01 a 12:00 centésimas

3° Nivel (B): Conductores con una penalidad entre 12:01 a 25:00 centésimas

4° Nivel (C): Conductores con una penalidad más de 25:01 centésimas

El **Ranking** será el reflejo del nivel de cada piloto a medida que va transcurriendo el año, tomado de las pruebas del año precedente y el corriente. Una vez finalizado el año se establecerá el nuevo **Elenco de Conductores Prioritarios** para el año siguiente, que será el inicial y que establecerá la categoría y el nivel de cada piloto para todo el año.

Art. 6 Reglamento Particular de la Prueba y Permiso de Organización

El Reglamento Particular de cada prueba debe ser confeccionado de acuerdo al “Reglamento Particular Tipo” con la modalidad descrita en el Anexo “Formularios”.

El Permiso de Organización debe ser pedido mediante el envío a la Subcomisión de Automovilismo Histórico de la CDA del formulario tipo con la modalidad descrita en el Anexo “Formularios” en los términos que fija el Reglamento del Campeonato Sport Histórico junto con toda la documentación a entregar a los participantes, reglamento, carnet de ruta, hoja de ruta y tabla de tiempos y distancias de acuerdo a los modelos expresado en el anexo correspondiente.

Art. 7 Publicidad

La publicidad en los vehículos está terminantemente prohibida, salvo la reconocida como oficial por el organizador de la prueba. Los nombres del conductor y el navegante pueden aparecer solamente una vez en cada lado del vehículo, en letras de una altura máxima de 10 cm. y dentro de un rectángulo de 10 cm. por 40 cm. de ancho.

Asimismo se permite la colocación del escudo o la denominación de la Escudería en cada lado de los autos pertenecientes a ella, de una dimensión máxima de 10 x 10 cm por lado.

Se tolera la decoración original en lo que se refiere a los escudos o logos identificativos, aún si se comportaban como publicidad, pero, limitadamente a cuando originariamente era utilizado en ese específico auto identificado con el número de chasis.

Cualquier otra forma de publicidad que no esté expresamente autorizada por la F.I.V.A. no puede aparecer en el automóvil.

Art. 8 Comisarios de Carrera

El Organizador debe designar los Comisarios de Carrera y un *Secretario de Información*, que cumpla las siguientes funciones:

- Responder, lo más detalladamente, a todas las demandas y/o preguntas propuesta por los participantes
- Dar a los participantes informaciones acerca del reglamento y sobre el desarrollo de la carrera

La nominación de quien cumpla la función de Secretario de Información debe ser publicada en el Reglamento Particular de la Prueba, como así también las condiciones necesarias para su reconocimiento. Los participantes deben estar informados sobre el lugar donde debe ser ubicado. El Secretario de Información puede asistir a las reuniones de Comisarios y debe estar presente siempre que haya compatibilidad de horarios de la carrera en:

- durante la verificación técnica y administrativa
- en la Largada
- en la Dirección de la prueba durante el desarrollo de la carrera
- en la Llegada

El Organizador debe designar además Comisarios de Recorrido en número adecuado a la exigencia de la manifestación. Los Organizadores están autorizados a valerse, donde sea necesario y en sustitución o integración de los Comisarios de

Recorrido de “Auxiliares de recorrido”, previo breve curso cuya finalidad sea el conocimiento de las normas básicas de la Regularidad Sport.

Los Organizadores deben designar al menos un Comisario/Auxiliar de Recorrido por cada puesto de control con competencia:

- de regular el ingreso de los autos, en las pruebas cronometradas con ingreso libre, distanciándolos entre ellos entre 20 a 30 segundos.
- de regular el tráfico y hacer de modo que los participantes no sean perjudicados.

A la finalización del paso del último auto cada Comisario/Auxiliar de Recorrido debe entregar al auto del Comisario que releva los puestos el informe, aún siendo negativo, de todo lo ocurrido

La CDA, como ente fiscalizador, designará el o los Comisarios Deportivos y técnicos de acuerdo a lo establecido por el RDA

Art. 9 Control técnico y administrativo

9.1 Normas para la verificación

El Organizador debe convocar a los participantes inscriptos a presentarse en los horarios y lugares indicados por el Reglamento Particular para el cumplimiento de la siguiente formalidad administrativa:

- Identificación del automóvil inscripto
- Identificación del piloto y navegante inscripto
- Control de Registro de Conducir
- Control de Licencia deportiva otorgada por la CDA (piloto y copiloto)
- Control de Documento de circulación y de admisión del automóvil inscripto
- Control de Póliza de seguro del automóvil inscripto
- Control del pasaporte FIVA

Y la siguiente formalidad técnica:

- Control de funcionamiento de luces reglamentarias
- Control de funcionamiento de luces de stop
- Control de funcionamiento de luces de giro (en los autos que vinieran de fábrica estas luces)
- Estado correcto de los neumáticos
- Estado del sistema de frenos

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 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, a criterio de los verificadores técnicos.

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

Los automóviles deben poseer únicamente los neumáticos homologados para uso normal. En cualquier caso, las cubiertas “slick” están prohibidas. Es aconsejable la portación de un extintor contra incendios y la utilización de cinturones de seguridad en los autos que así lo permitan

9.2 Determinación del año a utilizar para el hándicap

El año válido del auto para determinar el hándicap es el expresado en el Pasaporte FIVA

9.3 Modificaciones permitidas por razones de seguridad

En todos los autos así mismo están permitidas las siguientes modificaciones técnicas:

- montar un distribuidor con bobina en lugar de magneto
- montar una bomba de nafta eléctrica ya sea en lugar de la mecánica o como adicional
- montar alternador en lugar de dínamo
- montar un electro ventilador para la refrigeración del radiador del agua

Todos los componentes mecánicos y eléctricos utilizados en sustitución de los originales o agregados, deben ser correspondientes a las especificaciones técnicas de componentes existentes hasta el 31-12-1988

Dic. 2024

9.3 Modificaciones NO permitidas.

Sustituir frenos de tambor por discos, caja de cambios con sincronizados y/o dirección asistida cuando de origen el automóvil no los tuviera se consideran una modificación NO permitida. Asimismo puede ser considerado NO permitida la sustitución del motor original u otro elemento por criterio y luego del dictamen de los comisarios técnicos y FIVA, cuya decisión es inapelable.

De existir, estas modificaciones NO permitidas no impiden la participación. En el caso se agregará al hándicap un recargo de 10 años por cada uno de los ítems modificados.

Ejemplos:

Año de fabricación 1934. Modificación caja de cambios sincronizada. Coeficiente a aplicar para los cálculos 1,44

Año de fabricación 1934. Modificaciones Caja de cambios sincronizada y frenos a disco. Coeficiente a aplicar 1,54.

La autoridad competente para determinar si la configuración es la original o ha sufrido modificaciones no permitidas y/o aplicables de penalización es la ANS FIVA o quien esta determine en su defecto. Asimismo los competidores deberán firmar una declaración jurada en cada competencia al momento de la Verificación Administrativa indicando si su automóvil tiene o no modificaciones respecto a su originalidad NO permitidas. De ser observadas y confirmadas en la Verificación Técnica y/o durante el transcurso de la competencia modificaciones NO permitidas no señaladas en la Declaración Jurada se aplicará al automóvil participante el coeficiente máximo (1,88).

La autoridad FIVA o quien esta determine como mínimo inspeccionará 5 automóviles en la Verificación Técnica y/o durante el transcurso de la competencia y entregar un informe al Organizador indicando N° , marca, modelo y año del auto inspeccionado junto al resultado de la inspección. De los 5 automóviles al menos 2 deberán ser de pilotos TOP y/o entre los 15 primeros clasificados de la Clasificación General.

No estando previsto el régimen de Parque Cerrado a la finalización de la carrera, las eventuales verificaciones serán comunicadas al conductor enseguida después de pasar el CH de Llegada. El auto deberá dirigirse, en el menor tiempo posible, al lugar de verificación indicado.

9.4 Miras

Está prohibido cualquier elemento que sobresalga de los límites de la carrocería, no previsto por el fabricante, que tenga la finalidad de visualizar el relevamiento cronométrico. Tampoco está permitida la realización al externo y al interno del automóvil de miras con material adhesivo de dimensiones superiores a 15cm de largo y 2 cm de ancho; en cualquier caso las eventuales miras adhesivas no podrán superponerse a las placas porta números de la carrera, a las publicidades y a las placas de rally.

Art. 10 Recorrido- Duración- Hojas de Ruta- Carnet de Ruta

El recorrido de la carrera no puede ser superior a 350 km. por día de carrera salvo deroga que la Sub Comisión CDA se reserva conceder para los Grandes Eventos y en casos particulares y excepcionales.

El recorrido no debe ser cerrado al tráfico en pruebas de ruta, salvo específica deroga autorizada por la CDA o específicas prescripciones de la administración pública competente, deber ser descripto en la tabla de Tiempos y Distancias, en el Carnet de Ruta, el Reglamento Particular de la Prueba y en el Road Book (Hoja de Ruta) y debe ser subdividido en sectores a recorrer en tiempos establecidos.

Al Reglamento Particular de la Prueba y/o Hoja de Ruta se le debe agregar la planimetría del recorrido de las pruebas cronometradas que se desenvuelven en circuitos permanentes, áreas cerradas al tráfico o que tengan una distancia inferior a 300 mts.

Cada sector, de largo variable, puede ser constituido de un solo trayecto de recorrido, sin pruebas cronometradas o bien de una o más pruebas sean encadenas o no.

En caso de obstrucción del camino, o de otros casos de fuerza mayor verificados antes de la largada de la competencia, el recorrido puede ser modificado; o también, por motivos de seguridad, pueden ser neutralizados algunos trayectos del mismo.

Una vez realizada la largada, los participantes no pueden invocar, por motivo alguno, casos de fuerza mayor: como eventuales obstáculos provocados por la intemperie, obstrucciones o similares y por lo tanto deben ser superados por propia iniciativa por los participantes, pero siempre respetando las normas de las reglas de tránsito.

Las competencias pueden durar uno o más días.

Las tablas de tiempos y distancias y la hoja de ruta deben ser redactadas en conformidad con el modelo incluido en el presente reglamento en la Norma Suplementaria.

10.1 Tabla de Tiempos y Distancias, Carnet de Ruta

El Carnet de Ruta que el Organizador entrega a los participantes según el modelo en el Anexo correspondiente debe contener:

- Número de Carrera
- Apellido y nombre del Piloto y del Navegante
- La marca, modelo, año y handicap del automóvil
- La ubicación de los controles de largada, llegada y del resto del recorrido
- Los Horarios de largada del participante
- La ubicación y horarios de los controles de sellos

La Tabla de Tiempos y Distancias que el Organizador entrega a los participantes según el modelo en el Anexo correspondiente debe contener

- Los tiempos previstos para recorrer cada uno de los sectores en forma independiente
- La modalidad de desenvolvimiento de las pruebas
- Las Distancias parciales y totales de los distintos sectores y pruebas

Para cada sector y cada prueba las velocidades medias del recorrido no podrán superar las establecidas como límite por las Reglas de Tránsito nacionales, provinciales o municipales y reglamentadas por la FIVA/FIA.

Todas las distancias declaradas por el Organizador deben considerarse convencionales y aceptadas.

Se subraya que los Organizadores son responsables de establecer tiempos y velocidades medias que, además de estar contenidas en los límites previstos del presente reglamento, sean adecuadas a las características del recorrido y mantengan la carrera en los límites deportivos propios de la regularidad. Al respecto será competencia de los Organizadores

predisponer oportunos controles sobre el comportamiento de conducción de los participantes, para contener eventuales extralimitaciones.

Los horarios indicados en el Carnet de Ruta tienen valor oficial y son por lo tanto los únicos a tener en cuenta. Cada tripulación es responsable de su propio Carnet de Ruta. En particular compete a ellos presentarlo a los cronometristas en los controles y verificar que la registración de los tiempos sea hecha correctamente. La presencia en el Carnet de Ruta de correcciones y/o enmiendas no convalidadas por un Comisario de Carrera será motivo de exclusión de la carrera o de la clasificación.

El Carnet de Ruta debe ser entregado a los Comisarios de Carrera en el control de llegada de cada etapa. La falta de entrega será motivo de la exclusión de la clasificación.

Art. 11 Instrumentos de medición

La utilización de instrumentos de medición no está sujeta a restricción de ningún tipo

La sincronización de los cronómetros de los participantes sólo será permitida realizarla con el reloj expuesto para tal fin en la Largada. Cualquier otro tipo de sincronización durante el transcurso de la carrera con los cronómetros del fiscalizador, ya sea en forma manual o automática, queda expresamente prohibida.

Art. 12 Reglas particulares

Para las reglas concernientes a la ruta, los números de la competencia, señales para oficiales, señales para asistencia con la lista de comienzo, controles de tiempo, controles de sello, controles secretos, señales de ruta, castigos, seguro, cartas informativas, remitirse al Reglamento de la F.I.V.A. No se utilizará el "Parc Fermè" ni durante ni después del evento. (Ver Reglamento de Pruebas en B.: Desarrollo de Competencia).

Art. 13 Comportamiento de las tripulaciones

Durante toda la carrera, las tripulaciones deberán cumplir todas las Leyes de Tránsito, conducir prudentemente y seguir todas las instrucciones dadas por el Director del Evento. Esta prohibido asomarse con el auto en movimiento. En los trayectos entre el Cartel Amarillo de preaviso de zona de control y el fin de la zona de control pueden ser recorridos únicamente a bordo de su respectivo automóvil.

El Comisario Deportivo a solicitud del Director de la Prueba, o a quien éste autorice, tiene la facultad de retirar los números de un participante y excluirlo no sólo de la clasificación sino también del evento, cuando considere que su comportamiento atente contra el espíritu deportivo y la seguridad de los participantes, terceros o del evento en sí mismo.

Art. 14 Handicap y Descartes:

La utilización de handicap según el tipo de automóvil utilizado como así también la utilización de descartes sobre las pruebas a realizar son facultativos de cada organizador.

En el caso de utilizarse deberá ser de la siguiente manera:

14.1 Handicap:

A los puntos obtenidos se los multiplicará por 1, xx siendo xx las dos últimas cifras del año de fabricación del automóvil. La lista de autos Sport Histórico (Anexo "Autos Sport Histórico") determina los autos a los que se aplicará el coeficiente para los eventos que realizan esta modalidad. Todos los autos pertenecientes a los períodos A, B y C (construidos antes del 1-1-1931) independientemente de la fecha de fabricación, serán considerados como construidos en 1930; los puntos de penalizaciones serán entonces calculados multiplicando las penalidades por 1,30.

Los autos que no estén en la lista tendrán coeficiente máximo (1,86).

14.2 Descartes:

En las competencias de Tipo B y C (de más de 500km y de más de 1 etapa de duración) se permiten como máximo 1 descarte por etapa, no permitiéndose utilizar como descarte las pruebas sancionadas por una falta disciplinaria.

En las competencias de Tipo A de 200 a 500km no habrá descartes.

Dic. 2024

Art. 15 Escuderías

15.1 Conformación:

Al inicio de cada año se establece un registro de Escuderías que deberán ser informadas a la Subcomisión declarando: Nombre de Escudería y pilotos participantes. Durante el año se podrán incorporar nuevas Escuderías y/o nuevos participantes a Escuderías existentes siempre y cuando no hayan formado parte de otra Escudería.

Para cada carrera las Escuderías deberán estar conformadas por un mínimo de 2 y un máximo de 5 participantes. Si en una carrera una Escudería tuviera mayor cantidad de participantes inscriptos que 5, el representante de la Escudería deberá declarar en la verificación administrativa los 5 que representarán a la Escudería en esa carrera. Ningún participante puede formar parte en más de una Escudería.

15.2 Handicap Escudería:

Cada participante de una Escudería tiene asignado un Handicap Escudería.

Handicap Escudería= (20- Promedio según Ranking actualizado del ACA)

Para un participante cuyo promedio de Ranking. Sea superior a 20 o que no esté en el listado del Ranking. Se fija un máximo de 20. En este caso el Handicap Esc de dicho participante será 0 (20-20).

Puntaje de un participante en una carrera:

Puntaje piloto A = Promedio realizado en la carrera + Handicap Escudería

Puntaje de una Escudería en una carrera:

El puntaje de una Escudería es el resultado del promedio de los puntajes de cada participante.

Resultará ganadora la Escudería que obtenga el menor puntaje

Ejemplo:

Según Ranking: Piloto A: Nivel 5, Piloto B:12, Piloto C: Nivel 3, Piloto D: Nivel 16, Piloto E: Nivel 8

Escudería 1: Piloto A (Handicap Esc:15), Piloto B (HándicapsEsc :8)

Escudería 2: Piloto C (Handicap Esc: 17), Piloto D (HandicapEsc:4), Piloto E (HandicapEsc:12)

Resultado de la Carrera:

Piloto A: Promedio 4,5 / Piloto B: 13,2 Piloto C: 3,6 / Piloto D: 14,4 / Piloto E: 7,4

Escudería 1: (Piloto A + Piloto B) / 2 = ((4,5 + 15) + (13,2 + 8)) / 2 = 20.35

Escudería 2: (Piloto C + Piloto D + Piloto E) / 3 = ((3,6 + 17) + (14,4 + 4) + (7,4 + 12)) / 3 = 19,47

Ganadora Escudería 2

Art. 16 Clasificación

Los resultados serán divididos en:

- Categorías FIVA de autos (facultativo)
- Resultado general
- Pilotos A
- Pilotos B
- Escuderías

Art. 17 Reclamos

Todas las quejas deben ser presentadas por escrito y junto con un depósito de u\$s 300.- (trescientos). El depósito sólo será reembolsado si la queja resultase justificada.

Se hace saber que:

- Cualquier queja sobre la validez de una inscripción, la calificación de los participantes, conductores o vehículos debe presentarse no después de 1 (una) hora del término de la revisión técnica antes del evento.
- Cualquier queja sobre la manera en que los grupos o clases son formados, debe presentarse dentro de 1 (una) hora de su publicación.
- Cualquier queja sobre un error o una irregularidad en la lista de resultados, debe presentarse dentro de los 15 (quince) minutos de la publicación de los resultados aprobados por los Oficiales siempre y cuando no se haya realizado la entrega

Dic. 2024

de premios, la cual es inapelable. Los resultados de los tiempos registrados de los participantes deberán ser publicados por el Organizador al menos 30 minutos antes de la premiación

Art. 18 Reglas generales

Al inscribirse cada participante:

- Declara conocer y se compromete a respetar el presente reglamento.
- Reconoce a la CDA del ACA como la única autoridad deportiva.
- La hoja de ruta tiene la finalidad de ubicar el recorrido no teniendo ninguna función deportiva.

B.: DESARROLLO DE COMPETENCIAS

Los participantes/conductores inscriptos tienen que presentarse, en los horarios y en el lugar indicado en el reglamento particular de la prueba, para el cumplimiento de las siguientes formalidades:

- identificación del concurrente y del conductor (piloto) inscripto y del navegante eventual;
- control de los registros de conducir y de las licencias deportivas;
- identificación del auto inscripto mediante los documentos listados en el precedente art. 9.1;
- control de la correspondencia del auto con su pasaporte FIVA

Con el control de los autos y los documentos los organizadores no son responsables de la correspondencia de los autos a la normativa vigente para circular en la calle, ni de las condiciones de manutención de los automóviles; los participantes y los conductores permanecen por lo tanto como los únicos responsables.

Art. 19 Largada

Las señales para el comienzo del evento y para los sectores de prueba especial son dadas individualmente, con el auto parado. Largada y el motor en marcha, con los siguientes avisos dados en voz alta:

- 20 segundos;
- 10 segundos;
- 5 segundos;
- LARGADA!

Los últimos cinco segundos son contados uno por uno. Si un participante, ya bajo las órdenes de comienzo, no puede partir, se le permitirá ser empujado para comenzar (bajo control del oficial de la competencia) con un máximo retardo de 15 segundos.

El participante que no larga en su orden, puede largar su reloj, y partir sin pasar por la puerta de largada hasta 15 minutos después de su tiempo teórico de largada.

Art. 20 Abrepista

Los Organizadores deben preceder durante todo el recorrido, con un anticipo no superior a 2 minutos, los autos de la carrera por un auto "Abrepista test crono", individualizada con un número. Los cronometristas tienen que relevar los horarios de tránsito de este auto y transmitirlos junto a los horarios de tránsito de los autos de carrera. Además del auto "Abrepista test crono" los Organizadores pueden utilizar un máximo de cuatro autos abrepista.

Art. 21 Reordenamientos

En las etapas cuya duración sea mayor a 6 horas luego de una neutralización se deberá continuar la carrera con un Control Horario (Relargada) con hora establecida para cada participante en el mismo orden de largada que al inicio de la competencia

Art. 22 Tiempo máximo

Un participante será considerado fuera del tiempo máximo establecido:

Si pasa por un PC un CH o un CS con un atraso de más de 15 minutos con respecto a su hora teórica de paso. No pudiendo acumularse retrasos de más de 60 minutos a lo largo de toda la etapa.

El Organizador tiene la facultad de aumentar los valores aquí mencionados siempre y cuando sean oficialmente aprobados por la CDA y comunicado a cada participante.

En el Carnet de Ruta se deberá indicar para cada uno de los Controles de Sellos tanto la hora inicial como la hora límite de paso. El último control de sello si reemplazara al CH en la finalización de cada etapa tendrá un tiempo máximo no menor a 60 minutos

Art. 23 Controles de sello

Los Controles de Sello (CS) tienen la finalidad de controlar el escrupuloso respeto del recorrido establecido. Los conductores deben detener el auto para hacerse colocar en el lugar correspondiente del Carnet de Ruta el sello de control o el "visto transitar", la falta de este será motivo de **una penalización de 500 puntos hasta la exclusión**. Todos los CS deben estar oportunamente señalados con la modalidad y con los carteles conforme al modelo de la Norma Suplementaria. Los automóviles participantes que se presenten a un CS en sentido contrario o diverso al previsto por el Organizador, serán excluidos de la competencia.

Art. 24 Controles Horarios

Los Controles Horarios (CH) tienen la finalidad de delimitar los sectores en los cuales se subdivide el recorrido de la competencia para regular el desenvolvimiento de la misma y para hacer respetar la velocidad media prevista. Deben estar ubicados tanto en la Largada y la llegada como en distintos tramos de cada etapa al menos cada 90 km. Serán admitidos como excepción también sectores de largo superior a 90km en los cuales no se pueden efectuar pruebas cronometradas. Los relevamientos pueden ser efectuados tanto al minuto, al segundo o a 1/100 de segundo sin tolerancia alguna. El retraso o anticipo en un CH no deben ser recuperados en los CH subsiguientes. Los CH pueden coincidir tanto con la finalización o el inicio de un PC. Todos los CH deben estar oportunamente señalados con la modalidad y con los carteles conforme al modelo del CDI. Los automóviles participantes que se presenten a un CH en sentido contrario o diverso al previsto por el Organizador, serán excluidos de la competencia.

En caso de CH al minuto se debe respetar las siguientes normas:

Las tripulaciones deben dejar libre al tránsito la " zona de detención ", a la que se les permite entrar , a bordo de su auto, en el minuto anterior al tránsito teórico y deteniéndose sólo durante el tiempo necesario para registrar el tiempo de tránsito. En el momento del registro del tiempo , el auto debe estar dentro de la zona de detención .

Si el vehículo no está dentro de la zona de detención , la tripulación debe ser excluida.

Durante las operaciones de detención y registro del tiempo sólo un componente de la tripulación puede no estar en el vehículo .

El tiempo empleado en la operación de registración del tiempo no es de ninguna manera neutralizado .

La registración del tiempo se realiza en el momento en que un miembro de la tripulación entrega a los cronometristas el Carnet de Ruta.

En el caso de que más autos están pasando un CH en el mismo minuto, el cronometrista anotará en los Carnet de Ruta, hora de inicio del siguiente sector diferente para cada vehículo , dando prioridad en las operaciones a la tripulación con el menor retraso en comparación con el tiempo de tránsito estimado .

El CH se puede ser efectuado:

- a) con la anotación del tiempo de tránsito que normalmente coincide con el inicio de la siguiente sector
- b) con la anotación del tiempo de tránsito y la hora de inicio del siguiente sector , confirmado o variado por el cronometrista en ese puesto como comienzo del siguiente sector.

En las carreras Gran Evento definido por la presencia de un alto número de participantes, pueden pasar en el mismo minuto , un máximo de dos autos. El tránsito de un mayor número de autos en el mismo minuto debe ser expresamente autorizado por la CDA .

Art. 25 Pruebas Cronometradas (PC)

Son denominadas Pruebas Cronometradas o "Control Prime" (PC) los tramos cronometrados del recorrido insertados en un sector.

Los relevamientos deben ser efectuados a 1/100 de segundo sin tolerancia alguna. Los descartes respecto a los tiempos impuestos, como ocurre con los CH efectuado a 1/100 de segundo, son los que determinan la clasificación.

Los PC pueden ser efectuados:

- Sea con partida relevada, en tal caso el participante tiene la facultad de elegir libremente la hora de inicio, siempre dentro de los 10" posteriores al eventual "vía libre" del Comisario o Cronometrista quien deberá dar la señal de largada manteniendo, como mínimo, el intervalo temporal previsto y establecido en el ORDEN DE LARGADA.
- Sea con partida teórica inmediatamente simultánea al CH, en tal caso la hora de inicio del PC depende de la hora de inicio del CH.

Dic. 2024

Pueden ser previstos más PC consecutivos (encadenados), donde la hora de paso al final del PC precedente corresponde a la hora de inicio del PC sucesivo, y así sucesivamente.

La modalidad de desenvolvimiento de los PC debe ser siempre especificado en el “reglamento particular de la prueba”; y/ o la Hoja de Ruta para los PC ubicados en áreas cerradas o circuitos permanentes, será necesario agregar una planimetría explicativa.

No pueden efectuarse Pruebas cronometradas (PC) al interno de otras Pruebas Cronometradas (PC).

Las pruebas cronometradas de largo hasta a 150 mts. deberán tener una velocidad media igual o inferior a 28 km/h.

Las pruebas deberán tener un largo mínimo de 40mts.

Las pruebas cronometradas deberán tener un tiempo mínimo de 7”.

Cuando el inicio en de una serie de PC sea el mismo tiempo para todos, cualquiera sea la distancia que cubran los mismos, todos ellos serán considerados, a los efectos del cómputo reglamentario, como menor a 300 mts.

Todos los PC deben estar oportunamente señalados ya sea tanto al inicio como al final, con la modalidad y con los carteles conforme al modelo del CDI.

En el trayecto de recorrido comprendido entre el cartel amarillo de inicio, el cartel rojo y el cartel beige de fin de zona de relevamiento esta prohibido detener la marcha y/o abrir las puertas. Los autos que por roturas o razones de causa mayor que se hayan detenido en la zona de relevamiento deberán ser removidos de ésta inmediatamente según las indicaciones del Comisario so pena de exclusión. Esta además prohibido el acceso tanto del piloto como el navegante a pie a dicha zona.

Los automóviles participantes que se presenten a un PC en sentido contrario o diverso al previsto por el Organizador, serán excluidos de la competencia.

Art. 26 Relevamiento de Tiempos

26.1 Sincronización

La Hora Oficial de la Competencia será la UTC (Coordinated Universal Time) provisto por el sistema GPS indicado por el reloj expuesto por el Organizador 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 ser sincronizados con un sincronizador encendido no antes de 2 horas de la Largada del primer cronómetro del recorrido de la competencia, conectado en una línea “N.A. (normalmente abierta) , con la Hora Oficial de la Competencia no antes de 1 hora del paso del primer participante. Enseguida después del paso del último participante cada aparato de relevamiento del Organizador debe ser verificado por el sincronizador conectado por línea N.A., si el desfase encontrado respecto a la Hora Oficial es mayor a +/- 5 centésimas el relevamiento será anulado.

El desfase puede también ser verificado mediante un análisis estadístico, tomando los 20 mejores clasificados si al menos 15 de ellos tienen un error de +/-30 centésimas.

Cuando se utilicen dispositivos durante más de cuatro horas, debe hacer una nueva sincronización de cada uno de ellos.

26.2 Relevamiento de Tiempos

Todos los relevamientos al 1/100 de segundo deben ser tomados automáticamente, por medidores de presión conectados a un cronómetro con impresora, en el momento en que el automóvil transita con su rueda delantera el presóstato. Los presóstatos deben estar instalados perpendicularmente al camino. Con el fin de identificar eventuales errores del relevador de tiempo, el paso del participante, además de automáticamente, debe ser relevado también en forma manual utilizando el mismo cronómetro o con otro exactamente igual al conectado a la línea del presóstato cuando el tránsito de la rueda delantera supere la línea de control. En caso de verificar diferencias superiores a 20/100 de retraso respecto al relevamiento automático, los Comisarios que efectúan la verificación aplicarán para ese relevamiento, solo en el caso que el participante hiciese el reclamo de verificación de su tiempo, las penalizaciones medias del mismo tomadas en todos los otros relevamientos excluido el relevamiento objeto de reclamo. El eventual desfase del cronómetro manual anulará el tiempo relevado, sólo cuando el mismo sea objeto de pedido de verificación.

En cualquier prueba tomada a la centésima de segundo si al menos el 80% de los participantes acusa un retraso de más de 1” respecto del tiempo impuesto dicha prueba será anulada.

La imposibilidad de tránsito en el tiempo previsto cualquiera sea el relevamiento, limitadamente a un máximo del 20% de los participantes, por causas independientes de su voluntad, deben ser certificado por el Director de la Prueba o el

Dic. 2024

cronometrista del relevamiento; al final de la competencia constatada dicha imposibilidad, a su inapelable juicio, el Director de la Prueba aplicará al participante interesado la penalización media del mismo tomada en todos los restantes relevamientos, excluido la penalización tomada en el relevamiento en cuestión. En caso que el porcentual de participantes imposibilitados sea superior al 20% la prueba será anulada.

En el caso de falta del tiempo tomado o mal funcionamiento del equipo de los cronometristas limitadamente a un máximo del 20% de los participantes, por causas independientes de su voluntad, deben ser certificado por el Director de la Prueba o el cronometrista del relevamiento; al final de la competencia constatada dicho error, a su inapelable juicio, el Director de la Prueba aplicará al participante interesado la penalización media del mismo tomada en todos los restantes relevamientos, excluido la penalización tomada en el relevamiento en cuestión. En el caso de falta del tiempo tomado o mal funcionamiento del equipo de los cronometristas, el porcentual sea superior al 20% la prueba será anulada.

Si en un P.C. al menos el 50% de los conductores clasificados como Top, A y B acusan un retraso de más de 1 "que el tiempo impuesto, el PC debe ser cancelado.

Art. 27 Cronología

Todos los sobres conteniendo las planillas originales de los tiempos tomados relativos a los CH y PC deben contener un epílogo sellado y firmado por los cronometristas de cada puesto de relevamiento indicando:

- la sincronización realizada por un sincronizador conectado por una línea N.A.
- el número del auto participante que pasó, con la eventual indicación específica de los números de autos a los cuales se les tomó manualmente.
- La verificación de sincronización final realizada con el sincronización conectado a una línea N.A.
- Cualquier otra eventual indicación útil para la interpretación de las planillas que no deben presentar jamás correcciones o cancelaciones que la hagan ilegible; en caso de ambigüedad en la determinación del tiempo relevado de un auto participante, se debe atribuir el tiempo más favorable.

Art. 28 Verificación de tiempos oficiales

Para descubrir y resolver posibles inexactitudes debido a errores de transcripción, transmisión o elaboración, todos los tiempos oficiales de las pruebas deben ser expuestos, donde indique el Reglamento Particular de la Prueba. Los participantes, teniendo a vista tales tiempos, tiene un plazo de 15 minutos para pedir por escrito al Director de la Prueba o al Comisario Deportivo el control de los tiempos en duda.

Art. 29 Cálculo de la Media

En todos los casos previstos en los cuales sea necesaria la utilización de la media de las penalizaciones, la misma será calculada como sigue:

Serán preliminarmente excluidas del cálculo todas las pruebas objeto de reclamo por problemas de cronometraje o impedimentos al tránsito certificados por informes del comisario Deportivo y/o Director de la Prueba, serán ulteriormente excluidas del cálculo la mejor y la peor prueba. La suma de las penalidades de las pruebas remanentes regularmente disputadas serán divididas por el número de las mismas pruebas el resultado deberá ser redondeado a la unidad más cercana para determinar el valor de la media a atribuir al participante.

En caso de carreras que se disputan en varios días, cualquiera sea el número de pruebas previsto por cada día mientras sea superior a 15, el cálculo de la media será hecho al fin del día con tomando las pruebas del día mismo, diversamente las pruebas disputadas en ese día serán acumuladas para el cálculo de la media con aquellas del día sucesivo.

En caso que el último día prevea un número inferior a 15 pruebas, el cálculo de las eventuales medias a atribuir en el curso del último día tomará en cuenta todas las pruebas disputadas también en los días previos, en acumulación como está previsto en el párrafo precedente, excluyendo del cálculo los efectos de eventuales otras medias ya atribuidas, descartando siempre y solo la mejor y peor prueba además de aquellas que son objeto de reclamo pero teniendo como válidas a los fines de la clasificación las medias ya atribuidas.

Art. 30 Clasificación

En base a la suma de los puntos de las penalizaciones totales de cada participante debe ser compilada una Clasificación General, una de pilotos A, una de pilotos B, una de Índice de Performance, una de Escuderías y tantas como categorías de autos hubiera (facultativo). La graduación debe seguir el orden creciente de la penalidad

Clasificación: - Clasificación Gral.
Escala de puntos

En las clasificaciones, en caso que haya igualdad en la suma de puntos de penalización obtenidos por cada participante la precedencia debe ser dada al participante que haya realizado el menor número de penalidad en la primera prueba y en caso de persistir la igualdad seguir con la segunda, tercera y así hasta la última. Si llegara a haber nuevamente igualdad, el ganador será el conductor del automóvil más antiguo.

Art. 31 Disposiciones diversas

31.1 Números de carrera

A cada auto participante se le debe asignar un número de carrera

La Organización deber suministrar como mínimo 2 números adhesivos en forma gratuita que los participantes deben colocar en ambas puertas delanteras y en el caso de la existencia de un tercer número en el capot.

Los números de carrera pueden contener la publicidad oficial del evento, mientras ésta no se superponga con el número, la que será obligatoria para los participantes.

31.2 Carteles de señalización

Todos los controles deben ser señalados en la ruta mediante carteles circulares de un diámetro no inferior a 70 cm Los símbolos y las distancias entre los carteles están indicadas en el anexo correspondiente, que conforma este reglamento

31.3 Prohibido obstaculizar el desarrollo del evento

No se permite detener el auto, retroceder, invertir la marcha, abrir las puertas u obstaculizar de cualquier manera a los otros participantes en la zona de control individualizada mediante los carteles de inicio y fin de zona de control

31.4 Premios

Los premios deben ser simbólicos y de honor. Los premios únicamente serán entregados en el lugar de realización de la premiación.

31.5 Reunión de Pilotos

El Organizador luego de la verificación Administrativa y Técnica y al menos 30 minutos antes de la largada deberá realizar una Reunión de Pilotos a los fines de dar a conocer las recomendaciones en términos de seguridad, el desarrollo de la prueba y las modificaciones o características particulares que pudieran surgir de último momento

31.6 – Documentación de cierre

A la finalización de la carrera los Organizadores deberán entregar al comisario CDA toda la documentación referida al evento incluida las clasificaciones finales.

PENALIDADES

Art. 1 Carnet de Ruta

No entregar el Carnet a la llegada (salvo perdida denunciada durante la carrera al Director de la Prueba o al Comisario Deportivo, cuya decisión es inapelable). Exclusión
Falta de un control de sello desde 500 puntos por cada sello faltante hasta la EXCLUSION, cuya decisión es del Comisario deportivo e Inapelable.
Alteración del Carnet de Ruta no avalado por autoridad competente exclusión

Art. 2 Controles - Sello (C.S.)

Los Controles de Sello estarán situados a lo largo de la ruta para controlar que los conductores respeten la ruta establecida. Se aclara que los Controles de Sello tendrán tiempos personales para cada conductor. Está penalizado con 300 puntos pasar en adelante con respecto al tiempo indicado, éste se confirma en los carnets de ruta propios. En cada punto de control, el conductor recibe un sello oficial en dicho carnet. La ausencia de alguno de ellos es motivo de una penalización de 500 puntos hasta la exclusión
No necesita bajarse del vehículo.
Serán penalizados con 500 puntos quienes superen el tiempo máximo establecido por el Organizador.

Art. 3 Controles Secretos

A lo largo de la ruta podrá haber controles secretos que se ubicarán para controlar que el límite de la velocidad promedio sea respetado.

El tiempo de los Controles Secretos será tomado por minutos.

Método de penalización:

Para un participante que pasa tarde: castigo: cero puntos

Para un participante que pasa menos de cinco minutos antes, basados en un límite de tiempo teórico:

castigo: cero puntos

Para un participante que pasa entre cinco y quince minutos antes, basados en un límite de tiempo teórico:

castigo: 300 puntos hasta la exclusión

También serán penalizados los participantes que ante el control secreto con radar no cumpla con las velocidades máximas de ese lugar
castigo: 300 puntos hasta la exclusión

Art. 4 Controles Horarios (C.H.)

Los Controles Horarios estarán ubicados a lo largo del circuito para la asignación de puntos de penalización. El tiempo de los Controles Horarios será tomado a la centésima de segundo o al minuto.

Los participantes deberán esperar fuera del área de control el tiempo que deseen antes de pasar por el mismo en el tiempo fijado. Los conductores recibirán los siguientes puntos de penalización:

C.H. a la centésima: por cada centésima de segundo más o menos que el tiempo teórico dado castigo: 1 punto (con máx. 100)

CH al minuto: 100 puntos hasta el minuto anterior y luego el minuto posterior al tiempo teórico

A partir del tiempo máximo castigo: 500 puntos

Para participantes que llegan al punto de Largada más de 15 minutos tarde: castigo: 100 puntos

Nadie puede detenerse dentro de:

50/100 metros antes de la línea de control

25/50 metros después de la línea de control

castigo: 100 puntos

Art. 5 Primes o Pruebas Cronometradas (PC)

Las Pruebas Cronometradas estarán situadas a lo largo de la ruta para la asignación de puntos de penalización. El tiempo de las Pruebas Cronometradas será tomado a la centésima de segundo.

Las Pruebas Cronometradas están situadas en:

Los participantes deben esperar fuera del área de control el tiempo que deseen antes de pasarlo, y sólo dentro del área por el tiempo necesario para el control.

Los conductores recibirán los siguientes puntos de penalización:

PC. Para cada centésima de segundo más o menos que el tiempo teórico dado para cada control: castigo: 1 punto (con máximo de 100)

Nadie puede detenerse dentro de:

50/100 metros antes de la línea de control

300 metros después de la línea de control

castigo: 100 puntos

Al final del PC los participantes deberán continuar sin detenerse.

Art. 6 Serán excluidos de la clasificación

- A) Participantes que no cumplan con el recorrido de la hoja de ruta.
- B) Participantes que lleguen al C.H.CS o PC más de 15 minutos (o el tiempo máximo indicado por la dirección de la prueba) después de su PROPIO TIEMPO TEORICO.
- C) Participantes que hayan perdido o adulterado sus carnets de ruta
- D) Participantes que no se comporten correctamente hacia otros participantes de acuerdo a lo establecido por los Comisarios del Evento, quienes no pueden ser discutidos.
- E) Participantes que violen las Leyes de Tránsito.
- F) Participantes que hayan hecho conducir el auto por una persona diferente al piloto declarado
- G) Por bloquear deliberadamente o causar daños a otros participantes y/o terceros
- H) Por pasar un control en sentido contrario o diverso al previsto
- I) Por no conformidad del automóvil con las Leyes de Tránsito
- J) Por inobservancia a la norma de sincronización de los relojes por los participantes
- K) Participantes que no se hayan presentado a todos los Controles de Sello

Art. 7 Otras penalizaciones

Participantes NPC (No Paso Control): Serán todos clasificados la suma de puntos obtenidos más una penalización de 500 puntos por cada prueba (CH, CS y/o PC) en la que no se haya registrado su paso.

Participantes que abandonen en una etapa: Puede ser readmitido a la etapa siguiente (día), asignándole el puntaje del último clasificado, mas una multa de 500 puntos, con tal que dentro de los 30 minutos de expuesta la clasificación para esa etapa, el participante le informe al Director de la Prueba por escrito su intención de continuar en el evento. Cada caso será decidido por la Dirección de la Prueba. Esta excepción no es aplicable para la última etapa del evento

Por no largar en el orden y el tiempo establecido

100 Puntos

Por parar el auto en zona de control PC

100 Puntos hasta la exclusión

Por acceso no autorizado de cualquiera de los tripulantes a zona de control

100 Puntos hasta la exclusión

Por irregularidad de la Documentación presentada en la Verificación

no admisión

Por no respetar los horarios de verificación previstos

no admisión

Por falta de los números de carrera o de las patentes de identificación

amonestación hasta exclusión

Por falta de comunicación de su abandono de la prueba al Organizador

amonestación hasta exclusión

Por asomarse del auto en zona de control

100 pts. Hasta la exclusión

Por comportamiento imprudente de un piloto o un navegante

hasta la exclusión

Por reemplazo del piloto o copiloto declarado en la Verificación (1 sola vez)

desde 500 pts. hasta la desclasificación

Por ausencia del copiloto declarado en la verificación administrativa

desde 500 pts. hasta la desclasificación

Participante que cambie el auto inscripto durante el transcurso de la carrera penaliza con el hándicap correspondiente a los autos utilizados y 2500 puntos de penalización. (Sólo con autorización expresa de la Dirección de la Prueba y por una sola vez)

Dic. 2024

Hoja de Ruta

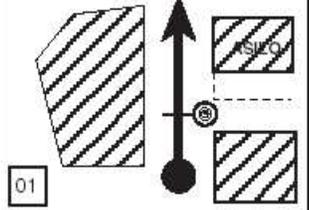
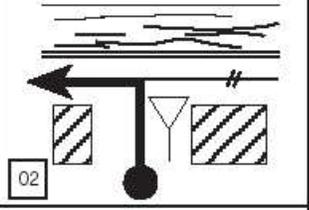
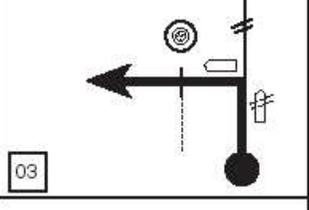
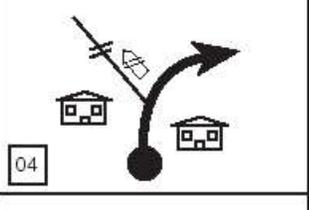
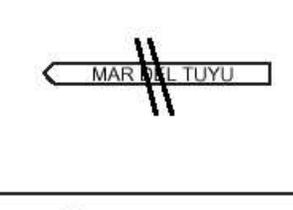
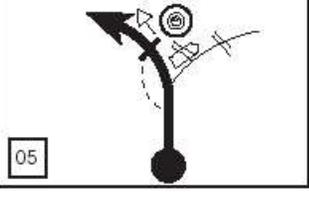
INSTRUCTIVO HOJA DE RUTA (ROAD BOOK)

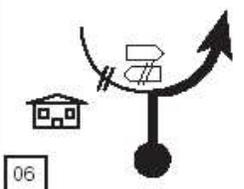
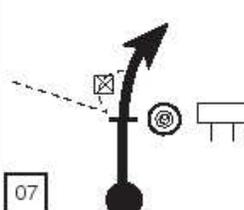
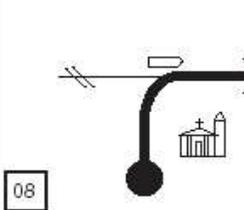
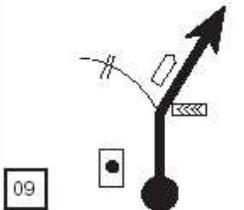
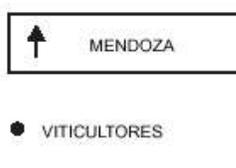
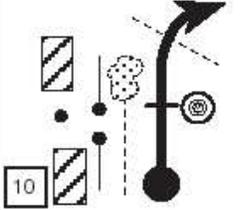
- El sentido de lectura es desde arriba hacia a bajo.

<i>SIMBOLOS DE HOJA DE RUTA.</i> SYMBOLS OF ROAD-BOOK			
	CONTROL HORARIO CONTROLLO ORARIO TIME CONTROL		IGLESIA CHIESA CHURCH CAPILLA CAPPELLA CHAPEL
	COMBIZO CONTROL DE PRUEBA PARTENZA PROVA DI ABILITA START OF ABILITY TRIAL		EDIFICACION EDIFICAZIONE BUILDING
	FINAL CONTROL DE PRUEBA ARRIVO PROVA DI ABILITA ARRIVAL OF ABILITY TRIAL		SEMAFORO SEMAFORO TRAFFIC LIGHTS
	CONTROL DE SELLO CONTROLLO TIMBRO ROAD-BOOK CHECKING		ESTACION DE SERVICIO DISTRIBUTORE GAS STATION
	PARADA OBLIGATORIA FERMATA OBLIGATORIA COMPULSORY STOP		TRANQUERA STECCATO GATE
	PUNTO DE REFERENCIA PUNTO DI RIFERIMENTO DATUM POINT		GUARDA GANADO GUARDA BESTIAME CATTLE KEEPER ALCANTARILLA PONTICELLO DRAIN
	SEÑALIZACION DE LOCALIDADES LOCALITA' SEGNALETA LOCALITY SIGNAL		MONUMENTO MONUMENTO MONUMENT
	SUBIDA SALITA UP HILL BAJADA DISCESA DOWN HILL		GUARDA RAIL GUARDRAIL GUARDRAIL
	PRECAUCION ATTENZIONE PAY ATTENTION SUMA MOLTA VERY		FERROARRIL FERROVIA TRAIN RAILWAY
	TUNEL / ARCO GALERIA TUNNEL		PUENTE PONTE BRIDGE
<p>NOTA :</p> <p style="text-align: center;">LAS DISTANCIAS CITADAS EN ESTA HOJA DE RUTA SON ORIENTATIVAS.</p> <p style="text-align: center;">LE DISTANZE INDICATE IN QUESTA CARTA STRADALE SONO ORIENTATIVE.</p> <p style="text-align: center;">THE DISTANCES MENTIONED IN THIS ROAD BOOK ARE ONLY ORIENTATIVE.</p>			
1000 MILLAS SPORT. "La Aventura III" 1998.			

Dic. 2024

- La encuadernación deber ser hecha por medio de un espiral plástico o metálico que permita la apertura a 360° y que resista numerosas manipulaciones.
- Al inicio de la Hoja de Ruta debe figurar una página que contenga la simbología utilizada.
- Debe estar indicado una referencia para verificar el cuentakilómetros.
- En el encabezamiento de cada página debe estar indicado el número de sector (cada sector está comprendido entre dos controles horarios), el tiempo impuesto, el kilometraje y la velocidad promedio.
- Cada página debe ser numerada con numeración progresiva para un mismo fascículo.
- Cada información (cinco por hoja) debe ser numerada y separada de la sucesiva con una línea horizontal. (La numeración comenzará nuevamente de uno en cada control horario).
- Las informaciones cuyas distancias sean inferiores a 200 mts no deben estar separadas por una línea.
- Cada indicación que no pueda ser visualizada desde el camino debe estar indicada entre paréntesis...
- Para cada Control Horario, Inicio o Arribo de los PC y Controles de Sello reproducir los símbolos estándar e indicar con precisión la ubicación de estos controles.
- Las carteles reproducidos deben ser indicados con el mismo dibujo que aparecen en la ruta.
- Todos los carteles que indiquen cambio de dirección en la ruta deben ser recuadrados con la flecha de dirección indicando la dirección real.
- Los carteles de señalización reproducidos que no correspondan el camino a seguir, pero que sirvan únicamente como referencia deben ser tachados con 2 barras.
- Indicar con precisión la ubicación de los distintos controles.
- Cada sector debe iniciarse desde una nueva página
- Cada información relativa a los PC debe resaltar del resto del texto (evidenciarlo por ejemplo con un recuadro o mediante la utilización de un color contrastante)
- En cada dibujo el punto de origen del dibujo debe estar siempre ubicado abajo
- Señalar los puntos del trayecto que precisen especial atención con 1, 2 o 3 signos de exclamación
- Cada página debe quedar suficientemente libre de manera tal que los participantes puedan escribir sus propias observaciones.
- Las indicaciones deben ser legibles teniendo en cuenta que deberán ser leídas de noche en un auto en movimiento.
- Los cambios de superficies de la ruta (de asfalto a tierra o viceversa) deberán estar señalados con un doble trazo en la línea vertical central.

SECTOR 5	C.H.		DIRECCION	INFORMACION	Distancia total regresiva
	6	7			
	GRAL. PIRAN				
	BUENOS AIRES				
	Km.				
	44,830				
	Tiempo				
	1h 18'				
	Media km/h				
	35				
DISTANCIA		DIRECCION	INFORMACION	Distancia total regresiva	
Total	Parcial				
0,000	0,000			44,830	
0,030	0,030			44,800	
3,930	3,900			40,900	
8,560	4,630			36,270	
9,610	1,050			35,220	

SECTOR 5	C.H. 6		GRAL. PIRAN		Km. 44,830	Distancia total regresiva
	C.H. 7		BUENOS AIRES		Tiempo 1h 18' Media km/h 35	
DISTANCIA		DIRECCION	INFORMACION			
Total	Parcial					
24,330	14,720					20,500
24,600	0,270					20,230
24,870	0,270					19,960
42,600	17,730					2,230
44,830	2,230					0,000

Dic. 2024

Señalización

CARTELES DE SEÑALIZACIÓN

	INICIO ZONA RELEVAMIENTO CARTELES CON FONDO AMARILLO ROJO	FIN ZONA RELEVAMIENTO CARTELES CON FONDO AMARILLO ROJO	INICIO ZONA RELEVAMIENTO CARTELES CON FONDO AMARILLO ROJO	FIN ZONA RELEVAMIENTO CARTELES CON FONDO AMARILLO ROJO	INICIO ZONA RELEVAMIENTO CARTELES CON FONDO AMARILLO ROJO	FIN ZONA RELEVAMIENTO CARTELES CON FONDO AMARILLO ROJO
PC SIMPLE Y ENCADENADO DISTANCIA SUPERIOR A 300 METROS						
PC SIMPLE Y ENCADENADO DISTANCIA INFERIOR A 300 METROS						
PC SIMPLE DISTANCIA SUPERIOR A 300 METROS						
PC SIMPLE DISTANCIA INFERIOR A 300 METROS						
PC ENCADENADOS DISTANCIA SUPERIOR A 300 METROS						
PC ENCADENADOS DISTANCIA INFERIOR A 300 METROS						
CS						
CH						

DURANTE LAS PRUEBAS CRONOMETRADAS

- EL TRAMO DEL RECORRIDO COMPRENDIDO ENTRE EL CARTEL AMARILLO DE INICIO Y EL CARTEL BEIGE DE FIN DE ZONA DE RELEVAMIENTO PUEDE SER RECORRIDO POR LOS CONDUCTORES Y NAVEGANTES SOLO A BORDO DE SU PROPIO AUTO

DURANTE LAS PRUEBAS CRONOMETRADAS Y LOS CONTROLES HORARIOS

- ENTRE EL CARTEL AMARILLO DE INICIO Y EL CARTEL BEIGE DE FIN DE ZONA DE RELEVAMIENTO ESTA PROHIBIDO DETENERSE (PARA EL AUTO) Y ESTACIONARSE

Lista de autos Homologados: “Autos Sport Histórico”

Homologados entre los que se inscribieron en las pruebas del 2004 a 2025. Se irán incorporando nuevos autos a medida que sean homologados por la Subcomisión por solicitud del club organizador que haya recibido la inscripción de un auto que no esté en el listado.

Condicional: significa que tiene menor interés histórico y de acuerdo a eso tienen menor prioridad en caso de selección

AC 16/80 Comp Sport	DKW Coupe Fissore (Condiciona	Mercedes Benz 190 SL
AC Cobra 427	Eniak Antique (Cndiciona	Mercedes Benz 220 S
Alfa Romeo RL	Facel Vega H400	Mercedes Benz 230,250, 280 SL,CE
Alfa Romeo 6C 1500 SS	Ferrari 225S	Mercedes Benz 250 280 SE(Condiciona
Alfa Romeo 6C 1750 GS	Ferrari 250	Mercedes Benz 380, 500, 560 SEC (Cond)
Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans	Ferrari 330, 365	Merc Benz 280,350,380,450 SL SLC
Alfa Romeo 6C 2500 SS Corsa	Ferrari 275 GTB/4	Mercedes Benz 300 SL, GW
Alfa Romeo 2600 SZ, GT	Ferrari Dino 246	MG K 3 Supercharged
Alfa Romeo 1900 SS, SSZ	Ferrari 365 Daytona	MG Midget (Condiciona Post 73)
Alfa Romeo 2000 Spider Touring	Ferrari 308	MG J2
Alfa Romeo Giulietta TI (Condiciona	Fiat 508S MM	MG TC
,Sprint,Spider, SS	Fiat 1100	MG TD
Alfa Romeo Giulia 1600 Super, TI Super, 1300	Fiat 1200, 1500 Spider	MG TF
(condicionales)	Fiat 850 Coupe, Spider (Condicionales)	MG A
Alfa Romeo Giulia GT, GTV, GTA (Bertone)	Fiat 1500, 1600, 125 Coupé (Condicionales)	MG B (Condiciona Post 73)
Alfa Romeo Giulia Spider, Sprint	Fiat 124 Coupe (Cpndiciona), Spider	Morgan Plus 4
Alfa Romeo Montreal	Fiat Dino	Morris Mini Cooper "S"
Alfa Romeo Alfasud Sprint, Ti (Condicionales)	Fiat IAVA 1100/1300 TV (Condiciona	NSU Sport Prinz
Alfa Romeo Alfetta GT, GTV, GTV6 (Cond.)	Fiat X 1/9	Osca FS372
Alfa Romeo Spider 1300, 1750, 2000 (Post	Fiat 131 Racing TC (Condiciona	Peugeot 403
1981 Condicionales)	Ford Cobra	Peugeot 404 Coupe
Amilcar CGSS	Ford Mustang (Condiciona Post 70)	Peugeot 504 Coupe
ASA Monofaro	Ford Thunderbird	Porsche 356
Aston Martin International	Fraser Nash TT	Porsche 911, 912
Aston Martin Le Mans	GPA Sport (Condiciona	Porsche 914
Aston Martin MK II	Healey Silverstone	Porsche 924 (Condiciona
Aston Martin Speed Model	Honda S 800	Porsche 944 (Condiciona
Aston Martin DB2, DB4, DB5, DB6	Hotchkiss 686 Paris N.	Porsche 928 (Condiciona
Audi Quattro Coupe GT(Condiciona	IAME Sport V8	Puma GT (Condiciona
Austin Healey 100/4	IKA Torino 380,380W, TS, GS (Condicionales)	Riley Brooklands
Austin Healey 100/6	Torino Liebre I, II, III	Riley Sprite
Austin Healey 3000 MK I, II, III	Invicta 4.5 S	Saab Peronbil 96 GL
Austin Healey Sprite	Jaguar E Type	Salmson GSS
Ballot 2 LT	Jaguar MK I, II (Condicionales)	Shelby Cobra 289
Benjamin	Jaguar XK 120, 140, 150	SS1
Bentley 100 MPH SS	Jaguar XJS (Condiciona	Straker Squire
Bentley 3.5 Liter VDP Tourer	Lagonda 4.5	Sunbeam Tiger
Bentley 4 1/2 lts, 4 1/2 Supercharged	Lancia Lambda	Talbot London 105 Le Mans
Bentley Continental S-1, R	Lancia Appia Sedan (Condiciona	Teram Porsche 356
BMW 315/1,327,328	Lancia Aurelia B20 GT	Toyota 2000 GT
BMW 700 De Carlo Coupe (Condiciona	Lancia Fulvia Coupé, 2C (Condiciona	Toyota Celica Coupe (Condiciona
BMW 2000 CS, 3.0 CS	Lancia Stratos	Triumph TR 2,3,4,6,7 (Condiciona
BMW 2002 (Condiciona	Lancia Beta Coupe, HPE (Condicionales)	Triumph TR250
BMW 323i y BAUR (Condicionales)	Lancia Gamma Coupe (Condiciona	Triumph Vitesse
BMW 628, 633, 635 CSI (Condicionales)	Lotus MK VII	Triumph Spitfire (Cpndiciona Post 73)
Borgward Isabella TS (Condiciona	Marcos	Vauxhall Open Tourer
Chevrolet Corvette (Post 70 Condiciona	Maserati 3500 GT	Volkswagen Kharman Ghia (Condiciona
Bugatti T23 30 35,37,38,40,44,57	Maserati Indy	Volkswagen “Escarabajo” <= 1970
Chevrolet Camaro (Condiciona	Maserati Mistral	Volvo 122 S (Condiciona
Chrysler 75 Le Mans (Condiciona	Maserati 4CS 1100	Volvo PV 444, 544 (Condiciona
Crespi Tulietta GT(Condicionna	Maserati Bora	Volvo P1800
Datsun 240 Z, 280 ZX (Condiciona	Maserati Biturbo	Wanderer W 25K
De Tomaso Pantera	Maserati Kahmsin	
Delahaye 135 MS	Mazda RX-7 (Condiciona	

Dic. 2024

Autos de competición, baquets y modificados fuera del período de uso

Para todos estos autos, como cada caso es especial, se homologan uno a uno y no el modelo

Baquets y modificados fuera del período de uso: Requisito mínimo Carnet FIVA y probada historia

Amilcar Pegasse Tank 1936
Delage DM 1927
Fiat 520 Baquet
Fiat 6c1500 Sport
Gardner Baquet Sport
Hudson Bestium

Hudson Super Six
MG SA SP
SS Jaguar DHC 1936
SS Stoir 1939
Star 15L Roadster1926

Autos de competición: Pasaporte FIA y probada historia cuyo propio numero de chasis participó en competencias internacionales

Lancia : 037, Delta Integrale, Delta S4
Peugeot: 205 T16

Renault 5 Turbo Grupo

Ampliación Listado Autos Homologados Sport Historico a partir de 2025.

Posteriores a 1985 y hasta el año 2000 inclusive. Revisten todos carácter de **condicional**

Alfa Romeo: SZ, RZ, GTV (916), Spider (916)
Aston Martin: todos
Audi: TT
BMW: Z1, Z3, 840/850, M3 (todos)
Bugatti: Todos
Chevrolet: Corvette, Camaro
Dodge: Viper
Ferrari: Todos
Fiat: Barchetta, Coupe (175)
Ford: Mustang, Sierra RS Cosworth, Escort RS Cosworth.
Honda: NSX, CRX, S2000, Prelude, CRX Del Sol
Jaguar: XJ 220, XK8
Lamborghini: Todos
Lotus: Todos

Maserati: Biturbo, Ghibli II, Shamal, 3200 GT
Mazda: MX3, MX5 (Miata), MX6, RX7 FD
Mercedes Benz: 380/500/560 SEC, SL: R129, R230, R231 SLK: R170, R171, R172
MG: F
Mitsubishi: Eclipse, GT300,
Nissan: 200/240 SX, 300 ZX, NX
Opel: Calibra
Peugeot: 406 Coupe Si,
Porsche: todos
Renault: Sport Spider
Rover: Mini Cooper
Toyota: Supra, Celica
Volkswagen: Corrado