Reglamento General
Categoría GPA
2020

La reglamentación que sigue propone la valoración del patrimonio automovilístico histórico.
Consecuentemente, las normas en este contenido son prioritariamente destinadas a favorecer y reconocer el mantenimiento y la utilización de los automóviles, con particular atención en aquellos de mayor antigüedad o de particular interés histórico o deportivo.
Cualquier persona, ente, o asociación que directa o indirectamente participe en este tipo de eventos está obligado a conocer y observar el Código Deportivo Internacional (CDI) y el Reglamento Deportivo Automovilístico de la República Argentina (RDA) del Automóvil Club Argentino (ACA)
El presente Reglamento inicia su vigencia el día 1 de enero del **2020** y la finaliza el día 31 de diciembre del **2020**

Art. 1 Definición

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

Art. 2 Calendario

Las competencias serán inscriptas en el calendario para el Campeonato Argentino GPA que será publicado antes del 1º de febrero de cada año.
Para esto las entidades organizadoras deberán presentar las solicitudes de realización de pruebas antes del 15 de Noviembre del año anterior .

Art. 3 Reglamento particular de la prueba

El reglamento particular de cada prueba (RPP) y el permiso de organización debe ser confeccionado de acuerdo al presente Reglamento y al Reglamento del Campeonato GPA **2020**
Debiendo ser estos presentados ante la Subcomisión Histórica de la CDA en los términos que fija el Reglamento del Campeonato Argentino GPA.
Las entidades organizadoras de pruebas podrán emitir Anexos Reglamentarios debiendo ser éstos aprobados por la CDA.

Art. 4 Autoridades de la prueba

En las competencias por el Campeonato Argentino GPA la entidad organizadora designa al Director de la Prueba y a sus colaboradores.

La CDA del ACA designará al cuerpo de Comisarios Deportivos y Comisarios Técnicos

En ningún caso podrá actuar como Autoridad de la Prueba un participante de la competencia.

Art. 5 Vehículos admitidos

DISPOSICIONES GENERALES:

5.1) <u>La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas.</u>

De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Sub Comisión Histórica de la CDA del ACA, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

5.2) Serán admitidos los automóviles que se encuentren enumerados en el Anexo N° 1 y sólo estos vehículos/modelos podrán recibir el Carnet GPA.

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

ACLARACIONES: se entiende por similar: a toda pieza de diferente fabricante con las características del original. Se entiende por opcional; a optar por tener o quitar una pieza.

Se entiende por libre; la libertad de su trabajo o cambio, pero ***debe*** estar .

5.4) Todo automóvil antes de su primera participación en competencias, deberá solicitar una Verificación técnica previa. El pedido se hará ante la Sub Comisión Histórica de la CDA del ACA

Pueden ser admitidos en las pruebas del Campeonato Argentino todos los vehículos que posean Carné GPA otorgado por el Comité de Homologaciones designado por la Sub. Comisión Histórica de la CDA del ACA, registrados para tránsito normal con la debida documentación y patente (no sé permiten patentes provisorias), con **seguro de Responsabilidad Civil obligatorio, con cláusula que cubra competencias de regularidad y que cumplan todos los requisitos establecidos en este Reglamento y el de transito aplicable.**

En el Carné GPA se incluye el siguiente texto (deberá firmar el propietario) “Declaro bajo juramento que él vehiculo de mi propiedad marca……modelo….. Dominio

N°…… posee un motor de……..c.c. En caso de verificarse la inexactitud de lo declarado será sometido al procedimiento sancionatorio del RDA y pasible de sus sanciones. Lugar…. Fecha……Firma/Aclaración/Documento Identidad N°……..”

5.5) Los automóviles que se encuentren encuadrados dentro de lo dispuesto en el presente reglamento serán agrupados en nueve clases, cada una de ellas tendrá su propia clasificación y
premios independientes.

CATEGORIA TURISMO STANDARD
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.

CATEGORIA TURISMO CARRETERA
Clase TC A:
Carrocería: será la de un automóvil fabricado entre los años 1933 y 1948, de techo duro, de dos o cuatro puertas, debiendo conservar las líneas generales de la misma en estado original. Podrá modificarse su altura hasta un mínimo de 1.650 mm. Esta modificación de altura sólo se acepta embutiendo la carrocería en el chasis pero no deformando el techo, el cual tiene que conservarse con la fisonomía original de fábrica. Se podrá modificar el capot, por ejemplo para albergar un radiador sobre medida, pero sin bajar la altura del mismo respecto del de fábrica. Se podrá reemplazar la tapa de baúl por otro elemento, siempre que conserve la línea original. Se podrán modificar o eliminar los guardabarros.
Chasis: deberá ser el original del automóvil, u otro similar de la marca, fabricado entre 1933 y 1948 y se admitirán modificaciones al mismo
Motor: Deberá ser de la misma marca que el chasis y carrocería, de la misma cantidad de cilindros que el modelo original, pudiendo utilizarse motores fabricados entre el año 1933 y 1953 para Ford, y entre 1933 y 1962 (cuatro bancadas) para Chevrolet. Las demás marcas deben ser de seis cilindros y válvulas laterales. Su preparación será libre debiendo utilizarse elementos de la época.
Caja de velocidades: deberá ser de tres marchas, de la misma marca del automóvil, y fabricada entre 1933 y 1948.
Puente trasero: original o contemporáneo del original, de la misma marca que el automóvil.
Suspensión delantera: Original del automóvil, con sistema de amortiguación original o
amortiguadores tubulares pudiéndose agregar mayor cantidad de elementos y de mayor tamaño en su posición de origen.
Suspensión trasera: Ídem a delantera.

Trocha: el ancho máximo entre ambos neumáticos, delanteros o traseros, medido en el centro de la banda de rodamiento no podrá superar 1.54 metros.
Alimentación: a carburador, libre cantidad, equipado con elementos de época. Ídem múltiple de admisión y escape. Bomba de nafta mecánica.
Instalación eléctrica: 12 voltios recomendada. Resto del sistema original adaptado a 12 voltios, en su caso. Encendido por bobina y platino.
Tanque de nafta: cantidad y capacidad libre. Su instalación deberá ser con sunchos metálicos y deberá tener descarga estática. Es obligatorio él venteo doble y cruzado al exterior del vehículo
Paragolpes delantero y trasero: su uso será obligatorio, su diseño libre y deberá abarcar como mínimo una distancia lineal del 75% del ancho total del automóvil.
Tablero e instrumental: El instrumental deberá cumplir con lo estipulado en el Artículo 8 del presente Reglamento General Categoría GPA.
Volante de dirección: deberá ser el original o copia del mismo, u otro modelo de la marca, contemporáneo con el original. Será circular, de aro continuo y mantendrá el diámetro original.
Iluminación: libre, debiendo adecuarse al reglamento de tránsito vigente. Si fueran colocados faros adicionales a los reglamentarios, los mismos deberán ser los del tipo "busca huella" originales o similares a los mismos
Sistema de frenos: se permitirá la instalación de discos en los frenos delanteros. Los traseros deberán ser contemporáneos al Automóvil.
Llantas: deberán ser originales de la época o similares en su diseño. De chapa estampada, macizas o con las aberturas que tenían las originales, de 16 pulgadas de diámetro, admitiéndose de 15 pulgadas para los automóviles que así las tenían de fabrica, y las artilleras para los autos Ford 1936 a 1939. Para los automóviles que tenían ruedas de rayos se deben utilizar de chapa de la marca de modelos posteriores.
Neumáticos: medida mínima 6,00 x 16, máxima 7,00 x 16 o sus actuales equivalencias. Para los automóviles con ruedas de 15" las medidas serán 6,50 x 15 hasta 7,50 x 15. Se permite la utilización de neumáticos radiales sobre llantas 15" o 16" con banda lateral mínima del 70% sobre el ancho de la cubierta.
Asientos: originales del Automóvil o butacas de la época.
Pedalera: original o similar.

Clase TC B:
Carrocería: Original de un automóvil fabricado entre 1933 y 1948,de dos o cuatro puertas, puede tener trompa modificada con diseños similares a los usados en la época. La altura mínima será de 1.570 mm entre el piso y la parte superior de la carrocería, pudiéndose modificar la curvatura del techo. El despeje mínimo será de 230mm. La parte trasera se podrá modificar, respetando los diseños de la época. La carrocería podrá ser embutida en el chasis del automóvil. Deberá ser fácilmente reconocible como del modelo al cual pertenece.
Chasis: deberá ser original de la misma marca que la carrocería, o fabricado en la época y reglamentos de ese momento. Se podrán hacer modificaciones al mismo.
Motor: De la misma marca y número de cilindros que el original del automóvil. Preparación: libre.

Caja de velocidades: Origen, diseño y cantidad de marchas libre.
Puente trasero: De eje rígido, con el diferencial integrando el mismo, siendo libres su marca y modelo.
Suspensión: Libre, utilizando partes y componentes pertenecientes a automóviles de serie y de la misma marca manteniendo los elásticos traseros **de ballestas** en forma obligatoria, **el número de ballestas es libre así como su posición.**
Trocha : Ídem Clase A.
Instalación eléctrica: Libre.
Alimentación: A carburador, cantidad libre. Bombas de nafta mecánicas o eléctricas. La/s bomba/s de nafta eléctrica/s no podrá/n estar instalada/s dentro del habitáculo.
Tanques de nafta: Idem. Clase TC A.
Paragolpes: Idem Clase TC A.
Volante de dirección: Libre, circular, de aro continuo y de tamaño adecuado al vehículo.
Instrumental y tablero: Ídem Clase TC A.
Iluminación: libre, debiendo adecuarse al reglamento de tránsito vigente.
Llantas: deberán ser originales de la época o similares en su diseño. De chapa estampada, de 15 pulgadas de diámetro mínimo.
Neumáticos: ancho máximo de la pisada: 215, talón mínimo 70%.
Interior :Libre
Frenos: Libre

Clase TC C:
Carrocería: Sólo se admitirán las siguientes marcas:
-Nacionales: Ford Falcon, Torino IKA/Renault, Chevrolet 400, Valiant
-Importados: Ford Mustang, Chevrolet Chevitú (1962 al 65).
Con chasis o carrocería autoportante. Las modificaciones al diseño original serán admitidas, siempre que las mismas reproduzcan diseños similares o asimilables a los de la época. Podrán participar además en esta clase todos aquellos automóviles que, siendo elegibles como Turismo de Carretera **(cupecitas)**, no estén encuadrados en TC A o TC B., **Además todo Automóvil que no figure en el listado anterior pero que haya participado en algún Gran Premio de Turismo Carretera organizado por al ACA antes del año 1967 inclusive, en estos casos deben conservar la preparación de la época. Se entiende por participación haber largado la carrera y no solo estar inscripto.**

Motor: deberá ser de la misma marca del automóvil. La preparación será libre.
Caja: Libre
Puente trasero: Idem TCB
Suspensión: Libre, utilizando partes y componentes pertenecientes a automóviles de serie.
Instalación eléctrica: Libre
Alimentación: Carburador, cantidad libre, bombas: libre La/s bomba/s de nafta eléctrica/s no podrá/n estar instalada/s dentro del habitáculo.
Tanques de nafta: Idem Clase TCA.
Paragolpes: Idem Clase TC A.

Volante de dirección: Ídem Clase TC B.
Instrumental y tablero: Ídem Clase TC A.
Iluminación: libre, debiendo adecuarse al reglamento de tránsito vigente.
Llantas: De diámetro similar al modelo original o mayor. Garganta no mayor a 9 “,
Neumáticos: Máximo ancho: 255. Mínimo alto banda: hasta 215, 70%; hasta 255, 55%.
Interior :Libre
Frenos: Libre

Art. 6 Modificaciones autorizadas

Se autoriza el reemplazo de los asientos delanteros originales por otros del tipo butaca individual.
Se autoriza la supresión del asiento trasero a los efectos de transportar neumáticos de auxilio, herramientas, etc., **deben estar fijadas de tal manera que no implique riesgo alguno**...
Se autoriza el reemplazo de los paragolpes originales por otros que deberán abarcar una distancia lineal del 75% del ancho total del automóvil, **en su parte central en un tramo.**

Se autoriza el agregado de tanques adicionales de combustible, siempre que estén aislados del habitáculo por una división metálica, fijados con sujetadores metálicos a una parte estructural de la unidad, con conexión para descargas estáticas, con venteo doble y cruzado al exterior del vehículo.
Si el automóvil transporta en su interior ruedas, repuestos o herramientas éstas deberán estar fijadas de manera tal que no impliquen riesgo alguno para los tripulantes. La Verificación Técnica podrá negar su autorización a un vehículo participante que no reúna estos requisitos.
Queda terminantemente prohibido, bajo pena de Exclusión en cualquier punto del recorrido, el transporte dentro del automóvil de recipientes que contengan combustibles.
Solamente se permitirá la colocación de volantes de dirección de aro circular, continuo y de tamaño adecuado al vehículo.
Todas estas modificaciones serán controladas en la Verificación Técnica y podrán ser objetadas por razones de seguridad.

6.1 CATEGORIA TURISMO STANDARD

Clases A, B, C, D, E y F: 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.
Ninguna bomba de nafta manual, eléctrica, etc., podrá estar instalada dentro del habitáculo, como así tampoco cañería, conexiones etc.

6.2 CATEGORIA TURISMO CARRETERA

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

Art. 7 Control Técnico

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

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

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

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

Los tableros y/o instrumentos serán sellados por los Comisarios Técnicos de la CDA. Si una tripulación necesitara cambiar el tablero / instrumentos y/o la tripa del velocímetro durante una competencia podrá hacerlo, debiendo comunicarlo a la primera Autoridad disponible de la prueba solicitando su aprobación, quien procederá a sellar el nuevo elemento, pudiendo ésta retener él elemento extraído del automóvil.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sólo 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 funcionamiento y seguridad.
Los automóviles deben cumplir con las normas o elementos necesarios para poder transitar y poseer únicamente los neumáticos que cumplan las leyes de transito vigentes.
En cualquier caso, las cubiertas “slick” están prohibidas.

Identificación de los automóviles participantes:
Los numeros identificatorios deben ser negros (altura 22 cm, espesor 3,7 cm) sobre fondo blanco, puede ser de formato redondo o cuadrado, siendo las medidas de 43 cm de diámetro o de lado, dentro del fondo blanco podrá incluirse el nombre del organizador del evento y un patrocinante, deben ser colocados en las puertas delanteras, siendo este lugar reservado para los organizadores.
El Gran Premio Histórico del ACA definirá la identificación en los automóviles participantes de acuerdo a su RPP.

Art. 8 Instrumentos de medición

8.1 Los velocímetros / odómetros deberán ser de funcionamiento mecánico conectados al automóvil exclusivamente a través de una tripa mecánica transmisora del movimiento en todos los casos. El recorrido de la misma será libre, así como la instalación de dispositivos mecánicos de multiplicación o de derivación, cuya ubicación deberá permitir el sellado de los mismos. La multiplicación podrá tener una relación resultante inferior, igual ó superior a la unidad.

Se permitirá la instalación de velocímetros / odómetros adicionales, dentro de las disposiciones del párrafo anterior y siempre que:

a) El velocímetro / odómetro debe estar incluido dentro de una carcaza que no superen los125 milímetros de diámetro externo, o de altura, o de ancho total, el frente debe tener un vidrio como cierre de la carcaza.

b) la lectura mínima del odómetro mida distancias al decámetro.

c) la altura de los dígitos del mismo sea igual o inferior a nueve (9) milímetros.

d) cuyo centro (velocímetro / odómetro) este colocado por debajo del plano horizontal determinado por la base inferior del parabrisas, y del plano vertical determinado por el centro del volante de dirección (donde termina la columna de dirección).

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

Se permite:

f) el uso de una (1) lupa convencional y de un (1) tubo que contenga la misma. El tubo no puede tener derivaciones y estará apuntando al piloto o al copiloto / navegante solamente según donde este ubicado el instrumento. El tubo no podrá exceder los planos horizontales y verticales mencionados en el punto 8.1.d.

g) el uso de una (1) cámara y un (1) monitor para facilitar la lectura del odómetro, ó el velocímetro, ó el cuentarrevoluciones (RPM. La cámara debe estar dirigida solamente al odómetro, ó el velocímetro, ó el cuentarrevoluciones en forma frontal al mismo e instalada por fuera del

vidrio. Solamente pueden tener conexión entre ellos CAMARA/ MONITOR, y la alimentación debe ser por medio de una ficha. La instalación eléctrica debe estar visible y en condiciones de realizar el sellado correspondiente de cada una de las partes

El monitor no excederá las 7 pulgadas y deberá estar ubicado dentro del plano horizontal y vertical mencionado en el punto 8.1.d
Ademas se permitirá alguna de estas 2 opciones :

1) Una segunda cámara y un segundo monitor en las mismas condiciones estipuladas en el presente Reglamento (ubicación, medidas, instalación, etc.) en este caso se podrá usar exclusivamente para visualizar el velocímetro, cuentarrevoluciones o en forma virtual relojes (por ejemplo ChampionX, Bora, Puma, etc.) y computadoras.
2) Pantalla repetidora de relojes : Está prohibido el uso de GPS, Wifi, Bluetooth, o cualquier sistema de transmisión de datos de forma inalámbrica.

h) Los instrumentos (tablero) original del vehículo debe mantenerse en su posición con su equipamiento original.
Velocímetro: Se admitirá un error de hasta un 20% en más entre la velocidad indicada por él instrumento y la velocidad oficial del Libro de Ruta.
Odómetro: Se admitirá un error de hasta un 15% en más entre la distancia medida por él odómetro y la distancia oficial del Libro de Ruta.
Para ambos, se podrán hacer marcas en el vidrio o material transparente exclusivamente en la cara externa del mismo.

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

8.3. En el caso de cuentarrevoluciones adicionales será de la siguiente forma:
a) sea el único en funcionamiento a bordo de la unidad
b) no supere los 150 milímetros de diámetro externo
c) tenga una escala mínima y proporcionalmente constante desde 0 hasta mínimo de 6.000 RPM, con un error de hasta 20% en más sobre lecturas efectuadas por el verificador técnico con un tacómetro digital.
d) deberá tener un tope que impida un giro superior a 360º.
e) se prohíben los cuentarrevoluciones / tacómetros digitales.
f) 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.
g) cuyo centro (cuentarrevoluciones) este colocado por debajo del plano horizontal determinado por la base inferior del parabrisas y del plano vertical determinado por el centro del volante de dirección (donde termina la columna de dirección).
h) se permite el uso de una lupa convencional, su ubicación deberá estar dentro de los planos horizontal y vertical mencionados en el punto 8.3.g

8.4. 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.

8.5. 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 deber estar detenido al establecer la comunicación, y ésta debe ser auto-denunciada por la tripulación a la primera autoridad de la prueba que encuentren. Se prohíbe la utilización de cualquier tipo de rastreador satelital (GPS) **por ejemplo Wifi, Bluetooth, o cualquier sistema de transmisión de datos de forma inalámbrica.**

8.6. 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.
Su ubicación dentro del habitáculo debe ser tal que en todo momento ninguna de sus partes supere la altura de 8 cm sobre el plano horizontal determinado por el borde inferior del parabrisas

8.7. 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. **excepto lo expresado en los Art. 8.4 y 8.5.**

8.8. 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.

Art. 9 Publicidad

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

Art.10 Participantes y conductores

Por cada automóvil debe ser inscripta una tripulación exclusivamente compuesta por un piloto y un copiloto/ navegante, ambos con su licencia de conducir normal y Licencia Deportiva otorgada por la CDA del ACA para la actividad
En el caso que el copiloto / navegante no posea licencia de conducir igualmente deberá obtener la Licencia Deportiva que lo acredite como tal. El copiloto / navegante debe ser mayor de doce (12) años.
Los roles de piloto y copiloto / navegante serán fijos, debiendo mantenerse éstos durante todo el desarrollo de cada prueba, en la misma forma en que la tripulación se inscribió. Estas funciones podrán ser modificadas exclusivamente por fuerza mayor, debiendo la tripulación comunicar el cambio a la primera autoridad deportiva disponible, que deberá autorizarla expresamente**.**

La tripulación puede modificarse hasta la largada, con conocimiento del Director de la Prueba y del Comisario Deportivo y cumpliendo con lo antedicho.
El cambiar sin autorización de la Dirección de la prueba alguno ó ambos tripulantes durante la prueba será penalizado con 5 minutos de recargo.
Se permite cambiar durante la competencia uno de los tripulantes por causa de fuerza mayor debidamente justificada y con autorización de la Dirección de la prueba. Esta autorización podrá ser solicitada por una tripulación una sola vez durante una competencia. Si una tripulación que hubiera hecho uso de la citada autorización, la requiriera en más oportunidades, recibirá una penalización de un (1) minuto a su tiempo de carrera por cada **cambio adicional (si se autorizara más de uno). Ver art 22 Regimen de penalizaciones**
El puntaje adjudicado para el Campeonato será de acuerdo a la función de piloto o copiloto como fue inscripto.

Art. 11 Tripulación y sus obligaciones

En cualquier momento de la prueba las autoridades de la misma o de la fiscalización podrán proceder a la revisión de los automóviles participantes sin que sus tripulantes puedan oponerse a ello. El que así lo hiciese será automáticamente excluido de la prueba. Los Comisarios designados por la C.D.A del A.C.A podrán solicitar a una tripulación compartir la realización de tramos de enlace y pruebas cronometradas a los efectos de verificar “in situ” los sistemas utilizados por la misma.
Podrá conducir el automóvil inscripto tanto el piloto como el copiloto / navegante siempre y cuando estén legal y deportivamente habilitados para hacerlo, y hayan presentado la documentación requerida para el caso en la Verificación Administrativa Previa.
Quedan terminantemente prohibidas las protestas en público, tanto por parte de los participantes como de sus asistentes. En todos los casos se hará responsable de dicha actitud al piloto del automóvil quien podrá ser objeto de una medida disciplinaria de tipo deportivo.
Se considera al piloto, copiloto / navegante, conocedores del presente Reglamento y de las instrucciones complementarias que pudieran dictarse con posterioridad con fuerza de Reglamento.
Concurrir a las reuniones de pilotos dispuestas por las autoridades de la prueba es obligatorio. Los tripulantes que así no lo hicieran podrán ser sancionados.
Durante toda la carrera, los participantes deberán observar exhaustivamente todas las reglas de las Leyes de Tránsito aplicables, conducir prudentemente y seguir todas las instrucciones del Director de la Prueba.
Está prohibido circular en sentido inverso al de la carrera en las pruebas cronometradas (PC).

Art. 12 Libro de Ruta y Carné de Ruta

A) Libro de Ruta

Este documento es una guía para seguir el camino de la prueba que contendrá, también, los puntos y cambios de tipo de marcha, los promedios y los tipos de tiempos a cumplir. Este Libro de Ruta contendrá, además, una serie de informaciones referentes a puestos de abastecimiento de combustible, e informaciones útiles a lo

largo del recorrido como ser las localidades por las que transita la prueba así como las referencias turísticas.
No es obligatorio la impresión y de realizarla , será en tamaño A5 siguiendo en su estructura, diseño, formato y simbología y en un todo el modelo del Libro de Ruta del IV Gran Premio YPF Argentino Histórico de 2006 y deberá ser entregado a los participantes en la Verificación Técnica Previa, la cual podrá comenzar no antes de cuarenta y ocho (48) horas del inicio de la hora de largada. Además de lo citado, el Organizador deberá publicarlo en Internet setenta y dos (72) horas antes de inicio de la hora de largada.
En el Gran Premio del ACA la entrega y publicación será establecida en el Reglamento Particular de la Prueba (RPP)
El libro de ruta debe estar en un todo de acuerdo con los parámetros que determine la F.I.A para la categoría Rally Histórico.
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. Esta distancia será válida para tramos de pavimento.
Antes de iniciar la primera PC en tramos de tierra ó ripio se deberá incluir un tramo no menor a cuatro (4) kilómetros para la calibración de odómetros.

B) Control de Odómetros

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. Esta distancia será válida para tramos de pavimento.
Antes de iniciar la primera PC en tramos de tierra o ripio se deberá incluir un tramo no menor a cuatro (4) kilómetros para la calibración de odómetros.
La Largada se regirá con el mismo reglamento que una Largada de PC, Art. 14-Largada.

C) Carné de Ruta

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

Art. 13 Controles Horario de paso

Controles Horario: 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 Carne de Ruta por el Control Horario ó de Sello a partir del cumplimiento de la hora de paso ideal y hasta treinta (30) minutos después de la misma sin tener penalización alguna.

Para ello el automóvil participante deberá detenerse frente a la Mesa de Control con al menos uno de los tripulantes a bordo. Un oficial de Control le asentará en el Carne de Ruta la hora de entrada al mismo.
El ingreso entre pancartas puede producirse a partir del minuto anterior correspondiente a la hora de sellado.
La penalización en los Controles Horarios será de una centésima de segundo por cada centésima de segundo de adelanto con respecto a la hora ideal de paso. El participante que registrara su paso más de treinta (30) minutos después de la hora ideal de paso tendrá una penalización de diez (10) minutos.
El máximo de penalización por cada control horario en adelanto será de treinta (30") segundos.

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

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

Art. 14 Pruebas Cronometradas (PC)

Son sectores de ruta que deben ser recorridos a una velocidad informada en el Libro de Ruta y que consta de: una largada, referencias con tiempo y distancia (búsqueda con apoyos), y una zona de control dentro de la cual estará él o los controles secretos, con un mínimo de uno (1) por PC.
Esta prohibido circular en sentido inverso al de la carrera en los PC.
Están prohibidas las PC nocturnas: en caminos de tierra, autopistas y zonas urbanas.
Entre la finalización de una prueba cronometrada y la largada de la siguiente se deberán agregar como mínimo cuatro minutos (4) al tiempo normal del enlace, **y en el primer PC posterior a un Control de Odómetros se deberán agregar mínimo seis minutos (6) al tiempo normal de enlace.**

Las mismas no podrán ser recorridas por los participantes una vez entregado y/o publicado el Libro de Ruta.
El Organizador podrá colocar banderas amarillas como referencias y/o en reemplazo de las mismas.

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

Deberán estar comprendidas entre el producto de la velocidad inicial indicada en kilómetros por hora multiplicada por 0,18 como mínimo; y la misma velocidad multiplicada por 0,5 como máximo.

Velocidad: Deberán respetar las indicadas para el sector por las normas viales.
Según las características de los caminos se podrá establecer una velocidad diferente para las clases A – B – C y TCA. (Previa autorización específica de la Sub Comisión Histórica de la CDA).

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

Búsqueda y apoyos: Se llama de esta manera al sector inicial de la Prueba Cronometrada en el cual se definirán al menos **CINCO (5)** referencias que informen el tiempo y la distancia. **La referencia de largada no forma parte de las CINCO (5) referencias mencionadas. . En caso de que la Zona de Búsqueda tenga un Cambio de Velocidad el mínimo será de seis (6) referencias.**
Las citadas referencias deberán estar sobre el lado derecho de la marcha y a una distancia no mayor a 7 metros del borde derecho de la calzada.
Este sector deberá tener una longitud superior al 30% de la PC.
En caso de no disponerse de referencias con esas características mínimas, se colocarán pancartas amarillas con una altura mínima de **1 (un) metro** y un diámetro superior a los 30 centímetros.
La referencia inmediata a la largada estará colocada no antes de los mil (1000) metros de la misma.**y no después de los dos mil doscientos (2,200) metros de la largada.**

Las siguientes referencias no podrán estar a menos de mil trescientos (1.300) metros entre sí en velocidades superiores a 70 kph, y no podrán esta a menos de mil cien (1.100) metros en velocidades inferiores ó iguales a 70 kph.
La zona de búsqueda deberá ser igual ó mayor a nueve (9) kmts a velocidades mayores de 70 kph, y de siete (7) kmts a velocidades inferiores ó iguales a 70 kph. Todo esto es con un porcentaje de tolerancia del veinte (20)% por ciento.

Zona de control: Será un sector dentro del cual estarán ubicados él o los controles secretos. En caso que exista un cambio de velocidad dentro de la zona de control, él o los controles secretos no podrán estar ubicados antes de mil doscientos **(1.200) metros de la referencia indicatoria del cambio de velocidad.**
En el caso que existan dos referencias idénticas, el cambio de velocidad deberá realizarse en la primera.

Entre cada imposición del Libro de Ruta, sea Cambio de Velocidad, Atrasos, Adelantos, referencias que determinen una acción a futuro, etc, debe haber un mínimo de 1200 metros entre cada imposición.
Todas las velocidades a aplicar en las Zonas de Control deben estar previamente utilizadas en las Zonas de Búsqueda, no necesariamente en el mismo PC
La velocidad posterior al cambio deberá estar comprendida dentro de +/- 20% de la anterior al mismo.
En el caso de cambios de velocidad en los cuales la velocidad anterior al cambio sea 60 km/h o inferior, la nueva velocidad deberá establecerse dentro de +/- 30% de la anterior.

Autocontroles: En el caso de existir los mismos, éstos serán claramente identificados en Libro de Ruta emitido por el Ente Organizador, ó comunicados fehacientemente antes de la largada de la competencia ó de cada PC. **Debe haber como mínimo un control secreto por PC (consiste en una referencia no estática (pancarta con número ó letra) sin información de distancia ni tiempo de paso)**

Control secreto (CS): Serán puestos de control ubicados en la ruta que tomarán la hora del paso de cada competidor en forma electrónica. La penalización que le corresponde a un participante a su paso por los controles secretos (CS) se determinará según la diferencia real entre la hora que le correspondía pasar y la que verdaderamente pasó frente a los mismos expresándola en centésimas de segundo. La máxima penalización a aplicar será de treinta (30) segundos.
Se prohíbe a los participantes detenerse a la vista del control secreto (CS), salvo que la detención se deba a razones de fuerza mayor.
En caso de tener que terminar anticipadamente el desarrollo de una PC, se exhibirá una pancarta con la leyenda FIN P.C.
En caso de tener que anular una P.C., en la auto largada se exhibirá una pancarta con la leyenda P.C. ANULADO.

La bandera roja impuesta por el Director de la Prueba o el Comisario Deportivo obliga a la inmediata detención.

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

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 determinado por las autoridades de la prueba.

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

b) En el caso que la atipicidad se haya determinado como consecuencia de alguna anormalidad que habiendo afectado a todos 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.

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

Cambios de velocidad : Cuando un Cambio de Velocidad sea impuesto debido a indicaciones viales , no se aplica lo establecido en el Art. 14 Pruebas Cronometradas (PC) , Zonas de Control del Reglamento General de la categoría GPA , en cuanto a porcentajes de la velocidad posterior al cambio : En este caso deberá informarse una de estas dos opciones :

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

Art. 14. 1 Pruebas Cronometradas Especiales (PCE)

Son sectores de ruta que deben ser recorridos a una velocidad informada en el Libro de Ruta y que consta de: una largada, llegada, referencias , referencias con tiempo y distancia (búsqueda con apoyos), y una zona de control dentro de la cual estará él o los controles secretos, con un mínimo de uno (1) por PC Estas pruebas especiales se regiran como los PC salvo lo especificado en este art..

Dentro de cada PCE habrá un minimo de CINCO (5) referencias que informen el tiempo y la distancia. La referencia de largada no forma parte de las CINCO (5) referencias mencionadas.

Las citadas referencias deberán estar sobre el lado derecho de la marcha y a una distancia no mayor a 7 metros del borde derecho de la calzada.

En caso de no disponerse de referencias con esas características mínimas, se colocarán pancartas amarillas con una altura mínima de 1 (un) metro y un diámetro superior a los 30 centímetros.

La referencia inmediata a la largada estará colocada no antes de los mil (1000) metros de la misma.y no después de los dos mil doscientos (2,200) metros de la largada.
A partir de esta referencia (la inmediata a la largada) tendra comienzo la zona de control, siendo el resto de las referencias apoyos que estarán en la zona de control .

Art. 15 Tiempo máximo

Un participante será considerado fuera del tiempo máximo establecido si pasa por un control horario ó de sello con un atraso de más de treinta (30) minutos con respecto a su hora teórica de paso.

Art. 16 Largada

La hora de largada de cada competidor estará establecida en el Carné 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 carné 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 diez (10) minutos después de su tiempo teórico de largada sin molestar a ningún participante que esté largando en la hora correcta indicada en el Carné de Ruta.

Art. 17 Descartes

A efectos de garantizar la seguridad de las pruebas, el organizador establecerá **como descarte, un número equivalente a la máxima cantidad de controles secretos efectivos (se entiende por efectivos los realizados, no los anulados) que existan en un PC por Etapa, del total de controles secretos de la Etapa. La diferencia máxima de controles secretos entre diferentes PC no será de más de 2 (dos).**
Los descartes serán los peores resultados obtenidos por cada participante en controles Secretos y se descartarán de forma automática siempre que los mismos no sean consecuencia de una sanción.
Estos descartes se disponen para que los competidores, ante una situación que demore o dificulte su marcha, no se vean obligados a recuperar el tiempo perdido infringiendo las normas de tránsito vigentes, ya sea por velocidad ó por maniobras prohibidas, aumentando de esa forma la seguridad del evento.

Art. 18 Clasificación

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

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

Si durante el desarrollo de la competencia, el Director de la Prueba con acuerdo de los Comisarios Deportivos, de conformidad con la facultad que les confiere el presente reglamento, el R.D.A 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.

Art. 19 Clasificación – Desempates

Sobre la base de la suma de las penalizaciones totales de cada participante debe ser compilada una clasificación por cada clase y una clasificación general. La graduación debe seguir el orden creciente de la penalidad y debe ser expresada como la sumatoria del tiempo ideal más la penalización de cada participante.

Resultarán vencedores de cada clase y de la clasificación general aquellos competidores que hayan acumulado menos penalizaciones al final de la misma.

En caso de empate entre dos o más participantes, ganará el puesto aquel que hubiera participado con el automóvil más antiguo. Si aún persistiera el empate, ganará el puesto aquel que haya obtenido mayor cantidad de cero centésimos de segundo en cada una de las penalizaciones. Si el empate persistiera se considerarán la mayor cantidad de una, dos, tres, etc…

Art. 20 Reordenamientos

Son facultativos del Organizador.

Art. 21 Reglas generales

Al inscribirse cada participante:

Declara conocer y se comprometerá a respetar el presente reglamento.

Reconoce a la CDA del ACA. como la única autoridad deportiva.

Como consecuencia, renuncia al derecho de dirigirse a una corte arbitral u otra autoridad jurídica con respecto a cuestiones resultantes de la actuación de los organizadores o del correr del evento.

Considera a las entidades organizadoras, todos los oficiales del evento, así como a los dueños de la ruta y los circuitos por donde pasa la carrera, libres de toda responsabilidad por cualquier deterioro causado por terceros a participantes, conductores, pasajeros, empleados o pertenencias.

Art. 22 Régimen de penalizaciones y sanciones

-No cumplir con el recorrido del Libro de Ruta **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 con combustibles dentro del vehículo **Exclusión**

-Cambiar total o parcialmente la tripulación durante la prueba sin autorización **cinco minutos de recargo**

-Cambiar total o parcialmente la tripulación durante la prueba con autorización **Un minuto de recargo** por c/cambio (si se autorizara más de uno)

- Remolcar ó empujar la unidad en carrera por otro vehículo (*) **Diez minutos de recargo**

- No-presentación del Carné de Ruta **30 segundos de recargo**

- Llegar a cualquier control Horario ó de sello con más de treinta (30) minutos de atraso con respecto a su hora ideal o no registrar paso. **Diez minutos de recargo**

- Circular en sentido contrario dentro de un PC **Hasta exclusión**

- Ingresar a un PC/ Control de odómetros antes de su Horario de Largada Hasta Exclusión

- Ingresar entre pancartas antes de un (1) minuto de su largada. **Diez segundos de recargo**

- Elevar el vehículo total ó parcialmente salvo que sea por averías ó para verificar si las hubiere. **Hasta exclusión**

- Pasar un control Horario ó de sello, ó secreto (CS) con más de diez minutos de adelanto. **Hasta exclusión**

- Penalización máxima en controles secretos (CS) **Treinta segundos de recargo**

- Detenerse en zona de control a la vista del control secreto (CS), salvo por razones de fuerza mayor. **Treinta segundos de recargo**

- No realizar verificación técnica / administrativa en tiempo y forma establecido en el Reglamento Particular de la Prueba (RPP) **0,5 segundos de recargo mínimo hasta exclusión**

- Circular en sentido contrario dentro de un Control Odómetros Hasta exclusión

- Ingresar a un Control Odómetros antes de su Horario de Largada Hasta Exclusión

- Ingresar entre pancartas C.O. antes de un (1) minuto de su largada Treinta segundos de recargo

- 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.

-Está 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 él sobrepaso.

(*) Se permitirá remolcar y/o empujar la unidad en carrera por otro vehículo única y exclusivamente hasta la distancia máxima de 100 metros y al solo efecto de sacarlo de una situación comprometida, debiendo el participante denunciar esta situación a la primera autoridad de la prueba que encuentre indicando lugar, hora y razón por la cual fuera remolcado ó empujado.
Esta denuncia podrá ser verbal.
En caso de ser verificada una situación de este tipo que no haya sido denunciada por él participante involucrado, el mismo será automáticamente penalizado con diez (10) minutos de recargo y hasta la exclusión.

Art. 23 Reincorporación

Aquella tripulación que no hubiese finalizado una etapa podrá largar la siguiente con la acumulación de todas las penalizaciones de los controles por los que registrara paso sumadas a las que surgieran de los controles que no hubieran registrado su paso. Estas tripulaciones no podrán competir por la general, pero si por las etapas siguientes.

Se considera no haber finalizado una etapa el no registrar paso por un Control Horario ó de sello dentro de un tiempo máximo de treinta (30) minutos después de su hora de paso ideal.
Los participantes que no hubieran largado una Etapa pueden reincorporarse / reengancharse a la prueba largando en Etapas posteriores, recibiendo un recargo de treinta (30) minutos por cada etapa no largada. No podrán reengancharse los competidores / tripulaciones que fueran excluidos por sanción deportiva.

Art. 24 Denuncias y reclamos

Toda denuncia deberá ser realizada por escrito, firmada por el interesado y presentada a alguno de los Comisarios Deportivos o al Director de la Prueba, acompañado del correspondiente arancel que determinen los reglamentos aplicables.
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 los treinta (30) minutos posteriores a la publicación de las clasificaciones provisorias. En el caso que una tripulación fuese denunciada por otra en una prueba de más de una etapa, la tripulación objeto de la denuncia debe ser informada en la largada de la siguiente etapa a la de la mencionada situación.
El arancel será reembolsado al participante únicamente en el caso que su protesta fuese reconocida, con fundamento, por las autoridades de la prueba.

Los reclamos referidos a los tiempos de carrera o a las posiciones en una clasificación podrán ser presentados de acuerdo a lo más arriba expresado y sin obligación de abonar arancel alguno.

Art. 25 Relevamiento de Tiempos

25.1 Sincronización: La Hora Oficial de la Competencia será la que determine el Organizador y que deberá estar expuesta para los participantes al menos 1 hora antes de la largada del primer auto en cada etapa. Todos los aparatos de relevamiento del Organizador deben estar sincronizados satelitalmente 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 por las autoridades de la prueba.

25.2 Relevamiento de Tiempos: Cualquiera fuere el sistema de toma de tiempos a utilizarse (automático/autocontrol/mixto); los mismos deben ser a a la centésima de segundo. Cada relevamiento de tiempos también debe ser tomado en forma manual cuando el tránsito del vehículo supere la línea de control, registrando los mismos en una planilla al efecto.
Todos los instrumentos a utilizar en el eventual relevamiento manual deben estar sincronizados con la hora oficial en forma automática y/o electrónica.

En caso de que el relevamiento de tiempos se realice "automáticamente", el relevamiento manual deberá ser realizado por el personal afectado a la mesa de control.

En el caso de que el relevamiento de tiempos se realice automáticamente mediante el sistema de "transponders" no se requerirá el apoyo de cronometraje manual **siempre que sea un sistema de doble detección de tiempos y almacenamientos independientes entre sí –con hora satelital-.**

La ubicación y posición de los transponders serán colocados donde el organizador entienda para su mejor recepción.

Solamente se podra modificar la ubicacion del mismo en caso de fuerza mayor (accidente, golpe, rotura de vidrio,etc) la misma debera ser comunicada de inmediato al Director de Carrera y/o Comisario Deportivo, en caso de no cumplir dicho paso podra ser sancionado.

Es responsabilidad del participante la devolución del / de los transponders utilizados.

El no cumplimiento implica sanción y/o multa determinada por los Comisarios Deportivos

En aquellos casos que el relevamiento de tiempos se realice mediante el sistema de "autocontrol", el relevamiento manual lo hará la tripulación en una planilla provista donde deberá consignarse la hora de paso registrada. La mencionada planilla deberá serle entregada a la tripulación junto con el dispositivo a utilizar para el autocontrol antes del momento de la largada, y

ambos ítems deberán ser retornados a las autoridades de la prueba al finalizar la prueba del día.

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

Art. 26 Publicación de Clasificaciones

Finalizada la prueba ó la etapa, el organizador publicará dentro de las dos (2) horas del tiempo máximo de llegada del último auto las clasificaciones provisorias de la misma según:

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

Art. 27 Verificación de tiempos oficiales

La clasificación provisoria y los tiempos oficiales de las pruebas deben ser expuestos, dentro de las tres horas del tiempo máximo de llegada del último competidor y donde indique el Reglamento Particular de la Prueba.

Los mismos serán expuestos indicando el tiempo ideal para cada prueba, la hora de paso de cada auto y la penalización que se le adjudique.

Los participantes que desearan presentar alguna observación a las referidas publicaciones deberán hacerlo por escrito y podrán presentarla hasta su hora de largada en la siguiente etapa en las pruebas que tuviesen más de una.

La clasificación final podrá ser recurrida dentro de Los treinta (30) minutos de su publicación oficial. Las distancias y los tiempos correspondientes a los controles secretos de las pruebas cronometradas deberán obrar en poder del Comisario Deportivo en sobre cerrado antes de la largada de la misma.

Art. 28 Premios

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

Los premios mínimos a entregar por cada carrera serán los siguientes:

Categorías / clases: al primero (1°)

Clasificación general: a los cinco (5) primeros.

Art. 29 Auxilios

Tanto los vehículos que cumplan funciones de auxilio, así como cualquier otro que acompañe a un vehículo participante en la ruta de la prueba, deberá tener especial

cuidado en no molestar a otros competidores, ni circular en situación de hacerlo, quedando totalmente prohibida la circulación de los mismos entre competidores en las Pruebas Cronometradas.

En las mismas podrán circular en los intervalos que al efecto determinara el Organizador.

No podrán estacionarse sobre la izquierda de la ruta por ningún concepto.

En las zonas de largada podrán hacerlo sobre la derecha en un sector determinado de aproximadamente de no menos de los doscientos metros anteriores y los doscientos metros posteriores a la referencia de largada de cada PC.

Bajo ningún concepto los vehículos que cumplan una función de auxilio, como así también cualquier vehículo que acompañe a un participante en la ruta de la prueba, no podrán circular delante del primer competidor.

Las autoridades de la prueba y los Comisarios fiscalizadores podrán aplicar sanciones al competidor cuyos acompañantes y/o auxilios no cumplan con lo anteriormente citado.

Los organizadores de las carreras deberán implementar un vehiculo de asistencia / barrido de ruta , que recorrerá la ruta de la prueba detrás de los competidores y que en caso de necesidad suministrará asistencia a los mismos, incluyendo en ésta el traslado de la unidad hasta el lugar más cercano donde pueda ser asistido, debiendo el auxilio reintegrarse a la ruta de la prueba a fin de estar disponible para otras contingencias.

Art. 30 Orden de Largada

La asignación del orden de largada, así como el correspondiente número a cada participante se hará de acuerdo al Ranking **2019** publicado por la Subcomisión Histórica de la CDA.

En el Gran Premio Histórico se asignarán números y orden de largada según el RPP.

Anexo Nº 1 Listado de autos homologables Campeonato GPA.

Anexo Nº 2 Comunicado de la Subcomisión Histórica:1/06 ,5/07 ,6/07 ,10/07,8/08