Reglamento General
Categoría Turismo Histórico CODASUR
Año 2014

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 CODASUR.
El presente Reglamento inicia su vigencia el día 1 de enero de 2014 y la finaliza el día 31 de diciembre de 2014.

Art. 1 Definición

Las competencias de la Categoría Turismo Histórico 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 CODASUR** 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 2013

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 CODASUR 2014**.** (Anexo 1 del Reglamento Campeonato CODASUR)
Debiendo ser estos presentados ante la Subcomisión Histórica de la CODASUR en los términos que fija el Reglamento del Campeonato CODASUR.
Las entidades organizadoras de pruebas podrán emitir Anexos Reglamentarios debiendo ser éstos aprobados por la Subcomisión Histórica de CODASUR.

Art. 4 Autoridades de la prueba

En las competencias por el Campeonato CODASUR la entidad organizadora designa al Director de la Prueba y a sus colaboradores.
La Subcomisión Histórica de CODASUR 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 La interpretación del presente Reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas.
De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado.
Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Sub Comisión Histórica de CODASUR, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

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

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

5.3 Pueden ser admitidos en las pruebas por el citado Campeonato todos los vehículos que posean Carné GPA otorgado por el Automóvil Club Argentino, Carne THU otorgado por el Automóvil Club del Uruguay y Carné otorgado por el Touring y Automóvil Club Paraguayo, registrados para tránsito normal con la debida documentación y patente (no sé permiten patentes provisorias), con un seguro de Responsabilidad Civil obligatorio, y que cumplan todos los requisitos establecidos en este Reglamento y el de tránsito aplicable. En el Carné se incluye el siguiente texto (que debe firmar el propietario) “Declaro bajo juramento que el vehículo de mi propiedad marca….modelo….dominio Nº…..posee un motor de ….cc. En caso de verificarse la inexactitud de lo declarado seré sometido al procedimiento sancionatorio del RDN y pasible de sus sanciones. Lugar …..Fecha…..Firma/Aclaración/Documento Identidad Nº….”.

5.4 Los automóviles que se encuentren encuadrados dentro de lo dispuesto en el presente reglamento serán agrupado en siete 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.

NOTA
El Anexo No.1 del presente Reglamento es un listado orientativo de los automóviles homologables, así como de su ubicación en las distintas clases.

CATEGORIA TURISMO CARRETERA
Serán autos con Carné GPA para TCA, TCB, y TCC otorgado por el Automóvil Club Argentino.

Se agruparán las 3 Clases TCA, TCB y TCC en una sola TC

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.
Se autoriza el reemplazo de los paragolpes originales por otros que deberán abarcar una distancia lineal del 75% del ancho total del automóvil.
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.
La/s bomba/s de nafta eléctrica/s no podrá/n estar instalada/s dentro del habitáculo.

6.2 CATEGORIA TURISMO CARRETERA

Clase TC: Las 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 CODASUR un Pasaporte Técnico, el cual obligatoriamente deberá ser presentado en cada verificación, junto al Carné del automóvil.
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 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 CODASUR . 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.
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.
Los organizadores de cada una de las fechas podrá definir 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. La conección del extremo de la tripa (cable y forro) con el elemento donde sale

el movimiento que le permite el funcionamiento del odómetro y/o velocímetro debe estar en el lugar original previsto por el fabricante del automóvil.

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 los 125 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 esté 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 o el velocímetro.

La cámara debe estar dirigida al odómetro, al velocímetro o al cuenta revoluciones en forma frontal al mismo e instalada por fueran del vidrio. Solamente pueden tener conexión entre ellos, y la alimentación eléctrica debe ser por medio de una ficha. El monitor no excederá las 7 pulgadas y deberá estar ubicado dentro del plano horizontal y vertical mencionado en el punto 8.1.d

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

i) 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 20% 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 deberá estar detenido al establecer la comunicación, y ésta debe ser auto-denunciada por la tripulación a la primera autoridad de la prueba que encuentren. Se prohíbe la utilización de cualquier tipo de rastreador satelital (GPS).

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.

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 es efectuado a discreción de la entidad organizadora y no puede ser apelada.

Art.10 Participantes y conductores

Por cada automóvil debe ser inscripta una tripulación exclusivamente compuesta por un piloto y un copiloto/ navegante, ambos con su licencia de conducir normal y Licencia Deportiva otorgada por la Autoridad Deportiva Nacional respectiva.
En el caso que el copiloto / navegante no posea licencia de conducir igualmente deberá obtener la Licencia Deportiva que lo acredite como tal. El copiloto / navegante debe ser mayor de doce (12) años.
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 10 minutos de recargo.
Se permite cambiar durante la competencia uno de los tripulantes por causa de fuerza mayor debidamente justificada y con autorización de la Dirección de la prueba. Esta autorización podrá ser solicitada por una tripulación una sola vez durante una competencia. Si una tripulación que hubiera hecho uso de la citada autorización, la requiriera en más oportunidades, recibirá una penalización de cinco (5) minutos a su tiempo de carrera por cada vez que hiciera uso de la misma, incluyendo la primera.

Art. 11 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 CODASUR 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.
Será impreso en tamaño A5 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 cuarenta y ocho (48) horas antes de inicio de la hora de largada.
El libro de ruta debe estar en un todo de acuerdo con los parámetros que determine la F.I.A para la categoría Rally Histórico.
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) 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 o de sello y de paso

Controles horario o 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 Horario o de Sello a partir del cumplimiento de la hora de paso ideal y hasta treinta (30) minutos después de la misma sin tener penalización alguna.
Para ello el automóvil participante deberá detenerse frente a la Mesa de Control con al menos uno de los tripulantes a bordo. Un oficial de Control le asentará en el Carne de Ruta la hora de entrada al mismo.
El ingreso entre pancartas puede producirse a partir del minuto anterior correspondiente a la hora de sellado.
La penalización en los Controles Horario o de Sello 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 cinco (5) minutos.
El máximo de penalización por cada control horario o de sello en adelanto será de treinta (30”) segundos.

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

Art. 14 Pruebas Cronometradas (PC)

Son sectores de ruta que deben ser recorridos a una velocidad informada en el Libro de Ruta y que consta de: una largada, referencias con tiempo y distancia (búsqueda con apoyos), y una zona de control dentro de la cual estará él o los controles secretos, con un mínimo de dos (2) por PC.
Está prohibido circular en sentido inverso al de la carrera en los PC.
Están prohibidas las PC: nocturnas en caminos de tierra, en autopistas y en 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.
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:

a) Pruebas Cronometradas en pavimento: 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.
b) Pruebas Cronometradas en tierra / ripio: Deberán estar comprendidas entre el producto de la velocidad inicial indicada en kilómetros por hora multiplicada por 0.15 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 CODASUR).

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 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.

Búsqueda y apoyos: Se llama de esta manera al sector inicial de la Prueba Cronometrada en el cual se definirán al menos seis (6) referencias que informen el tiempo y la distancia, pudiendo ser una de las seis (6) la que da comienzo a la zona de control.
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 1.30 metros 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.

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 un (1) minuto posterior a la referencia indicatoria del cambio de velocidad.
En el caso que existan dos referencias idénticas, el cambio de velocidad deberá realizarse en la primera.
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.

Control secreto: Serán puestos de control ubicados en la ruta que tomarán la hora del paso de cada competidor en forma electrónica. La penalización que le corresponde a un participante a su paso por los controles secretos se determinará según la diferencia real entre la hora que le correspondía pasar y la que verdaderamente pasó frente a los mismos expresándola en centésimas de segundo. La máxima penalización a aplicar será de treinta (30) segundos.
Se prohíbe a los participantes detenerse a la vista del control secreto, salvo que la detención se deba a razones de fuerza mayor.

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**.**

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.

Art. 15 Tiempo máximo

Un participante será considerado fuera del tiempo máximo establecido (desclasificación) si pasa por un control 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 dos (2) descartes por Etapa del total de controles secretos de la Etapa. Los descartes serán los dos (2) 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 del tránsito vigentes, ya sea por velocidad o por maniobras prohibidas.

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 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 CODASUR 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 Diez minutos de recargo
-Cambiar total o parcialmente la tripulación durante la prueba con autorización Cinco minutos 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 Cinco minutos de recargo
- Llegar a cualquier control horario o de sello con más de treinta (30) minutos de atraso con respecto a su hora ideal o no registrar paso. Desclasificación
- Circular en sentido contrario dentro de un PC . Hasta exclusión
- Ingresar entre pancartas antes de un (1) minuto de su largada Treinta 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 o de Sello, o secreto con más de diez minutos de adelanto Hasta exclusión
- Penalización máxima en Controles secretos Treinta segundos de recargo
- Detenerse en zona de control a la vista del control secreto, 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) Hasta exclusión

- Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del oficial a cargo de cualquier control.
No hacerlo tendrá como consecuencia una penalización que puede llegar a la exclusión, a criterio de las autoridades de la prueba.
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.
Se considera no haber finalizado una etapa el no registrar paso por un Control horario o de sello dentro de un tiempo máximo de treinta (30) minutos después de su hora de paso ideal.
Los participantes que no hubieran largado una Etapa pueden reincorporarse a la prueba largando en Etapas posteriores, como reenganchados. Las tripulaciones reenganchadas clasificarán por detrás del último competidor/tripulación que no se haya reenganchado 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 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.

25.2 Relevamiento de Tiempos: Cualquiera fuere el sistema de toma de tiempos a utilizarse (automático/autocontrol/mixto); los mismos deben ser a la centésima de segundo. Cada relevamiento de tiempo 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 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 (1º)
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.

Art. 30 Orden de Largada

La asignación de números y el Orden de Largada se realizará de acuerdo al Reglamento Particular de cada prueba.