

CDA - ACA

Reglamento General

Categoría GPA

Años 2009-10

La reglamentación que sigue propone la valoración del patrimonio automovilístico histórico. Consecuentemente, las normas en este contenido son prioritariamente destinadas a favorecer el mantenimiento y la utilización de los automóviles, con particular atención en aquellos de mayor antigüedad o de particular interés histórico o deportivo.

Cualquier persona, ente, o asociación que directa o indirectamente participe en este tipo de eventos está obligado a conocer y observar el Código Deportivo Internacional y el RDA (Reglamento Deportivo Automovilístico de la República Argentina) del ACA del cual se desprende el presente reglamento.

El presente Reglamento inicia su vigencia el día 1 de enero de 2009 y la finaliza el día 31 de diciembre de 2010.

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 (Gran Premio Argentino)** que será publicado antes del 1º de febrero de cada año.

Para esto los clubes organizadores afiliados a la CDA del ACA, deberán presentar las solicitudes de realización de pruebas antes del 15 de diciembre del año anterior.

Art. 3 Reglamento particular de la prueba

El reglamento particular de cada prueba (RPP) debe ser confeccionado de acuerdo al presente Reglamento.

El permiso de organización debe ser pedido mediante el envío a la Sub.Comisión Histórica de la CDA del formulario tipo con la modalidad descrita en el Anexo "Formularios" que forma parte del presente Reglamento y en los términos que fija el Reglamento del Campeonato Argentino GPA.

Los clubes organizadores 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 el Organizador debe designar al Director de la Prueba y a sus colaboradores.

La CDA del ACA designará al Comisario Deportivo, Comisario Técnico, adjuntos y/o veedores que estime necesarios.



En ningún caso podrá actuar como Autoridad de la prueba, en cualquiera de los cargos previstos por el RDA, un participante de la competencia.

Art. 5 Vehículos admitidos

Pueden ser admitidos en las pruebas por el citado Campeonato Argentino todos los vehículos que posean Carnet GPA otorgado por la Comisión de Homologaciones del Comité Organizador del Gran Premio designado por el Automóvil Club Argentino, registrados para tránsito normal con la debida documentación y patente (no se permiten patentes provisorias), con un seguro de Responsabilidad Civil como mínimo, y que cumplan todos los requisitos establecidos en este Reglamento.

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.

Clase A : Automóviles de Turismo Histórico con motores de hasta 770 cm³

Clase B : Automóviles de Turismo Histórico con motores de 771 hasta 1.150 cm³

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

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

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

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

Clase TC 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.

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.

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

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 : Idem 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. Idem 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 combustible : cantidad y capacidad libre. Su instalación dentro del habitáculo con sunchos metálicos, descarga estática y venteo externo será permitida y deberá ser aprobada en la Verificación Técnica.

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 “buscahuella” 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” para los automóviles que así las tenían de fábrica, 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 aceptado por los 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: Libre, pudiéndose utilizar cualquier diferencial y sistema de palieres.

Suspensión: Libre, utilizando partes y componentes pertenecientes a automóviles de serie y de la misma marca manteniendo los elásticos traseros en forma obligatoria, aún cuando se agregue un mayor número de los mismos y se cambie la posición original.

Trocha : idem Clase A.

Instalación eléctrica: Libre.

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

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: Idem 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: 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, no estén en cuadrados en TC A o TC B.

Motor: deberá ser de la misma marca del automóvil. La preparación será libre. Se admitirán motores modernos previa aprobación de la autoridad de aplicación del presente Reglamento.

Caja: Libre

Puente trasero: Libre

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

Instalación eléctrica: Libre

Alimentación: Carburador, cantidad libre, bombas: libre

Tanques de nafta: Según Artículo 6.

Paragolpes: Idem Clase TC A.

Volante de dirección: Idem Clase TC B.

Instrumental y tablero: Idem 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

La Comisión de Homologaciones del Comité Organizador del Gran Premio designado por el Automóvil Club Argentino podrá utilizar criterios diferentes a la cilindrada de los automóviles a los fines de su ubicación en las clases, como por ejemplo la uniformidad histórica y/o estética.

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

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 y sean aprobados en la verificación técnica.

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.

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.

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. 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 el 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 el 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, etc..., que a criterio del verificador técnico, con acuerdo del Comisario Deportivo, no representen riesgo alguno para los ocupantes del automóvil. Los mismos no pueden estar adheridos en forma definitiva a parte alguna de la carrocería, la estructura o elementos interiores y deben haber sido construidos en materiales deformables y presentar características colapsables. Se prohíbe la utilización de cortinas, media sombra, pantallas, polarizado de cristales, etc...que sean un obstáculo total ó parcial que impida ó dificulte a la tripulación la visión en los 360°.

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

Luneta: idem parabrisas, pudiéndose optar por su colocación en la parte inferior de la luneta.

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

Vidrios laterales traseros: libres de aditamentos en el 70% de su superficie.

Queda prohibido el uso de vidrios espejados o totalizados 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 especialmente controlado y la resolución del verificador técnico será inapelable.

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

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

Art. 8 Instrumentos de medición

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

Deben ser de funcionamiento mecánico, conectados al automóvil exclusivamente a través de una tripa en todos los casos. El recorrido de la misma será libre, así como la instalación de dispositivos mecánicos de reducción ó de multiplicación, cuya ubicación deberá permitir el sellado de los mismos. No podrán tener "tees" de derivación.



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

- a) sea el único en funcionamiento a bordo de la unidad
- b) no supere los 150 milímetros de diámetro externo,
- c) sea de una marca comercial y que haya sido equipo original de un vehículo homologable como GPA.
- d) esté colocado por debajo del plano inferior horizontal determinado por la base del parabrisas.
- e) esté colocado a una distancia máxima de quince (15) centímetros del plano vertical determinado por el eje de la columna de dirección.
- f) se encuentre orientado exclusivamente al campo de visión del piloto.
- g) no impida la normal disposición de las manos del piloto en el volante en acciones de viraje o marcha recta.
- h) mantenga la escala original impresa en el mismo.
- i) se permitirá la modificación y/o reemplazo de sus componentes internos, no así de los externos como cuadrante, aguja, abertura, vidrio, etc...

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

Odómetro: Se admitirá un error de hasta un 15% en más entre la distancia medida por el odómetro y la distancia oficial del Libro de Ruta.

Se podrá hacer marcas en el vidrio o material transparente exclusivamente en la cara externa del mismo.

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

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

Se prohíben los tacómetros digitales.

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

El diámetro externo máximo de los mismos se fija en 150 milímetros y su ubicación no debe dificultar la visión del piloto hacia adelante.

Se permite el uso de lupas convencionales, pero no de otro aparato que cumpla función de lupa (filmadoras, cámaras, monitores, etc...)

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

8.2. 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.

8.3. 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 autodenunciada por la tripulación a la primera autoridad de la prueba que encuentren.

8.4. 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.

8.5. 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.

8.6. 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 del Organizador a través del R.P.P. El Organizador se reserva el derecho a rechazar cualquier participación e inscripción al evento a aquellos autos que posean algún tipo de publicidad no permitida. Tal rechazo es efectuado a discreción del organizador y no puede ser apelada.

Art.10 Participantes y conductores

Por cada automóvil debe ser inscripta una tripulación exclusivamente compuesta por un piloto y un copiloto, 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 no posea licencia de conducir será considerado como navegante, debiendo obtener la Licencia Deportiva que lo acredite como tal. El copiloto/navegante debe ser mayor de doce (12) años. La tripulación puede modificarse hasta la largada, con conocimiento del Director de la Prueba y del Comisario Deportivo y cumpliendo con lo antedicho.

El cambiar sin autorización de la Dirección de la prueba alguno 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 podrán proceder a la revisión de los automóviles participantes sin que sus tripulantes puedan oponerse a ello. El que así lo hiciese será automáticamente excluido de la prueba. Las autoridades designadas 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 siempre y cuando éste último esté legal y deportivamente habilitado para hacerlo, y haya presentado la documentación requerida para el caso en la Verificación Administrativa Previa.

Quedan terminantemente prohibidas las protestas en público, tanto por parte de los participantes como de sus asistentes y allegados. En todos los casos se hará responsable de dicha actitud al piloto del automóvil quien podrá ser objeto de una medida disciplinaria de tipo deportivo a criterio de las Autoridades de la Prueba.

Se considera al piloto, copiloto, y/o navegante, 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 del Código de Tránsito, conducir prudentemente y seguir todas las instrucciones dadas por el 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 Carnet 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 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 deberá comenzar dieciocho (18) horas antes de la hora de largada. Además de lo citado, el Organizador deberá publicarlo en Internet a partir del horario de inicio de la Verificación Técnica.

En las pruebas en que hubiese un Parque Cerrado de más de dieciocho (18) horas de duración, se entregará el Libro de Ruta en el ingreso de los autos al mismo y deberá publicarse en Internet a partir del horario de apertura del Parque Cerrado.

El libro de ruta debe estar en un todo de acuerdo con los parámetros que determine la F.I.A para la categoría rally.

Al inicio de cada Etapa deberá incluirse en el Libro de Ruta un sector para la calibración de odómetros no menor a ocho (8) kilómetros con distancia de cada referencia desde la largada e identificando especialmente la exactitud de la medición. 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) Carnet de Ruta

En este documento, las autoridades asentarán los tiempos, horas de paso y observaciones que consideren necesarios. Este documento quedará en poder del participante durante toda la etapa y deberá ser entregado a las Autoridades del último control 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 de sello y de paso

Controles 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 Carnet de Ruta por el Control de Sello a partir del cumplimiento de la hora de paso ideal y hasta una hora 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 Carnet 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 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 una hora después de la hora ideal de paso tendrá una penalización de cinco (5) minutos.

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

Controles de paso: Serán puestos de control ubicados a lo largo del recorrido indicados en el Libro de Ruta y verificarán que todos los competidores cumplan con el mismo. Deberán consignar el paso de cada competidor en el Carnet 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 constan de: una largada, referencias con tiempo y distancia (búsqueda con apoyos), y una zona de control dentro de la cual estará el o los controles secretos, con un máximo de dos (2) por PC.

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 0,4 como máximo.



b) **Pruebas Cronometradas en tierra/ripió:** 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 0,35 como máximo.

Entre la finalización de una prueba cronometrada y la largada de la siguiente se deberán agregar como mínimo tres minutos al tiempo normal del enlace.

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

Podrán ser nocturnas. Están prohibidas las PC nocturnas en caminos de tierra, en autopistas y en zonas urbanas.

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

Largada: Se identificará en el Libro de Ruta con una referencia del camino. A 50 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. Queda totalmente prohibido el estacionamiento sobre la banquina izquierda para los competidores y sus auxilios. Todo vehículo distinto al de los participantes podrá estacionar sobre la banquina derecha a partir de los 200 metros de la referencia de largada.

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 cinco referencias que informen el tiempo y la distancia, pudiendo ser una de las cinco la que da comienzo a la zona de control.

Este sector deberá tener una longitud superior al 40% de la PC.

Zona de control: Será un sector dentro del cual estarán ubicados el o los controles secretos. En caso que exista un cambio de velocidad dentro de la zona de control, el o los controles secretos no podrán estar ubicados antes de 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 +/- 10% 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 +/- 20% 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 autolargada se exhibirá una pancarta con la leyenda P.C. ANULADO.

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

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

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



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

Art. 15 Tiempo máximo

Un participante será considerado fuera del tiempo máximo establecido si pasa por un control de sello con un atraso de más de sesenta minutos con respecto a su hora teórica de paso.

Art. 16 Largada

La hora de largada de cada competidor estará establecida en el Carnet de Ruta y será responsabilidad del mismo el solicitarlo al Organizador en la mesa de control.
Los competidores deberán presentarse una hora antes de su hora de largada y encolumnarse en el orden correspondiente a la misma.
Cada participante largará cuando el reloj que exhibe la hora oficial indique la hora indicada en su carnet 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 Carnet de Ruta.

Art. 17 Descartes

A efectos de garantizar la seguridad de las pruebas, el organizador establecerá dos descartes por cada Etapa. Los mismos serán los dos 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, el R.D.A de la C.D.A del A.C.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

En base a 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 centésimas 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 jurídica competente.

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 los organizadores, 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)

Exclusión

con posterioridad a la entrega y/o publicación del Libro de Ruta
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 cada cambio si se autorizara más de uno.

Diez minutos de recargo

Cinco minutos de recargo

Remolcar ó empujar la unidad en carrera por otro vehículo (*)

No presentación del Carnet de Ruta

Llegar a cualquier control de sello con más de una (1) hora de atraso con respecto a su hora ideal o no registrar paso.

Cinco minutos de recargo

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 cualquier Control 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

Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del oficial a cargo de cualquier control. No hacerlo tendrá como consecuencia una penalización que puede llegar a la exclusión, a criterio de las autoridades de la prueba.



Será prohibido realizar sobrepasos en zonas identificadas como de tierra, ripio, ó de riesgo especial en el Libro de Ruta o por alguna situación imprevista surgida, sin autorización del participante que circula adelante. De hacerlo tendrá como consecuencia una penalización que puede llegar a la exclusión, a criterio de las autoridades de la prueba.

Esta maniobra deberá ser realizada con la máxima prudencia evitando perjudicar al auto superado con el levantamiento de piedras, tierra u otro elemento peligroso.

El mismo criterio será aplicable a quien no permita el sobrepaso.

(*) Se permitirá remolcar y/o empujar la unidad en carrera por otro vehículo única y exclusivamente hasta la distancia máxima de 100 metros y al solo efecto de sacarlo de una situación comprometida, debiendo el participante denunciar esta situación a la primera autoridad de la prueba que encuentre indicando lugar, hora y razón por la cual fuera remolcado ó empujado. Esta denuncia podrá ser verbal.

En caso de ser verificada una situación de este tipo que no haya sido denunciada por el participante involucrado, el mismo será automáticamente penalizado con diez (10) minutos de recargo.

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 de sello dentro de un tiempo máximo de una hora después de su hora de paso ideal.

Los participantes que no hubieran largado una Etapa pueden reincorporarse a la prueba largando en Etapas posteriores, recibiendo un recargo de treinta (30') minutos por cada Etapa no largada. No así los que fueran excluidos.

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 determine la CDA.

La autoridad de la prueba que reciba la denuncia extenderá al denunciante el correspondiente recibo.

Las reclamaciones podrán ser presentadas antes de la hora de largada de la etapa siguiente a aquella en la cual ocurriera el evento objeto del reclamo. Si se tratara de una reclamación correspondiente a la última ó a la única etapa, el interesado podrá hacerlo dentro de las dos horas posteriores a la publicación de las clasificaciones provisorias. En el caso que una tripulación fuese denunciada por otra en una prueba de más de una etapa, la tripulación objeto de la denuncia debe ser informada en la largada de la siguiente etapa a la de la mencionada situación.

El arancel será reembolsado al participante únicamente en el caso que su protesta fuese reconocida con fundamento por las autoridades de la prueba.

Los reclamos referidos a los tiempos de carrera 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: Todos los relevamientos a la centésima de segundo deben ser tomados automáticamente. Como apoyo del sistema automático, en cada relevamiento de tiempos se tomará el tiempo 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, no pudiendo ser realizado de otra manera.

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 tres 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 provisorias 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 las dos horas 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: a los tres (3) primeros.

Clasificación general: a los diez (10) primeros.

No ganadores: a los tres (3) primeros.

Serán no ganadores aquellos pilotos que no hayan ganado una clase en los Grandes Premios Históricos, una clasificación general de cualquier otra prueba puntuable, o hayan resultado primeros en una clasificación de no ganadores.

Art. 29 Auxilios

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



circular en situación de hacerlo, 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 deberá prever el Organizador.

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

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

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

Los organizadores de las carreras deberán implementar un auxilio 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 a la posición que el piloto haya obtenido en el Ranking del año anterior al de realización de la prueba.

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

Anexo No. 1 Listado orientativo de autos homologables.

Anexo No. 2 Comunicación SubCom 01-06

Anexo No. 3 Comunicación SubCom 05-07

Anexo No. 4 Comunicación SubCom 06-07

Anexo No. 5 Comunicación SubCom 10-07

Anexo No. 6 Comunicación SubCom 08-08

