



Definición

Son de regularidad de autos clásicos las competencias en las cuales el cumplimiento de los tiempos establecidos para recorrer los diversos sectores en los que debe ser subdividido un recorrido (controles horarios) y determinados trayectos del mismo (pruebas cronometradas y de navegación) constituyen el factor determinante para la clasificación.

Vehículos admitidos

Son Los vehículos incluidos en la lista del Anexo "Autos Sport Histórico", del reglamento del campeonato Sport Histórico del ACA.

Los mismos deberán estar registrados para tránsito normal con la debida documentación y patente y con un seguro de Responsabilidad Civil que cubra competencias de regularidad.

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

Art. 3 Participantes y conductores

Por cada automóvil debe ser inscripta una tripulación compuesta por un piloto y un navegante ambos deben tener su Licencia de conducir normal que lo habilita a transitar según las normas vigentes.

Los conductores serán subdivididos en los siguientes niveles:

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

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

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

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

Publicidad

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

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

Comisarios de Carrera

El Organización designara un Comisario de Carrera y un Secretario de Información, que cumpla las siguientes funciones:

- Responder, lo más detalladamente, a todas las demandas y/o preguntas propuesta por los participantes
 - Dar a los participantes informaciones acerca del reglamento y sobre el desarrollo de la carrera
 - durante la verificación técnica
 - en la Largada
 - en la Dirección de la prueba durante el desarrollo de la carrera
 - en la Llegada
 - Control de Registro de Conducir
 - Control de Documento de circulación y de admisión del automóvil inscripto
 - Control de Póliza de seguro del automóvil inscripto
- y la siguiente formalidad técnica:
- Control de funcionamiento de luces reglamentarias
 - Control de funcionamiento de luces de stop
 - Control de funcionamiento de luces de giro (en los autos que vinieran de fábrica estas luces)
 - Estado correcto de los neumáticos
 - Estado del sistema de frenos

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



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

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

Modificaciones permitidas por razones de seguridad

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

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

Todos los componentes mecánicos y eléctricos utilizados en sustitución de los originales o agregados, deben ser correspondientes a las especificaciones técnicas de componentes existentes hasta el 31-12-1981

Coeficientes

En la carrera están previsto el uso de coeficientes, en base a la edad del auto, cada tipo de irregularidad será Penalizado con la pérdida del coeficiente, además de eventuales ulteriores penalizaciones que irán desde la amonestación a la exclusión; de cualquier manera la exclusión podrá ser aplicada solo en el caso de modificaciones sustanciales a los fines del resultado deportivo respecto a los criterios de referencia precedentemente indicados.

Miras

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

Recorrido- Duración- Hojas de Ruta- Carnet de Ruta

Carnet de Ruta, el Reglamento Particular de la Prueba y en el Road Book (Hoja de Ruta) y debe ser subdividido en sectores a recorrer en tiempos establecidos.

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

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

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

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

Las tablas de tiempos y distancias y la hoja de ruta deben ser redactadas en conformidad con el modelo incluido en el anexo correspondiente.

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

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

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

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

Para cada sector y cada prueba las velocidades medias del recorrido no podrán superar las establecidas como límite por las Reglas de Tránsito nacionales, provinciales o municipales se subraya que la organización es responsables de establecer tiempos y velocidades medias que, además de estar contenidas en los límites previstos del presente reglamento, sean adecuadas a las características del recorrido y mantengan la carrera en los límites deportivos propios de la regularidad. La Organización podrá disponer oportunos controles sobre el comportamiento de conducción de los participantes, para contener eventuales extralimitaciones.



Instrumentos de medición

La utilización de instrumentos de medición no está sujeta a restricción de ningún tipo la sincronización de los cronómetros de los participantes sólo será permitida realizarla con el reloj expuesto para tal fin en la Largada. Cualquier otro tipo de sincronización durante el transcurso de la carrera con los cronómetros del fiscalizador, ya sea en forma manual o automática, queda expresamente prohibida.

Comportamiento de las tripulaciones

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

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

Handicap y Descartes:

Handicap:

A los puntos obtenidos se los multiplicará por 1, xx siendo xx las dos últimas cifras del año de fabricación del automóvil. La lista de autos Sport Histórico (Anexo "Autos Sport Histórico") determina los autos a los que se aplicará el coeficiente para los eventos que realizan esta modalidad. Todos los autos pertenecientes a los períodos A, B y C (construidos antes del 1-1-1931) independientemente de la fecha de fabricación, serán considerados como construidos en 1930; los puntos de penalizaciones serán entonces calculados multiplicando las penalidades por 1,30. Los autos que no estén en la lista tendrán coeficiente máximo (1,81).

14.2 Descartes:

1descarte por etapa, no permitiéndose utilizar como descarte las pruebas sancionadas por una falta disciplinaria.

Reclamos

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

Se hace saber que:

- Cualquier queja sobre la validez de una inscripción, la calificación de los participantes, conductores o vehículos debe presentarse no después de 1 (una) hora del término de la revisión técnica antes del evento.
- Cualquier queja sobre la manera en que los grupos o clases son formados, debe presentarse dentro de 1 (una) hora de su publicación.
- Cualquier queja sobre un error o una irregularidad en la lista de resultados, debe presentarse dentro de los 15 (quince) minutos de la publicación de los resultados aprobados por los Oficiales siempre y cuando no se haya realizado la entrega de premios, la cual es inapelable. Los resultados de los tiempos registrados de los participantes sera publicados por la Organizacion al menos 30 minutos antes de la premiación.

Reglas generales

Al inscribirse cada participante:

- Declara conocer y se compromete a respetar el presente reglamento.
- La hoja de ruta tiene la finalidad de ubicar el recorrido no teniendo ninguna función deportiva.

Desarrollo de Competencias

Largada

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

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

Los últimos cinco segundos son contados uno por uno. Si un participante, ya bajo las órdenes de comienzo, no puede partir, se le permitirá ser empujado para comenzar (bajo control del oficial de la competencia) con un máximo retardo de 15 segundos. El participante que no larga en su orden, puede largar su reloj, y partir sin pasar por la puerta de largada hasta 15 minutos después de su tiempo teórico de largada.

Reordenamientos

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



Tiempo máximo

Un participante será considerado fuera del tiempo máximo establecido:

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

El Organizador tiene la facultad de variar los valores aquí mencionados siempre y cuando sea comunicado oficialmente a cada participante. En el Carnet de Ruta se deberá indicar para cada uno de los Controles de Sellos tanto la hora inicial como la hora límite de paso. El último control de sello de finalización de cada etapa tendrá un tiempo máximo no menor a 60 minutos

Controles de sello

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

Controles Horarios

Los Controles Horarios (CH) tienen la finalidad de delimitar los sectores en los cuales se subdivide el recorrido de la competencia para regular el desenvolvimiento de la misma y para hacer respetar la velocidad media prevista.

Deben estar ubicados tanto en la Largada como en distintos tramos de cada etapa.

Los relevamientos pueden ser efectuados tanto al minuto, al segundo o a 1/100 de segundo sin tolerancia alguna. El retraso o anticipo en un CH no deben ser recuperados en los CH subsiguientes.

Los CH pueden coincidir tanto con la finalización o el inicio de un PC o una prueba de media.

Todos los CH deben estar oportunamente señalados con la modalidad y con los carteles conforme al modelo del CDI. Los automóviles participantes que se presenten a un CH en sentido contrario o diverso al previsto por el Organizador, serán excluidos de la competencia.

Pruebas Cronometradas (PC)

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

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

Los PC pueden ser efectuados:

- Sea con partida relevada, en tal caso el participante tiene la facultad de elegir libremente la hora de inicio, siempre dentro de los 15" posteriores al eventual "vía libre" del Comisario o Cronometrista.

- Sea con partida teórica inmediatamente simultánea al CH, en tal caso la hora de inicio del PC depende de la hora de inicio del CH.

Pueden ser previstos más PC consecutivos (encadenados), donde la hora de paso al final del PC precedente corresponde a la hora de inicio del PC sucesivo, y así sucesivamente. También pueden ser previstos PC en los cuales el inicio de uno o más de ellos no correspondan ni al inicio ni al fin de un PC pero que se encuentre dentro de uno de ellos (compenetrados) siempre y cuando finalicen antes del PC dentro del cual están.

La modalidad de desenvolvimiento de los PC debe ser siempre especificado en el "reglamento particular de la prueba"; y/ o la Hoja de Ruta para los PC ubicados en áreas cerradas o circuitos permanentes y para los PC con un largo inferior a 300 mts, será necesario agregar una planimetría explicativa. Cuando el inicio en de una serie de PC sea el mismo tiempo para todos, cualquiera sea la distancia que cubran los mismos, todos ellos serán considerados, a los efectos del cómputo reglamentario, como menor a 300 mts.

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

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

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

Relevamiento de Tiempos

Sincronización

La Hora Oficial de la Competencia será la que determine el Organizador que deberá estar expuesta para los participantes al menos 1 hora antes de la largada del primer auto en cada etapa.

Todos los relevamientos al 1/100 de segundo deben ser tomados automáticamente, por medidores de presión conectados a un cronómetro con impresora, en el momento en que el automóvil transita con su rueda delantera el presóstato.

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



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

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

La imposibilidad de tránsito en el tiempo previsto cualquiera sea el relevamiento, limitadamente a un máximo del 20% de los participantes, por causas independientes de su voluntad, deben ser certificado por el Director de la Prueba o el cronometrista del relevamiento; al final de la competencia constatada dicha imposibilidad, a su inapelable juicio, el Director de la Prueba aplicará al participante interesado la penalización media del mismo tomada en todos los restantes relevamientos, excluido la penalización tomada en el relevamiento en cuestión. En caso que el porcentual de participantes imposibilitados sea superior al 20% la prueba será anulada.

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

Cronología

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

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

Verificación de tiempos oficiales

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

Clasificación

En base a la suma de los puntos de las penalizaciones totales de cada participante debe ser compilada una clasificación general y tantas como categorías hubiera (facultativo). -

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

Disposiciones diversas.

Números de carrera

A cada auto participante se le debe asignar un numero de orden de largada y la organizacion suministrara 2 números adhesivos en forma gratuita que los participantes deben colocar en ambas puertas delanteras.

Carteles de señalización

Todos los controles deben ser señalados en la ruta mediante carteles circulares de un diámetro no inferior a 70 cm. Los símbolos y las distancias entre los carteles están indicadas en el anexo correspondiente, que conforma este reglamento. Prohibido obstaculizar el desarrollo del evento. No se permite detener el auto, retroceder, invertir la marcha, abrir las puertas u obstaculizar de cualquier manera a los otros participantes en la zona de control individualizada mediante los carteles de inicio y fin de zona de control.

Premios

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



Reunión de Pilotos

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

Penalidades

Carnet de Ruta

No entregar el Carnet a la llegada exclusión.
Falta de un control de sello exclusión.
Alteración del Carnet de Ruta no avalado por autoridad competente exclusión.

Controles - Sello (C.S.)

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

Controles Secretos

A lo largo de la ruta podrá haber controles secretos que se ubicarán para controlar que el límite de la velocidad promedio sea respetado. El tiempo de los Controles Secretos será tomado por minutos. Método de penalización:
Para un participante que pasa tarde: castigo: cero puntos
Para un participante que pasa menos de cinco minutos antes, basados en un límite de tiempo teórico: castigo: cero puntos
Para un participante que pasa entre cinco y quince minutos antes, basados en un límite de tiempo teórico: castigo: 300 puntos hasta la exclusión
También serán penalizados los participantes que ante el control secreto con radar no cumpla con las velocidades máximas de ese lugar castigo: 300 puntos hasta la exclusión

Controles Horarios (C.H.)

Los Controles Horarios estarán ubicados a lo largo del circuito para la asignación de puntos de penalización. El tiempo de los Controles Horarios será tomado a la centésima de segundo. Los participantes deberán esperar fuera del área de control el tiempo que deseen antes de pasar por el mismo en el tiempo fijado. Los conductores recibirán los siguientes puntos de penalización:
C.H. por cada centésima de segundo más o menos que el tiempo teórico dado para cada control: castigo: 1 punto (con máximo de 100)
Para participantes que llegan al punto de Largada más de 15 minutos tarde: castigo: 100 puntos
Nadie puede detenerse dentro de:
50/100 metros antes de la línea de control
25/50 metros después de la línea de control castigo: 100 puntos

Pruebas de Habilidad, Primes o Pruebas Cronometradas (PC)

Las Pruebas de Habilidad estarán situadas a lo largo de la ruta para la asignación de puntos de penalización. El tiempo de las Pruebas de Habilidad será tomado a la centésima de segundo. Las Pruebas de Habilidad están situadas en:
Los participantes deben esperar fuera del área de control el tiempo que deseen antes de pasarlo, y sólo dentro del área por el tiempo necesario para el control. Los conductores recibirán los siguientes puntos de penalización:
PC. para cada centésima de segundo más o menos que el tiempo teórico dado para cada control: castigo: 1 punto (con máximo de 100)
Nadie puede detenerse dentro de:
50/100 metros antes de la línea de control
300 metros después de la línea de control castigo: 100 puntos
Al final de la Prueba de Habilidad los participantes deberán continuar sin detenerse.
Pruebas de Promedio Impuesto (P.P.I.)
El tiempo de las Pruebas de Promedio Impuesto calculado en base a la diferencia del tiempo de entrada (largada h: m: s: c) y de salida (llegada h: m: s: c) de la prueba será tomado al segundo por redondeo. La ruta de esta prueba debe ser recorrida por los participantes a la velocidad promedio especificada indicada para la prueba. El tiempo exacto deberá ser calculado por los participantes. Los conductores recibirán los siguientes puntos de penalización:
P.P.I. por cada segundo más o menos que el tiempo teórico (tomado en el pasaje del control secreto) resultante de una marcha constante a la velocidad promedio indicada para la prueba: castigo: 1 punto(máximo 100)



Carteles:

- Comienzo P.P.I.
- 1 km. DESPUES del comienzo: P.P.I. - 1000 mt.
- Fin P.P.I

El tiempo de pasaje, con los puntos de penalización correspondientes, será tomado por un control ubicado en un lugar secreto entre el comienzo del 2º km. y el final de la prueba. Para acordar una puesta en marcha efectiva del indicador de velocidad, un cartel (P.P.I - 1000 mt. del Comienzo/from the Start) será ubicado a exactamente 1 km. del comienzo de la prueba. Los participantes no podrán detener su marcha desde el comienzo de la prueba hasta la finalización de la misma indicada en la Hoja de Ruta. Detener la marcha dentro de la prueba: castigo: 100 pts

Serán excluidos de la clasificación

- A) Participantes que no cumplan con el recorrido de la hoja de ruta.
- B) Participantes que lleguen al C.H. o PC más de 60 minutos (o el tiempo máximo indicado por la dirección de la prueba) después de su PROPIO TIEMPO TEORICO.
- C) Participantes que hayan perdido o adulterado sus carnets de ruta.
- D) Participantes que no se comporten correctamente hacia otros participantes de acuerdo a lo establecido por los Comisarios del Evento, quienes no pueden ser discutidos.
- E) Participantes que violen las Leyes de Tránsito.
- F) Participantes que hayan hecho conducir el auto por una persona diferente al piloto declarado.
- G) Por bloquear deliberadamente o causar daños a otros participantes y/o terceros.
- H) Por pasar un control en sentido contrario o diverso al previsto.
- I) Por no conformidad del automóvil con las Leyes de Tránsito.
- J) Por inobservancia a la norma de sincronización de los relojes por los participantes.

7º Edición 2014

Otras penalizaciones

Participantes que no pasen por un control de tiempo (C.H.,PC., P.P.I.). Desclasificación

Excepción podrá ser otorgada a un conductor que, para razones técnicas, ha perdido durante una etapa un control de tiempo o un control de paso (que puede ser secreto). Puede ser readmitido a la etapa siguiente (día), asignándole una penalidad de 100 puntos para cada control perdido mas una multa de 500 puntos, con tal de que dentro de los 30 minutos de expuesta la clasificación para esa etapa, el participante le informe al Director de la Prueba por escrito su intención para continuar en el evento. Cada caso será decidido por la Dirección de la Prueba. Esta excepción no es aplicable para la última etapa del evento.

Por no largar en el orden y el tiempo establecido 100 Puntos.

Por parar el auto en zona de control PC 100 Puntos hasta la exclusión.

Por acceso no autorizado de cualquiera de los tripulantes a zona de control 100 Puntos hasta la exclusión.

Por irregularidad de la Documentación presentada en la Verificación no admisión.

Por no respetar los horarios de verificación previstos no admisión.

Por falta de los números de carrera o de las patentes de identificación amonestación hasta exclusión.

Por falta de comunicación de su abandono de la prueba al Organizador amonestación hasta exclusión.

Por asomarse del auto en zona de control 100 pto. hasta la exclusión.

Por comportamiento imprudente de un piloto o un navegante hasta la exclusión.

Por irregularidades en el auto (ver Art. 9.2) perdida coeficiente - hasta la exclusión.