

Reglamento General Regularidad Sport Histórico Año 2012

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

A.: Normas Generales

Art. 1 Definición

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

Art. 2 Calendario

Las competencias serán inscriptas en el calendario para el **Campeonato Argentino de Regularidad Sport Histórico de la CDA** que será publicado antes del 15 de diciembre del año anterior.

Para esto las entidades organizadores, deberán presentar las solicitudes de realización de pruebas antes del 15 de noviembre del año anterior

En fase de definición del calendario anual, los Organizadores pueden solicitar hasta un máximo de 3 competencias.

La realización, por un mismo organizador de competencias del Campeonato Sport Histórico, de eventuales otras competencias no oficiales se tomarán en consideración, luego de la aprobación del calendario y estará subordinado de todas maneras a la disponibilidad de fechas.

Competencias Oficiales del Campeonato – Gran Evento

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

Competencias no oficiales

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

Dic 2011



Art. 3 Vehículos admitidos

Los vehículos incluidos en la lista del Anexo “Autos Sport Histórico”, con pasaporte otorgado por la FIVA, son admitidos para participar en todas las competencias del Campeonato.

Los vehículos con modificaciones realizadas fuera del período de uso, de acuerdo con el informe emitido por la autoridad nacional FIVA, podrán ser homologados siempre que dichas modificaciones no constituyan una ventaja deportiva.

Los mismos deberán estar registrados para tránsito normal con la debida documentación y patente (no se permiten patentes provisorias) y con un seguro de Responsabilidad Civil que cubra competencias de regularidad.

Adicionalmente cada Organizador definirá, de acuerdo a la característica del evento y conforme lo establece el RDA, la posible admisión para participar de otros autos que aún no estando en la lista, se encuadren dentro de las categorías FIVA siguientes:

- Categoría A: (Ancestor) vehículos fabricados hasta el 31-12-1904
- Categoría B: (Veteran) vehículos fabricados entre el 1-1-1905 y 31-12-1918
- Categoría C: (Vintage) vehículos fabricados entre el 1-1-1919 y 31-12-1930
- Categoría D: (Post Vintage) vehículos fabricados entre el 1-1-1931 y 31-12-1945
- Categoría E: (Post War) vehículos fabricados entre el 1-1-1946 y 31-12-1960
- Categoría F: vehículos fabricados entre el 1-1-1961 y 31-12-1970
- Categoría G: vehículos fabricados entre el 1-1-1971 y límite F.I.V.A. (31-12-1980).

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

Art. 4 Participantes y conductores

Por cada automóvil debe ser inscripta una tripulación compuesta por un piloto y un navegante ambos deben tener su Licencia Deportiva otorgada por la CDA del ACA para la actividad y si conducen la Licencia de conducir normal que lo habilita a transitar según las normas vigentes. No se permiten pasajeros.

Art. 5 Conductores Prioritarios y Ranking

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

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

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

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

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

Dic 2011



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

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

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

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

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

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

Art. 7 Publicidad

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

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

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

Art. 8 Comisarios de Carrera

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

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

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

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

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

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

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

Dic 2011



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

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

Art. 9 Control técnico y administrativo

9.1 Normas para la verificación

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

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

y la siguiente formalidad técnica:

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

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

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

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

9.2 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

En las carreras donde están previstas 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..

9.2 Miras

Dic 2011



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.

9.3 Determinación del año a utilizar para el handicap

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

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

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

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

Cada sector, de largo variable, puede ser constituido de un solo trayecto de recorrido, sin pruebas cronometradas o 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 competencias pueden durar uno o más días.

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

10.1 Tabla de Tiempos y Distancias, Carnet de Ruta

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

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

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

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

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

Dic 2011



Se subraya que los Organizadores son responsables de establecer tiempos y velocidades medias que, además de estar contenidas en los límites previstos del presente reglamento, sean adecuadas a las características del recorrido y mantengan la carrera en los límites deportivos propios de la regularidad. Al respecto será competencia de los Organizadores predisponer oportunos controles sobre el comportamiento de conducción de los participantes, para contener eventuales extralimitaciones.

Art. 11 Instrumentos de medición

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

Art. 12 Reglas particulares

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

Art. 13 Comportamiento de las tripulaciones

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

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

Art. 14 Handicap y Descartes:

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

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

14.1 Handicap:

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

Los autos que no estén en la lista tendrán coeficiente máximo (1,81).

14.2 Descartes:

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

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

Art. 15 Escuderías

15.1 Conformación:

Las Escuderías deberán estar conformadas por un mínimo de 2 y un máximo de 5 participantes, pudiéndose incorporar nuevos integrantes durante el año. Ningún participante puede formar parte en más de una Escudería.

15.2 Handicap Escudería:

Cada participante de una Escudería tiene asignado un Handicap Escudería.

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

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

Puntaje de un participante en una carrera:

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

Puntaje de una Escudería en una carrera:

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

Resultará ganadora la Escudería que obtenga el menor puntaje

Ejemplo:

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

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

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

Resultado de la Carrera:

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

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

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

Ganadora Escudería 2

Art. 16 Clasificación

Los resultados serán divididos en:

- Categorías (facultativo)
- Resultado general
- Escuderías

Art. 17 Reclamos

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

Se hace saber que:

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

Art. 18 Reglas generales

Dic 2011



Al inscribirse cada participante:

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

B.: Desarrollo de Competencias

Art. 19 Largada

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

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

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

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

Art. 20 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

Art. 21 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 y aprobados por la CDA.

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

Art. 22 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 de la Norma Suplementaria.

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

Art. 23 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.

Dic 2011



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.

Art. 24 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 conforme al modelo del CDI.

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

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

Art. 25 Relevamiento de Tiempos

25.1 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 aparatos de relevamiento del Organizador deben ser sincronizados con un sincronizador encendido no antes de 2 horas de la Largada del primer cronómetro del recorrido de la competencia, conectado en una línea “N.A. (normalmente abierta)”, con la Hora Oficial de la Competencia no antes de 1 hora del paso del primer participante. Enseguida después del paso del último participante cada aparato de relevamiento del Organizador debe ser verificado por el sincronizador conectado por línea N.A., si el desfase encontrado respecto a la Hora Oficial es mayor a +/- 20 centésimas el relevamiento será anulado.

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

Dic 2011



25.2 Relevamiento de Tiempos

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

Art. 26 Cronología

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

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

Art.27 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.

Art. 28 Clasificación

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

Clasificación: - Clasificación Gral.
Escala de puntos

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

Art. 29 Disposiciones diversas

29.1 Números de carrera

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

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

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

29.2 Carteles de señalización

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

29.3 Prohibido obstaculizar el desarrollo del evento

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

29.4 Premios

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

29.5 Reunión de Pilotos

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

Dic 2011



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

Dic 2011



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 ptos. 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





















CARNET DE RUTA

“1000 Millas Sport”	<i>del 2 al 4 Noviembre de 2000</i>	N°:	245
Piloto: <input style="width: 100%;" type="text"/>	Auto: <input style="width: 100%;" type="text" value="Alfa Romeo Spider"/>	categoría: <input style="width: 100%;" type="text"/>	Año: <input style="width: 100%;" type="text"/>
CARNET DE RUTA			
C.S. = Control de Sello - Stamp Checkpoint V.T. = Visto Transitar			
<u>HORARIO DE LARGADA - STARTING TIME</u>			
08:51:20.00		08:51:20.00	
08:51:20.00		08:51:20.00	
	Localidad	Horario de paso	Sello
1	CS S.C. Bariloche	09:29	S. C. BARILOCHE
2	CS EL Hoyo Escuela	11:49	EL HOYO
3	CS Leleque	12:38	LELEQUE
4	CS Aeropuerto Esquel	15:16	ESQUEL
5	CS Museo Leleque	16:44	LELEQUE
6	CS Cascada La Virgen	18:13	
7	CS Llao Llao	20:02	LLAO LLAO
8	CS S.C. Bariloche	09:38	S. C. BARILOCHE
9	CS Barrio Alicurá	11:32	ALICURÁ
10	CS S.M. Lago Lacar	13:48	SAN MARTIN
11	CS Llao Llao	20:31	LLAO LLAO
12	CS Co. Leones	09:53	Co. LEONES
13	CS Villa Trafal	12:01	VILLA TRAFAL
14	CS Aduana Argentina	13:23	ADUANA ARGENTINA
15	CS Hotel Puyehue	15:48	PUYEHUE
16	CS Aduana Chilena	16:13	ADUANA CHILENA
17	CS Cumelén	18:01	
18	CS S.C. Bariloche	19:09	S. C. BARILOCHE
<p>Los Controles de Sello (CS) tendrán tiempos personalizados para cada participante. Está absolutamente prohibido superar este control antes del tiempo previsto. Los tiempos indicados en cada carnet de ruta deberán ser respetados, es aceptado pasar en retraso.</p> <p>We specify that the Stamp Check (CS) will have personal times for each driver. It is forbidden to pass too early. The time indicated on own driving-charts must be respected, while it is possible to stamp in late.</p>			

DIC 2011



Hoja de Ruta

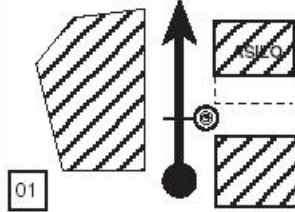

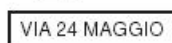
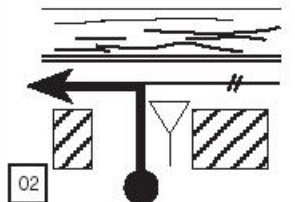
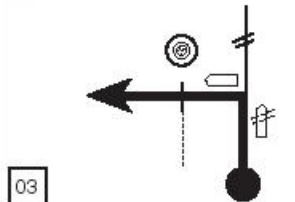



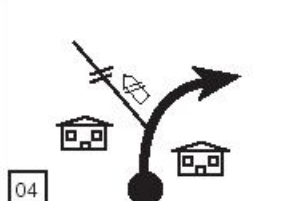





SIMBOLOS DE HOJA DE RUTA.			
SYMBOLS OF ROAD - BOOK			
	CONTROL HORARIO CONTROLLO ORARIO TIME CONTROL		IGLESIA CAPILLA CHIESA CAPPELLA CHURCH CHAPEL
	COMIENZO CONTROL DE PRUEBA PARTENZA PROVA DI ABILITA START OF ABILITY TRIAL		EDIFICACION EDIFICAZIONE BUILDING
	FINAL CONTROL DE PRUEBA ARRIVO PROVA DI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

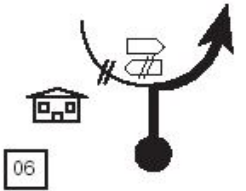

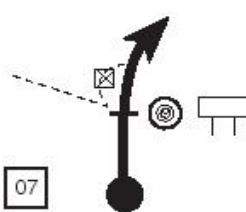

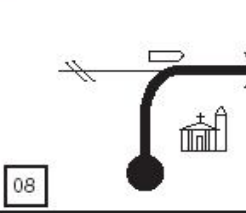
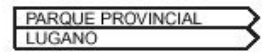
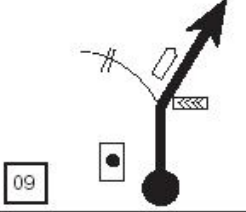

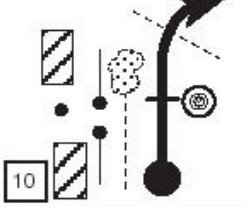

Dic 2011



INSTRUCTIVO HOJA DE RUTA (ROAD BOOK)

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

SECTOR		C.H.	GRAL. PIRAN		Km.	Distancia total regresiva	
5		6	BUENOS AIRES		44,830		
		C.H.			TIEMPO		1h 18'
		7			Media km/h		35
DISTANCIA		DIRECCION			INFORMACION		
Total	Parcial						
0,000	0,000				 C.O.6 		44,830
0,030	0,030						44,800
3,930	3,900				 INICIO P.C. 20  VIDAL 		40,900
8,560	4,630						36,270
9,610	1,050				 FIN P.C. 20 INICIO P.C. 21  CHALUFU 		35,220

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

CARTELES DE SEÑALIZACION

	INICIO ZONA RELEVAMIENTO CARTELES CON FONDO AMARILLO	RELEVAMIENTO ROJO	FIN ZONA RELEVAMIENTO CARTELES CON FONDO BEIGE	INICIO ZONA RELEVAMIENTO CARTELES CON FONDO AMARILLO	RELEVAMIENTO ROJO	FIN ZONA RELEVAMIENTO CARTELES CON FONDO BEIGE	INICIO ZONA RELEVAMIENTO CARTELES CON FONDO AMARILLO	RELEVAMIENTO ROJO	FIN ZONA RELEVAMIENTO CARTELES CON FONDO BEIGE
PC SIMPLE Y ENCADEMADO DISTANCIA SUPERIOR A 300 METROS									
PC SIMPLE Y ENCADEMADO DISTANCIA INFERIOR A 300 METROS				Distancia inferior a 300 metros					
ALTERNATIVA PC SIMPLE DISTANCIA SUPERIOR A 300 METROS									
ALTERNATIVA PC SIMPLE DISTANCIA INFERIOR A 300 METROS				Distancia inferior a 300 metros					
ALTERNATIVA PC ENCADENADOS DISTANCIA SUPERIOR A 300 METROS									
ALTERNATIVA PC ENCADENADOS DISTANCIA INFERIOR A 300 METROS				Distancia inferior a 300 metros					
	INICIO ZONA DE CONTROL CARTELES CON FONDO AMARILLO	CONTROL ROJO	FIN ZONA DE CONTROL CARTELES CON FONDO BEIGE	DURANTE LAS PRUEBAS CRONOMETRADAS					
CS				- EL TRAMO DEL RECORRIDO COMPRENDIDO ENTRE EL CARTEL AMARILLO DE INICIO Y EL CARTEL BEIGE DE FIN DE ZONA DE RELEVAMIENTO PUEDE SER RECORRIDO POR LOS CONDUCTORES Y NAVEGANTES SOLO A BORDO DE SU PROPIO AUTO					
CH				DURANTE LAS PRUEBAS CRONOMETRADAS Y LOS CONTROLES HORARIOS					
				- ENTRE EL CARTEL AMARILLO DE INICIO Y EL CARTEL BEIGE DE FIN DE ZONA DE RELEVAMIENTO ESTA PROHIBIDO DETENERSE (PARA EL AUTO) Y ESTACIONARSE					

Anexo: "Autos Sport Histórico"

Listado de autos que han sido homologados entre los que se inscribieron en las pruebas del 2004 a 2010.
Se irán incorporando nuevos autos a medida que sean homologados por la Subcomisión por solicitud del club organizador que haya recibido la inscripción de un auto que no esté en el listado

Alfa Romeo RL	Bugatti T37	Lancia Stratos
Alfa Romeo 6C 1500 SS	Bugatti T38	Lancia Beta Coupe
Alfa Romeo 6C 1750 GS	Bugatti T40	Lotus MK VII
Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans	Bugatti T44	Maserati 3500 GT
Alfa Romeo 6C 2500 SS Corsa	Bugatti T57	Maserati 4CS 1100
Alfa Romeo 2600 SZ, GT	Chevrolet Corvette	Maserati Bora
Alfa Romeo 1900 SS, SSZ	Chevrolet Camaro	Maserati Kahmsin
Alfa Romeo 2000 Spider Touring	Chrysler 75 Le Mans	Mercedes Benz 190 SL
Alfa Romeo Giulietta TI, Sprint, Spider, SS	Crespi Tulietta GT	Mercedes Benz 220 S
Alfa Romeo Giulia 1600 Super, TI Super, 1300	Datsun 240 Z	Mercedes Benz 230, 250, 280 SL
Alfa Romeo Giulia GT, GTV, GTA (Bertone)	De Tomaso Pantera	Mercedes Benz 250 280 SE
Alfa Romeo Giulia Spider, Sprint	Delahaye 135 MS	Merc Benz 280,350,380,450 SL SLC
Alfa Romeo Montreal	Facel Vega H400	Mercedes Benz 300 SL, GW
Alfa Romeo Alfasud Sprint	Ferrari 225S	MG K 3 Supercharged
Alfa Romeo Alfetta GT, GTV, GTV6	Ferrari 250	MG Midget
Alfa Romeo Spider 1300, 1750, 2000	Ferrari 330	MG TC
Amilcar CGSS	Ferrari 365	MG TF
Aston Martin International	Ferrari 275 GTB/4	MG A
Aston Martin Le Mans	Ferrari Dino 246	MG B
Aston Martin MK II	Ferrari 365 Daytona	Morgan Plus 4
Aston Martin Speed Model	Ferrari 308	Morris Mini Cooper "S"
Aston Martin DB2, DB4, DB5, DB6	Fiat 508S MM	Osca FS372
Audi Quattro Coupe GT	Fiat 1100/103 53-56	Peugeot 404 Coupe
Austin Healey 100/4	Fiat 1200, 1500 Spider	Peugeot 504 Coupe
Austin Healey 100/6	Fiat 1500 Coupé	Porsche 356
Austin Healey 3000 MK I, II, III	Fiat 124 Coupe, Spider	Porsche 911,912
Austin Healey Sprite	Fiat Dino	Porsche 914
Ballot 2 LT	Fiat X 1/9	Porsche 924, 928
Bentley 100 MPH SS	Ford Cobra	Riley Brooklands
Bentley 3.5 Liter VDP Tourer	Ford Mustang	Riley Sprite
Bentley 4 1/2 lts, 4 1/2 Supercharged	Ford Thunderbird	Saab Peronbil 96 GL SS1
Bentley Continental S-1, R	Fraser Nash TT	Straker Squire
BMW 315/1	Healey Silverstone	Sunbeam Tiger
BMW 328	Honda S 800	Talbot London 105 Le Mans
BMW 700 De Carlo Coupe	Hotchkiss 686 Paris N.	Teram Porsche 356
BMW 2000 CS, 3.0 CS	IAME Sport V8	Toyota 2000 GT
BMW 2002	IKA Torino 380, 380W, Liebre	Triumph TR 2,3,4,6,7
BMW 323i BAUR	Invicta 4.5 S	Triumph TR250
BMW 628, 633, 635 CSI	Jaguar E Type	Triumph Vitesse
Borgward Isabella TS	Jaguar MK I, II	Triumph Spitfire
Bugatti T23 Brescia	Jaguar XK 120, 140, 150	Vauxhall Open Tourer
Bugatti T30 Indy	Jaguar XJS	Volkswagen Kharman Ghia
Bugatti T35	Lagonda 4.5	Volvo 122 S
	Lancia Lambda	Volvo PV 444, 544
	Lancia Aurelia B20 GT	
	Lancia Fulvia Coupé	

Dic 2011



Autos modificados fuera del período de uso

|
Amilcar Pegasse Tank 1936
Delage DM 1927
SS Jaguar DHC 1936
Star 15L Roadster 1926

Dic 2011

