

Club de Vehículos Antiguos del Paraguay



***Campeonato Nacional Puma Energy de
Regularidad de Vehículos Antiguos,
Clásicos y Deportivos 2022***

REGLAMENTO GENERAL



Art. 1.º Definición

Definición General:

La reglamentación que sigue propone la valoración del patrimonio automovilístico histórico. Consecuentemente, las normas en este contenido son prioritariamente destinadas a favorecer y reconocer el mantenimiento y la utilización de los automóviles, con particular atención en aquellos de mayor antigüedad o de particular interés histórico o deportivo. El *Campeonato Nacional Puma Energy de Regularidad de Vehículos Antiguos, Clásicos y Deportivos 2022* es organizado conforme al Código Deportivo Internacional de la FIA (CDI) y el presente REGLAMENTO GENERAL del *Campeonato Nacional Puma Energy de Regularidad de Vehículos Antiguos, Clásicos y Deportivos* por el Club de Vehículos Antiguos del Paraguay (CVAP), y fiscalizado por el Touring y Automóvil Club Paraguayo (TACPy). Cualquier persona, ente o asociación que directa o indirectamente participe en este tipo de eventos está obligado a conocer y observar la reglamentación antes mencionada. El presente reglamento estará vigente del 1 de enero al 31 de diciembre de 2022.

Definición particular:

Las competencias de Regularidad 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.º Desarrollo y calendario

Se realizarán los siguientes campeonatos por separado:

- 1) Regularidad en ruta: Pilotos por categorías y por clasificación general con 5 pruebas.
- 2) Regularidad en ruta: Copilotos por categorías y por clasificación general con 5 pruebas.
- 3) Regularidad en circuito: Pilotos por categorías y por clasificación general con 2 pruebas.

El organizador podrá agregar o suprimir pruebas, inclusive de distintas modalidades, si así lo considere conveniente la Comisión Directiva del CVAP. En todos los casos se podrá suspender una prueba programada cuando la misma, al cierre de las inscripciones, cuente con menos de 20 tripulaciones inscriptas. Dado el caso, se devolverá a los inscriptos lo abonado en tal concepto. La prueba suspendida podrá ser reprogramada si el organizador así lo considerase. Las competencias serán inscriptas en el calendario anual del TACPy como *Campeonato Nacional Puma Energy de Regularidad de Vehículos Antiguos, Clásicos y Deportivos* que será publicado antes del 1º de febrero de cada año.

Art. 3.º Reglamento particular de la Prueba:

El Reglamento Particular de cada Prueba (RPP) y el permiso de organización debe ser solicitado de acuerdo al presente Reglamento. Cada prueba contará con un reglamento particular que constará por lo menos de:

- 1) El recorrido propuesto
- 2) El cronograma que debe incluir lo siguiente:
 - a) Secretaría de la Competencia: lugar, horario de atención, direcciones oficiales y oficina de prensa.
 - b) Apertura de inscripciones: fecha, hora y lugar.
 - c) Distribución de Hojas de Ruta: fecha, hora y lugar.
 - d) Cierre final de inscripciones: fecha, hora y lugar.
 - e) Distribución de números y credenciales: fecha, hora y lugar.
 - f) Verificación administrativa, de seguridad e identificación de los vehículos: Fecha, hora y lugar.
 - g) Largada: fecha, hora y lugar.
 - h) Llegada: fecha, hora y lugar.
 - i) Publicación de los resultados: fecha, hora y lugar.
 - j) Distribución de premios: fecha, hora y lugar.
- 3) Nómina de las Autoridades de la Prueba que debe contemplar los siguientes cargos y funciones:
 - a) Comité Organizador (será responsable de la organización de todo el evento)
 - b) Comisario Deportivo
 - c) Director de la Prueba
 - d) Comisario Técnico
 - e) Secretaría (local y responsable)
- 4) Monto establecido por: Derecho de Inscripción, reclamaciones y otros si correspondiere.
- 5) Limitación de inscripciones, especificando cantidad, si la hubiere.
- 6) Toda norma o disposición complementaria (no contraria al CDI ni al presente reglamento) que se desee incorporar.

7) Los puntos mencionados son meramente enunciativos y no limitativos, debiendo agregarse cualquier otra disposición no contemplada en el presente reglamento que se considere apropiada para el buen desarrollo de la competencia. Cualquier modificación a este reglamento debe ser anunciado por medio de Anexos de información debidamente numerados y fechados.

Art. 4.º Autoridades de la prueba

En las competencias por el *Campeonato Nacional Puma Energy de Regularidad de Vehículos Antiguos, Clásicos y Deportivos*, la entidad organizadora designa al Director de la Prueba, al Comisario Técnico y a sus colaboradores. El Touring y Automóvil Club Paraguayo designará al Observador FIA, y podrá designar también Comisario Deportivo, para cada competencia del calendario. En ningún caso podrá actuar como Autoridad de la Prueba un participante de la competencia.

Art. 5.º Vehículos admitidos. Disposiciones generales:

- 1) La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que sólo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. Las dudas originadas en el presente Reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Comisión Directiva del CVAP, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento.

Aclaraciones:

- Se entiende por similar: toda pieza de diferente fabricante con las características del original.
 - Se entiende por opcional: optar por tener o quitar una pieza.
 - Se entiende por libre: la libertad de su trabajo o cambio, pero la pieza debe estar instalada.
- 2) Todo automóvil antes de su participación en competencias, deberá realizar una verificación técnica previa. El lugar y fecha estarán indicados en el Reglamento Particular de cada competencia. El organizador se reserva el derecho de rechazar sin justificación cualquier inscripción.
 - 3) Categorías: Los vehículos admitidos serán agrupados de acuerdo a las siguientes clases:

CATEGORIAS	CLASES	AÑOS	TIPO DE COMPETENCIA
VO (VELOCIMETRO ORIGINAL)	A	Hasta 1931	Automoviles con mas de 30 años, con velocimetro original y odometro tapado
	B	de 1932 a 1959	
	C	de 1960 a 1969	
	D	de 1970 a 1979	
	E	De 1.980 a 1.992	
	F	Coupé o deportivo 1.993 al 2.022	Autos no antiguos, con velocimetro original y odometro tapado
	G	Autos con menos de 900 cc con 30 y mas años de antigüedad	
VA (VELOCIMETRO ASISTIDO)	VA	Vehículos de 30 y más años de antigüedad y los incluidos en Clase "F"	A velocimetro con cualquier asistencia como ser GPS de precision y/o GP300 con odometro tapado
O (odometro)	O	Vehículos de 30 y más años de antigüedad	A Odómetro
General Velocímetro Original (clases A a G)			
General (todas las categorías)			

Disposición general: En todos los casos, el Comité Evaluador se reserva el derecho de admisión de cualquier automóvil que no esté acorde al espíritu de la competencia y del presente Reglamento.

4) Tipos de competencia:

a) **VO Velocímetro Original:** Categoría habilitada para competidores que deseen participar utilizando el velocímetro y cuentarrevoluciones, originales del vehículo, relojes, calculadoras y cronómetros, como instrumento de control. Esta permitido el uso de lupa colocada en el velocímetro.

En esta categoría no se permitirá el uso de "GPS de alta precisión", es decir, los que cuenten con tasa de refresco de más de 1 hz (una actualización por segundo) y precisión de ubicación menor a un metro, quedando a criterio de las autoridades de la prueba, la evaluación y autorización de cualquier otro tipo de equipo GPS, u otro instrumento de medición, en esta categoría.

En la verificación técnica previa se procederá a tapar la visual del odómetro.

Aquellos competidores que deseen participar de esta modalidad deberán declararlo en el formulario de inscripción.

b) **VA Velocímetro Asistido:** Categoría habilitada para competidores que deseen participar utilizando además del velocímetro Original del vehículo, otros instrumentos no originales, como ser: tacómetro (cuentarrevoluciones), lupas, cámara y monitor (según especificado en el artículo 8, del presente reglamento) En esta categoría se permitirá el uso de sistemas de odómetro virtual (GP300, Sombra, etc.) y/o "GPS de alta precisión", es decir, los que cuenten con tasa de refresco de más de 1 hz (una actualización por segundo) y precisión de ubicación menor a un metro, quedando a criterio de las autoridades de la prueba, la evaluación y autorización de cualquier otro tipo de equipo GPS, u otro instrumento de medición, en esta categoría.

En la verificación técnica previa se procederá a tapar la visual del odómetro.

Aquellos competidores que deseen participar de esta modalidad deberán declararlo en el formulario de inscripción.

c) **Odómetro:** Categoría habilitada para competidores que deseen participar utilizando el sistema de medición montado en el vehículo y/o apoyos electrónicos para el control de la marcha, como ser sistemas de odómetro virtual (GP300, Sombra, etc.) y/o GPS de precisión, (es decir con tasa de refresco de más de 1 Hz (actualizaciones de más de una vez por segundo) y precisión de ubicación menor a un metro). Estos apoyos electrónicos no podrán estar conectados física o electrónicamente al vehículo. En caso de utilizar la energía eléctrica del vehículo el sistema deberá ser aprobado por el comisario de la prueba en la verificación técnica previa a la competencia mencionada anteriormente en el presente reglamento.

Aquellos competidores que deseen participar de esta clasificación deberán declararlo en el formulario de inscripción.

Art. 6.º Modificaciones autorizadas

Se autoriza el reemplazo de los asientos delanteros originales por otros del tipo butaca individual. En caso de que el vehículo originalmente cuente con más de dos plazas, se autoriza la supresión parcial del asiento trasero a los efectos de transportar neumáticos de auxilio, herramientas, etc., manteniendo siempre la disponibilidad de una tercera plaza de las originales para uso de las autoridades de la prueba, en caso de acompañamiento en la competencia, considerada en los artículos 11, segundo párrafo y el 15.8.A., cuarto párrafo.

Se autoriza el reemplazo de los paragolpes originales por otros que deberán abarcar una distancia lineal del 75% del ancho total del automóvil.

Se autoriza el agregado de tanques adicionales de combustible, siempre que estén aislados del habitáculo por una división metálica, fijados con sujetadores metálicos a una parte estructural de la unidad, con conexión para descargas estáticas, con venteo doble y cruzado al exterior del vehículo.

Si el automóvil transportara en su interior ruedas, repuestos o herramientas estas deberán estar fijadas de manera tal que no implique 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 transportar dentro del automóvil 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.

Art. 7.º Control técnico

Los vehículos deben ser presentados al Comisario Técnico en perfecto estado de funcionamiento y apariencia.

Los tableros y/o instrumentos podrán ser sellados por el Comisario Técnico.

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 esta 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 que no representen riesgo alguno para los ocupantes del automóvil. Los mismos no pueden estar adheridos en forma definitiva a parte alguna de la carrocería, la estructura o elementos interiores y deben haber sido construidos en materiales deformables y presentar características colapsables.

- Parabrisas: Será permitida la colocación de una faja en la parte superior del parabrisas que no supere 150 mm de altura ni tampoco supere el 20% del total de la altura del mismo.
- Luneta: libre de aditamentos (calcos, etc.) en el 90 % de su superficie.
- Vidrios laterales delanteros: libres de aditamentos en el 100% de su superficie.
- Vidrios laterales traseros: libres de aditamentos (calcos, etc.) en el 90% de su superficie.

Equipamiento obligatorio

- 1) **Un extinguidor matafuego** con habilitación vigente con manómetro que indique la carga.
- 2) **Cinturones de seguridad** obligatorios que deberán estar en buen estado debiendo usarlos el piloto y el copiloto durante todo el transcurso de la prueba. Se admitirán las modificaciones o calidad de cinturones que superen las previsiones del fabricante. En caso de que el vehículo no haya traído como equipamiento original los cinturones de seguridad, queda a criterio de los Comisarios Técnicos la admisión de estos sin el accesorio mencionado, quedando claro que la organización no será responsable de sanciones que pueda recibir la tripulación por parte de autoridades nacionales ni por consecuencias que puedan ocurrir por la no utilización de los cinturones.
- 3) **Todo el sistema eléctrico en óptimo estado**, señaleros y luces de freno funcionando correctamente (si estaban previstos por el fabricante).
- 4) **Dos luces traseras de posición**, más función de stop al frenar y un espejo retrovisor.

Cada automóvil deberá ser controlado por el Comisario Técnico, quién informará al Director de la Prueba y este al Comisario Deportivo. Este resolverá sobre los casos particulares o no contemplados en este reglamento. La resolución de este será inapelable. Solo con que una de estas condiciones no sea cumplida, el automóvil podrá no ser admitido al evento.

No serán admitidos los automóviles que a criterio del Comisario Deportivo no den suficientes garantías de funcionamiento y seguridad, previo informe del Comisario Técnico.

Los automóviles deben cumplir con las normas o elementos necesarios para poder transitar y poseer únicamente los neumáticos que cumplan las leyes de tránsito vigentes. En cualquier caso, las cubiertas “slick” o sin surcos en su banda de rodadura, están prohibidas.

5) Identificación de los automóviles participantes: Los números identificatorios deben ser negros (altura 22 cm, espesor 3,7 cm) sobre fondo blanco, puede ser de formato redondo o cuadrado, cuyas medidas serán de 43 cm de diámetro o de lado; dentro del fondo blanco podrá incluirse el nombre del organizador del evento y un patrocinante, deben ser colocados en las puertas delanteras, siendo este lugar reservado para los organizadores.

Los organizadores de cada una de las fechas podrán definir la identificación en los automóviles participantes de acuerdo a su Reglamento Particular de la Prueba.

Art. 8.º Instrumentos de medición

1) Los velocímetros y/o odómetros deberán ser de funcionamiento mecánico conectados al automóvil exclusivamente a través de una tripa mecánica transmisora del movimiento en todos los casos.

El recorrido de la misma será libre, así como la instalación de dispositivos mecánicos de multiplicación o de derivación, cuya ubicación deberá permitir el sellado de los mismos. La multiplicación podrá tener una relación resultante inferior, igual o superior a la unidad. La conexión del extremo de la tripa (cable y forro) con el elemento donde sale el movimiento que le permite el funcionamiento del odómetro y/o velocímetro debe estar en el lugar original previsto por el fabricante del automóvil.

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

- a) El tablero original se mantenga en su posición de fábrica, con su instrumental de serie.
- b) El velocímetro, y/o odómetro adicional debe estar incluido dentro de un contenedor que no supere los 125 milímetros de diámetro externo, o de altura, o de ancho total, el frente debe tener un vidrio como cierre de la carcasa.
- c) La escala mínima permitida del odómetro será el decámetro.
- d) La altura de los dígitos del odómetro será igual o inferior a nueve (9) milímetros.
- e) Se podrá reemplazar el cristal frontal por un material transparente similar, pero no se podrá prescindir del mismo.
- f) El velocímetro/odómetro, deberán estar colocados por debajo del plano horizontal determinado por la base inferior del parabrisas, en caso de utilizar una cámara y una pantalla para su visualización, podrá ubicarse en otro lugar accesible para su verificación y la pantalla deberá regirse por las limitaciones previas en cuanto a su ubicación buscando no interrumpir la correcta visualización del camino por parte del piloto y sujeto a autorización y/o objeción por parte de los

- organizadores. Además, estos no deben superar el plano vertical determinado por el centro del volante de dirección (donde termina la columna de dirección).
- g) En ningún caso deberán impedir la normal disposición de las manos del piloto en el volante en acciones de viraje o marcha recta.
 - h) Se permitirá el uso de una (1) lupa convencional y de un (1) tubo que contenga la misma. El tubo no puede tener derivaciones y estará apuntando al piloto o al copiloto/navegante solamente según donde esté ubicado el instrumento. El tubo no podrá exceder los planos horizontales y verticales mencionados en el punto 8.2.f.
 - i) Se permitirá el uso de hasta 2 (dos) cámaras y 2 (dos) pantallas, para facilitar las lecturas del velocímetro/odómetro, tacómetro o instrumentos de medición y cálculo auxiliares admitidos en el presente reglamento. La cámara debe estar dirigida al odómetro/velocímetro o al tacómetro en forma frontal al mismo e instalada por fuera del vidrio. La cámara solo podrá estar conectada a un monitor, y la alimentación eléctrica debe ser por medio de una ficha. El monitor no excederá las 7 pulgadas y deberá estar ubicado dentro del plano horizontal y vertical mencionado en el punto 8.2.f.
 - j) Los instrumentos (tablero) originales del vehículo deben mantenerse en su posición con su equipamiento original.
 - Velocímetro: Se admitirá un error de hasta un 20% entre la velocidad indicada por el instrumento y la velocidad oficial del Libro de Ruta.
 - Odometro: Se admitirá un error de hasta un 20% entre la distancia medida por el odómetro y la distancia oficial del Libro de Ruta. Para ambos se podrán hacer marcas en el vidrio o material transparente exclusivamente en la cara externa del mismo.
- 3) Se permitirá la instalación de instrumental adicional al original que sirva exclusivamente para el control de las funciones del motor.
- 4) En el caso de tacómetros adicionales se deberán respetar las siguientes disposiciones:
- a) El mismo debe mostrar la lectura de manera análoga por medio de una aguja rotatoria sobre un dial con escala radial. No se admiten tacómetros digitales.
 - b) Debe ser el único en funcionamiento a bordo del vehículo.
 - c) El dial de la escala no podrá superar los 150 milímetros de diámetro externo.
 - d) Deberá tener una escala mínima y proporcionalmente constante desde 0 hasta mínimo de 6.000 RPM, con un error de hasta 20% sobre lecturas efectuadas por el verificador técnico con un tacómetro digital.
 - e) Deberá tener un tope que impida un giro superior a 360°.
 - f) Se prohíbe cualquier tipo de indicador testigo del lado interno del vidrio del instrumento, así como indicadores luminosos o sonoros del lado externo del mismo.
 - g) El centro del tacómetro deberá estar colocado por debajo del plano horizontal determinado por la base inferior del parabrisas y del plano vertical determinado por el centro del volante de dirección (donde termina la columna de dirección).

h) se permite uso de una lupa convencional, su ubicación deberá estar dentro de los planos horizontal y vertical mencionados en el punto 8.4.g.

5) Queda terminantemente prohibida la utilización de cualquier elemento mecánico, eléctrico, electrónico o de cualquier otra índole que esté conectado al vehículo y por si solo posibilite mantener y/o compensar velocidades.

6) Se podrán utilizar relojes de cualquier tipo, calculadoras y/o computadoras, tablas de cálculo de velocidades, de factores de corrección, de permanencia, de recuperación, etc. Su ubicación dentro del habitáculo debe ser tal que en todo momento ninguna de sus partes supere la altura de 8 cm sobre el plano horizontal determinado por el borde inferior del parabrisas.

7) La utilización de instrumentos de medición no prohibidos expresamente en este Reglamento y que no estén conectados al vehículo no está sujeta a restricción de ningún tipo.

8) 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, pero sujeta a la regulación de la entidad organizadora a través del RPP.

La entidad organizadora se reserva el derecho a rechazar cualquier participación e inscripción al evento a aquellos autos que posean algún tipo de publicidad no permitida. Tal rechazo es efectuado a discreción de la entidad organizadora y no puede ser apelada.

Art. 10.° Participantes y conductores

Por cada automóvil debe ser inscripta una tripulación compuesta por un piloto y un copiloto/navegante, el conductor deberá tener su licencia de conducir habilitada y la Licencia Deportiva otorgada por la Autoridad Deportiva Nacional respectiva.

La Organización podrá, para casos especiales, eximir a la tripulación de la tenencia de la Licencia Deportiva.

La tripulación de cada vehículo estará compuesta por dos personas como mínimo (piloto y copiloto) y como máximo la capacidad de cada vehículo (para vehículos del tipo utilitario, ej.: camionetas, solo se permiten tripulantes en la cabina).

En el caso de las motos se permitirá la participación individual del piloto. De lo contrario la largada no será permitida.

En las competencias de Endurance (regularidad en circuito) también se admitirá la participación individual del piloto. La tripulación puede modificarse hasta la largada, con conocimiento del Director de la Prueba y del Comisario Deportivo y cumpliendo con lo antedicho.

Se permite cambiar durante la competencia a 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 doce (12) segundos, a su tiempo de carrera por cada cambio adicional (en caso de autorizarse más de uno).

El puntaje adjudicado para el Campeonato será de acuerdo a la función de piloto o copiloto como fue inscripto.

Art. 11° Tripulación y sus obligaciones

En cualquier momento de la prueba las autoridades de esta o de la fiscalización podrán proceder a la revisión de los automóviles participantes sin que sus tripulantes puedan oponerse a ello. El que así lo hiciese será automáticamente excluido de la prueba.

Los Comisarios designados 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.

Podrán conducir el automóvil inscripto tanto el piloto como el copiloto/navegante siempre y cuando estén legal y deportivamente habilitados para hacerlo, y hayan presentado la documentación requerida para el caso en la Verificación Administrativa previa.

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.

Es responsabilidad de la tripulación realizar el control administrativo de su inscripción en la competencia verificando la correcta consignación de los datos de la tripulación, el vehículo, la clase en la que fue inscripto, así como el control de los horarios de largada de etapa o de presentación en la zona de parque cerrado.

Según el caso, deberá solicitar la corrección de cualquier dato que pueda haber sido consignado en forma errada en el trámite administrativo.

No se aceptarán reclamos a este respecto una vez largado el primer auto. 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 competencia, los participantes deberán observar exhaustivamente todas las reglas de las Leyes de Tránsito aplicables, conducir prudentemente y seguir todas las instrucciones del Director de la Prueba.

Está prohibido circular en sentido inverso al de la competencia en los tramos de pruebas cronometradas (PC), no así en los enlaces.

Está prohibido realizar retomes en *"U"*.

COMPORTAMIENTO

Durante toda la competencia, todos los actos oficiales de las competencias y/o las estadías en los sitios cercanos a la Competencia los participantes y sus miembros de equipo, deberán respetar las indicaciones que reciban de las autoridades de las pruebas y demostrar una conducta acorde al espíritu de la Competencia.

Quedan terminantemente prohibidas las protestas en público, tanto por parte de los participantes como de sus asistentes. En todos los casos, se hará responsable de dicha actitud al piloto del automóvil quien podrá ser objeto de una medida disciplinaria de tipo deportivo. Las inconductas, faltas y/o actitudes antideportivas podrán determinar sanciones y/o la exclusión de la competencia pudiendo ser pasibles de mayores sanciones.

ESPIROMETRÍA

Los pilotos y copilotos deberán aceptar el control de alcohol y anti-doping si así se dispone por las autoridades nacionales o de la competencia.

Art. 12.º Libro de Ruta y Carné de Ruta

1) 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 útiles a lo largo del recorrido como ser las localidades por las que transita la prueba, así como las referencias turísticas. Será impreso preferentemente en tamaño A5 y deberá ser entregado a los participantes en la Verificación Técnica previa, la cual podrá comenzar no antes de las cuarenta y ocho (48) horas del inicio de la hora de largada. El Libro de Ruta se dividirá por etapas que consiste en cada parte competitiva separada por un reagrupamiento (preferentemente nocturno). La siguiente parte competitiva o etapa deberá tener indefectiblemente una nueva largada horaria. Al inicio de cada etapa deberá incluirse en el Libro de Ruta un sector para la calibración de odómetros (Control de Odómetro) preferentemente no menor a ocho (8) kilómetros, con distancia de cada referencia desde la largada e identificando especialmente la exactitud de la medición. Esta distancia será válida para tramos de pavimento. Antes de iniciar la primera PC en tramos de tierra o ripio se podrá incluir un tramo no menor a cuatro (4) kilómetros para la calibración de odómetros.

La Largada se registrará con el mismo reglamento que una Largada de PC, artículo 15, 2-Largada.

2) Carné de Ruta

En este documento las autoridades asentarán los tiempos, horas de paso y observaciones que consideren necesarios. Este documento quedará en poder de los participantes durante toda la etapa y deberá ser entregado a las autoridades del último control horario de cada una de las etapas que integren la prueba. La no presentación del

mismo será sancionada según el régimen de penalizaciones y sanciones. Deberá ser retirado por los participantes en cada largada de cada etapa.

Art. 13.º Números de auto y orden de largada

Salvo que sea indicado de manera diferente en el Reglamento Particular de la Competencia, los cinco primeros números podrán ser reservados a los cinco primeros competidores mejores clasificados en el *Campeonato de Regularidad de Vehículos Antiguos, Clásicos y Deportivos* del CVAP del año anterior, estos podrán renunciar a tal privilegio, comunicando de tal decisión a la Organización de la competencia.

El Orden de Largada se realizará de acuerdo al Reglamento Particular de cada Competencia.

Art. 14.º Controles horario o de sello y de paso

Controles Horario o de Sello:

Serán puestos de control ubicados a lo largo de la ruta e identificados en el Libro de Ruta con una determinada hora de paso ideal.

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 Carné de Ruta la hora de entrada al mismo.

El mínimo tiempo que debe quedar abierto el Control Horario es de una (1 h) hora posterior al horario establecido para la llegada del último auto. Todo auto que llegue posterior a esa hora se considerará como abandono.

Esta reglamentación podrá ser modificada por las Autoridades de la Prueba conforme a situaciones particulares de la misma.

La penalización en los Controles Horario o de Sello será de un segundo por cada segundo de adelanto con respecto a la hora ideal de paso y un segundo por cada dos minutos de atraso.

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

En el caso de que el Comité Organizador lo decida, podrá resolver la no aplicación de esta penalización lo cual deberá ser informado mediante un anexo al Reglamento Particular de la Prueba publicado antes de la largada de etapa.

De no estar expresamente indicado en el Reglamento Particular, NO se penalizarán los adelantos en la entrega del Carnet de Control en los Controles Horarios de Final de cada Etapa.

Controles de paso:

Serán puestos de control ubicados a lo largo del recorrido indicado en el Libro de Ruta y verificarán que todos los competidores cumplan con el mismo.

Deberán consignar el paso de cada competidor en el Carné de Ruta sin incluir la hora de paso.

Parque Cerrado:

En caso que estén estipulados Parques Cerrados, los vehículos serán considerados en Parque Cerrado desde la entrega de los mismos a los recintos habilitados para el efecto, hasta su salida de estos, como así también de Zona de Control y de los Parques de Reagrupamiento.

En la zona de Parque Cerrado están permitidas las reparaciones y reabastecimientos, salvo prohibición expresa de las autoridades de la prueba por motivos de seguridad.

Art. 15.º Sistema de marcha, tipos de controles y toma de tiempos.

Los competidores deberán completar el recorrido de las pruebas por los medios propios de su automóvil o de este, empujado por su tripulación, no pudiendo ser remolcado ni empujado por ningún otro vehículo o persona, sin excepciones.

Solamente será permitido ser empujado hasta 100 metros a los efectos de la puesta en marcha en caso de problemas mecánicos.

La sustitución de un automóvil podrá hacerse hasta media hora antes de la largada oficial de una prueba, debiéndose dar aviso a las autoridades de la misma a efectos de la revisión correspondiente.

Estructura de la carrera

1) 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 de una zona de control dentro de la cual estará el/los controles secretos, autocontroles o autocontroles secretos. Las mismas no podrán ser recorridas por los participantes una vez entregado y/o publicado el Libro de Ruta. El Organizador podrá colocar banderas, bandas o carteles indicadores como referencias. En caso de ser utilizadas serán presentadas en la reunión de pilotos previa a la competencia. Podrán ser nocturnas. Los participantes deberán tomar previsiones para las mismas. Están prohibidas las PC nocturnas en caminos de tierra.

2) Largada

Se podrá identificar con una pancarta o bandera. A 50 metros aproximadamente antes de la misma se podrá colocar una pancarta o bandera. Ambas pancartas 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.

También queda expresamente prohibido la realización de “ceritos” o “zig zag” en la ruta, a los efectos de acomodar el odómetro.

Todo vehículo distinto al de los participantes podrá estacionar sobre la banquina derecha a partir de los 200 metros de la referencia de largada.

El intervalo de tiempo de largada entre los automóviles participantes queda a criterio del Organizador.

3) Búsqueda y apoyos

Se llama de esta manera al sector inicial de la Prueba Cronometrada en el cual se definirán al menos cuatro referencias que informen el tiempo y la distancia, pudiendo ser una de las cuatro la que da comienzo a la zona de control.

4) Zona de control

Será un sector dentro del cual estarán ubicados el o los controles secretos, los autocontroles o autocontroles secretos.

En caso de que exista un cambio de velocidad dentro de la zona de control, el o los controles secretos, autocontroles o autocontroles secretos, no podrán estar ubicados antes de los 1000 metros posteriores de la referencia indicativa del cambio de velocidad. Sí podrán estar ubicados en la referencia indicativa del cambio de velocidad.

Queda prohibido detener el vehículo durante la totalidad de la zona controlada y hasta después de 500 m de terminada la misma bajo pena de exclusión. Salvo casos de fuerza mayor, es obligatorio durante toda la competencia (tanto en la zona de búsqueda como en la controlada), circular dentro del minuto de competencia de cada tripulación.

5) Los controles utilizables en la prueba serán:

a) Controles Secretos: Serán puestos de control ubicados en la ruta que tomarán la hora del paso de cada competidor en forma automática.

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 hasta seis (6) segundos.

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

b) Controles Horarios

Serán puestos de control ubicados a lo largo de la ruta e identificados en el Libro de Ruta con una determinada hora de paso ideal.

El competidor deberá hacer sellar su Carné de Ruta por el Control Horario. Para ello uno de los dos tripulantes debe depositar el Carné de Ruta sobre la mesa del Control Horario con el auto a la vista y en ese momento el Control Horario

determinará la hora real de paso y la anotará en el Carné de Ruta, debiendo firmar el mismo.

El ingreso entre pancartas puede producirse a partir del minuto anterior correspondiente a la hora de sellado.

El mínimo tiempo que debe quedar abierto el Control Horario es de una (1h) hora posterior al horario establecido para la llegada del último auto.

Todo auto que llegue posterior a esa hora se considerará como abandono. Esta reglamentación podrá ser modificada por las Autoridades de la Prueba conforme a situaciones particulares de la misma.

c) Autocontroles

Autocontroles serán referencias en las que intencionalmente se han omitido la información de la distancia, los segundos y las centésimas; estos dos últimos (segundos y centésimas) deberán ser informados por los competidores por medio de los relojes oficiales de la prueba y/o en planillas de autocontrol entregados por la organización a cada vehículo en competencia.

Serán los tiempos establecidos al pasaje sobre una referencia en la ruta, los cuales quedarán registrados en los relojes oficiales de la prueba, asignados al uso de cada vehículo participante, en caso de ser utilizados.

d) Autocontroles Secretos

Serán los tiempos establecidos al pasaje sobre una referencia en la ruta, señalados mediante carteles específicos, los cuales quedarán registrados en los relojes oficiales de la prueba, asignados a cada vehículo participante.

Los Autocontroles Secretos serán tomados por los competidores en referencias que serán indicadas por la dirección de la prueba y estas podrán o no ser informadas en las Hojas de Ruta.

6) Abandono

Se considera abandono de una etapa de la competencia a los siguientes casos:

- a) Cuando una tripulación no haya entregado su Carnet de Control posterior al tiempo máximo establecido al final de la Etapa.
- b) Cuando una tripulación haya declarado el abandono a una autoridad de la prueba y haya entregado a este su Carnet de Control antes de finalizar la Etapa.
- c) Cuando una tripulación no haya registrado su paso por un Control Horario dentro de un tiempo máximo de una (1h) hora después de su hora de paso ideal.
- d) Cuando una tripulación no realiza el recorrido completo de la ruta establecida.
- e) Cuando un vehículo tuvo que ser levantado a la grúa durante todo o parte del trayecto restante de la etapa.

En cualquier caso de abandono los competidores no tendrán derecho a los puntos de la etapa ni a los premios de la competencia, pero sí derecho a las bonificaciones por participación.

En todos los casos, la tripulación que haya abandonado llevará como penalización de la etapa la peor penalización que resulte de las siguientes condiciones:

- a) La suma de las penalizaciones acumuladas durante los tramos que estuvo en competencia más 6 segundos por cada Control o Autocontrol no registrado.
- b) La penalización de la tripulación última clasificada en su clase que no haya abandonado más 6 segundos.

7) Reenganches

Una tripulación que no ha completado una etapa podrá participar del rally desde la largada de la siguiente etapa, solamente si confirma su intención al director de competencia una hora antes de la publicación de la lista de largada de la etapa subsiguiente.

El competidor deberá avisar al organizador la razón del abandono (por ejemplo, accidente, problemas técnicos, etc.) y la intención de hacer inspeccionar nuevamente el auto.

Esto se aplicará a cualquier auto siempre y cuando el mismo no haya sido excluido de la competencia.

Ningún competidor reenganchado será considerado en la clasificación final, y por lo tanto, no será elegible para el puntaje del evento, con excepción de los puntos que obtenga en la o las etapas subsiguientes.

Se considera no haber finalizado una etapa el no registrar paso por un Control Horario dentro de un tiempo máximo de una (1h) hora después de su hora de paso ideal o no realizar el recorrido completo de la ruta establecida.

8) Sistema de marchas

Serán:

- A) REGULARIDAD EN RUTA;
- B) REGULARIDAD EN CIRCUITO.
- C) COMBINACIÓN DE REGULARIDAD EN RUTA Y REGULARIDAD EN CIRCUITO.

A) REGULARIDAD EN RUTA

Su finalidad es mantener distintos promedios de velocidad (fijos o a elección).

Su desarrollo emana de los elementos dispuestos en la Hoja de Ruta y su objetivo se deberá lograr con el uso del instrumental autorizado del vehículo y el Material de Navegación autorizado.

Las autoridades de la competencia podrán disponer en cualquier momento, antes, durante o después el desarrollo de cada Prueba, la verificación y revisión de un automóvil y el material de navegación, contenido de las computadoras o podrán colocar veedores en los automóviles, bajo pena de exclusión, en caso de negativa.

Las autoridades de la prueba podrán solicitar a la tripulación compartir parte o la totalidad de la prueba a los efectos de verificar *"in situ"* los sistemas utilizados por la misma, o podrán instalar un sistema de cámara que permita el mencionado fin.

En cada inspección, las autoridades de la competencia mantendrán la confidencialidad de la información obtenida de cada tripulación. En caso de haber autocontroles, los competidores recibirán la planilla de autocontroles y reloj oficial como mínimo treinta (30) minutos antes de su hora oficial de largada.

Será de responsabilidad de los competidores obtener los relojes, chequeo de la hoja de ruta y planilla para verificar si se encuentra en forma completa y legible, asimismo, deberán corroborar el funcionamiento y la sincronización del reloj. La hora oficial de cada prueba será regida por el reloj oficial del CVAP.

B) REGULARIDAD EN CIRCUITO

En este tipo de prueba está permitido el uso de relojes.

Antes del comienzo de la prueba en circuito la dirección de la prueba establecerá el tiempo máximo y mínimo de la vuelta a emplear.

La penalización será de 0,01 puntos por cada centésima de segundo de diferencia en cada vuelta, sin tolerancia.

La penalización máxima será de 6 puntos por Control.

No se permitirá ningún tipo de comunicación radial ni telefónica con el exterior del vehículo.

Se podrán inscribir por automóvil uno o dos participantes según lo estipule el Reglamento Particular.

Las Autoridades de la Prueba informarán las mejores vueltas a computar que se tomarán para realizar la liquidación de resultados.

Cada participante deberá indicar en la Ficha de Inscripción quién va a puntuar como PILOTO o COPILOTO para el Campeonato Nacional.

En el caso de las puntuaciones para el Campeonato Nacional, quien se inscriba y oficie de PILOTO llevará los puntos para el Campeonato de Pilotos y quien se inscriba y oficie de COPILOTO llevará los puntos para el Campeonato de Copilotos.

En las tandas de la competencia, la tripulación inscrita podrá alternarse o no en el manejo, en el vehículo participante teniendo en cuenta lo siguiente: el ganador de las competencias de REGULARIDAD EN CIRCUITO será el del vehículo que logre menor penalización en todas las tandas puntuables de la prueba.

El sistema de regularidad en circuito será informado en el reglamento particular de cada competencia, pudiendo este ser modificado lo indicado en el presente reglamento.

C) REGULARIDAD EN RUTA COMBINADO CON CIRCUITO

El sistema de regularidad en pista será informado en el reglamento particular de cada competencia.

Para esta modalidad en la prueba de circuito o pista se tomará de cada tanda las mejores vueltas (estas se indicarán antes del comienzo de la prueba de circuito por la Dirección de la Prueba).

La suma de las penalizaciones de las mejores vueltas de cada tanda se dividirá entre la cantidad de mejores vueltas por tanda. Ej: si fueron tomadas en cuenta 5 vueltas, el total de la suma de las penalizaciones se dividirá entre 5.

En esta modalidad combinada, la penalización de cada tanda se tomará en cuenta como si fuese un control secreto de un PC. El sistema de penalización podrá ser modificado en el Reglamento Particular.

Art. 16.º Causales de exclusión de las Pruebas

- 1) Entablar comunicación de cualquier tipo con los demás competidores, o intercambiar información por cualquier medio con un tercero, sea competidor o no, relativa a tiempos de competencia o ubicación de controles, durante el transcurso de cada PC debidamente corroborado por las autoridades de la prueba y/o denuncia formal de algún competidor.
- 2) Apartarse de las indicaciones de la Hoja de Ruta en forma que a juicio de las autoridades de la prueba fuera inconveniente.
- 3) No respetar las indicaciones del personal de control.
- 4) Adoptar actitudes que a juicio de las autoridades de la prueba, sean antideportivas.
- 5) Invertir el sentido de marcha, regresando hacia atrás, por más de 50 metros, desde la primera referencia de una zona de búsqueda o controlada.
- 6) No cumplir con cualquiera de las disposiciones de este reglamento.
- 7) No se podrá ingresar a una distancia menor a 50 m antes de la primera referencia de las zonas de búsqueda excepto durante los 60 segundos previos a su hora ideal de largada.
- 8) Detener el vehículo en zona controlada. En los casos enumerados anteriormente el Comisario Deportivo podrá aplicar una sanción que puede ser hasta la exclusión de la competencia. En caso de que la denuncia provenga de una persona que no sea del *staff* de la competencia, el Comisario Deportivo deberá recibir la denuncia conforme a lo indicado en el artículo 31 del presente Reglamento.

En los casos mencionados en este artículo, la aplicación de la pena de exclusión de la prueba es considerada la sanción máxima, quedando a criterio de las autoridades de la prueba la aplicación de sanciones más leves, como penalizaciones en tiempo.

Art. 17.º Otras disposiciones

- 1) Las referencias estarán todas ubicadas a la derecha del camino. Deberán estar claramente indicadas de manera que no se presenten dudas para su identificación.
Si fuera necesario se apoyará la ubicación de las mismas relacionándolas con algún objeto material inamovible perfectamente definible (estas sí podrán estar a la izquierda) como puentes, mojones indicadores de kilómetros, etc.
- 2) Se considerará como Referencia Informada a la que tenga indicada la hora oficial de competencia correspondiente y la distancia entre ella y una anterior.
- 3) El Director de la Prueba podrá reemplazar o clarificar cualquier tipo de referencia con banderas, banderines, cintas o carteles.
- 4) Cuando en un mismo minuto aparezcan dos referencias iguales para indicar un autocontrol o una referencia informada, será considerada como válida la primera referencia en caso de que la Hoja de Ruta no indicara lo contrario.
- 5) El puesto de control que reciba la planilla de autocontroles podrá estar indicado donde la Dirección de la Prueba lo disponga. La entrega se hará en la primera pasada por ese puesto de control.

Art. 18.º Descartes

A efectos de garantizar la seguridad de las pruebas, el organizador establecerá descartes por Etapa del total de controles secretos de la Etapa.

La cantidad de descartes por etapa serán conforme a los siguientes criterios:

- 1) La cantidad mínima de descartes por etapa a ser otorgados será igual a la suma de controles secretos, autocontroles o autocontroles secretos del tramo de regularidad de la etapa que dé la máxima cantidad. (Ejemplo: En una etapa de 3 PCs, el PC 1 tiene 3 controles, el PC 2 tiene 1 control, el PC 3 tiene 2 controles. Para esta etapa se usará un mínimo de 3 descartes.)
- 2) En una etapa de 5 o menos tramos de regularidad un descarte, de 6 a 10 tramos de regularidad dos descartes, de 11 a 15 tramos de regularidad tres descartes y así sucesivamente.

En todos los casos se adoptará el criterio que otorgue la mayor cantidad de descartes.

Los descartes serán los peores resultados obtenidos por cada participante en controles secretos, los autocontroles o autocontroles 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 o peligrosas.

A criterio del Director de la Prueba y con el consentimiento del Comisario Deportivo podrá ser modificada la cantidad de descartes y/o anular uno o más PC que hayan formado parte de la etapa.

Art. 19.º Clasificación

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

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

Si durante el desarrollo de la competencia, el Director de la Prueba con acuerdo de los Comisarios Deportivos, de conformidad con la facultad que les confiere el presente reglamento y el Código Deportivo Internacional de la FIA, declarará 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. 20.º Clasificación - Desempates

Sobre la base de la suma de las penalizaciones totales de cada participante debe ser compilada una clasificación por cada clase y una clasificación general.

La graduación debe seguir el orden creciente de la penalidad y debe ser expresada como la sumatoria del tiempo ideal más la penalización de cada participante.

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

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

Art. 21.º Reordenamientos

Son facultativos del Organizador.

Art. 22.º Relevamiento de Tiempos

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.

2) Relevamiento de Tiempos:

Cualquiera fuere el sistema de toma de tiempos a utilizarse (automático/autocontrol/mixto); los mismos deben ser a la centésima de segundo.

Cada relevamiento de tiempo también puede ser tomado en forma manual cuando el tránsito del vehículo supere la línea de control, registrando los mismos en una planilla al efecto. Todos los instrumentos a utilizar en el eventual relevamiento manual deben estar sincronizados con la hora oficial en forma automática y/o electrónica.

En caso de que el relevamiento de tiempos se realice "*automáticamente*", el relevamiento manual deberá ser realizado por el personal afectado a la mesa de control. En aquellos casos en que el relevamiento de tiempos se realice mediante el sistema de "*autocontrol*", el relevamiento manual lo hará la tripulación en una planilla provista donde deberá consignarse la hora de paso registrada.

La mencionada planilla deberá ser entregada a la tripulación junto con el dispositivo a utilizar para el autocontrol antes del momento de la largada y ambos ítems deberán ser retornados a las autoridades de la prueba al finalizar la prueba del día.

3) DISPOSICIONES PARA EL USO DE RELOJES DE AUTOCONTROL

a) Cuando el RPP (Reglamento Particular de la Prueba) así lo disponga, será de uso OBLIGATORIO los relojes SAD (Sistema de Autocontrol Digital).

El Reloj SAD será entregado a cada tripulación antes de la largada de cada Etapa en la zona del Control Horario de la misma. Estos podrán ser propiedad del organizador o de propiedad de los participantes, en cuyo caso deberán ser similares

a los del CVAP y compatibles con el software utilizado por la organización. No serán válidos los tiempos tomados con otro reloj que el habilitado por la Organización para cada tripulación.

- b) Es responsabilidad de la Tripulación verificar que la hora indicada en el mismo coincida con la hora madre y que la memoria indicada coincida con el primer número de autocontrol que figura en la Hoja de Ruta de la etapa que se realizará.
- c) Será de responsabilidad del competidor el mal funcionamiento del reloj o la falta de batería en el mismo, recomendando la disponibilidad de una batería de reserva por parte de la tripulación.
- d) El CVAP realizará charlas explicativas del manejo de los mismos.
- e) Con dicho reloj se deberán tomar los tiempos de paso que se indican en la hoja de ruta como AUTOCONTROLES y también los tiempos de los AUTOCONTROLES SECRETOS.

Luego de finalizada la prueba, estos serán devueltos a la organización y descargados por las autoridades de la misma y tomados como verdaderos.

- f) Los tiempos asignados para cada AUTOCONTROL, sin excepción, deberán figurar en la memoria del reloj que fuera entregado por la dirección de la prueba, de lo contrario se tomará como omisión de tiempo.

No se considerará como desperfecto del aparato (reloj SAD) cualquier tipo de problemas con el Taqueador externo; en caso de fallas de este componente los competidores deberán taquear los tiempos con el botón pulsador contenido en el reloj SAD.

En caso de que el competidor OMITA una toma de tiempo, la penalización será de 6 (seis) segundos.

La falla del reloj SAD durante la competencia se considera contingencia de la misma y no serán válidos los tiempos anotados de cualquier otra forma o medio, que no sea el reloj SAD asignado a los participantes, salvo decisión contraria de las autoridades de la competencia.

- g) En caso de rotura del reloj de propiedad del CVAP por uso inapropiado, se le cobrará al competidor la suma de USD 150 (dólares estadounidenses ciento cincuenta).
- h) Los participantes que **no** sean dueños de los relojes deberán entregarlo a las autoridades de la competencia una vez finalizada la competencia en el mismo estado que fuera recibido.

De no hacerlo aduciendo razones de extravío o robo, deberán abonar la suma de USD 150 (dólares estadounidenses ciento cincuenta) a efectos de su reposición.

- i) En el caso que dentro de los +/- 6 segundos del tiempo ideal hubiera un único taqueo en el reloj oficial, este será tenido en cuenta como el tiempo de pasada por el control, sin importar lo que diga la planilla manual de autocontroles.
- j) El reloj SAD deberá ser devuelto a la autoridad designada en la zona del último Control Horario al final de la Etapa.

4) Chequeo de relojes

Están autorizados chequeos posteriores al tiempo de largada en la medida que no interfiera con otras actividades que deban desarrollar las autoridades.



Art. 23.º Publicación de Clasificaciones

Finalizada la prueba o la etapa, el organizador publicará los datos en el tiempo establecido en el RPP según:

- Clasificación por clase de la etapa
- Clasificación general de la etapa
- Clasificación por clase acumulando todas las etapas
- Clasificación general 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. 24.º Verificación de tiempos oficiales

La clasificación provisoria y los tiempos oficiales de las pruebas deben ser expuestos 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 1 (una) hora antes, de su hora de largada en la siguiente etapa, en las pruebas que tuviesen más de una.

La clasificación final podrá ser recurrida dentro de los treinta (30) minutos de su publicación oficial.

Las distancias y los tiempos correspondientes a los controles secretos y/o autocontroles de las pruebas cronometradas deberán obrar en poder del Comisario Deportivo en sobre cerrado antes de la largada de la misma.

Art. 25.º 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 competencia serán los siguientes:

- Categorías/clases: a los tres (3) primeros.
- Clasificación general Velocímetro: a los tres (3) primeros.
- Clasificación general: a los tres (3) primeros.

Art. 26.º Puntuación para el Campeonato

Los participantes acumularán puntos por cada etapa de cada competencia del Campeonato de acuerdo a la tabla que sigue:

PUNTAJES POR ETAPA		
PUESTO	PUNTOS	BONIFICACIÓN POR ETAPA
1º	30	1
2º	25	1
3º	21	1
4º	18	1
5º	16	1
6º	15	1
7º	14	1
8º	13	1
9º	12	1
10º	11	1
11º	10	1
12º	9	1
13º	8	1
14º	7	1
15º	6	1
16º	5	1
17º	4	1
18º	3	1
19º	2	1
20º	1	1
Todos los que larguen la etapa		1

Art. 27 Clasificación para el Campeonato

Para clasificar por los campeonatos, los participantes deberán haber intervenido por lo menos en tres pruebas puntuables.

A los efectos de la aplicación de este artículo la participación en el Gran Premio del Paraguay se considerará como participar en dos pruebas puntuables.

Desempates: Los desempates se harán de acuerdo al siguiente orden:

- 1º Quien haya participado en el Gran Premio del Paraguay.
- 2º El mejor ubicado en el Gran Premio del Paraguay. Si en esa forma no se decidiera el desempate, se decretará empate.

Art. 28.º Auxilios

Tanto los vehículos que cumplan funciones de auxilio, así como cualquier otro que acompañe a un vehículo participante en la ruta de la prueba, deberá tener especial cuidado en no molestar a otros competidores, ni circular en situación de hacerlo, quedando totalmente prohibida la circulación de los mismos entre competidores en las Pruebas Cronometradas.

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

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

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

Bajo ningún concepto los vehículos que cumplan una función de auxilio, como así también cualquier vehículo que acompañe a un participante en la ruta de la prueba, podrán circular delante del primer competidor.

Art. 29.º Reparaciones y abastecimiento

Durante todo el desarrollo de las pruebas están permitidas libremente todas las reparaciones y reabastecimientos, a no ser en el caso de una prohibición expresa.

No se permite el reabastecimiento con el vehículo en marcha.

Todo competidor que sea remolcado o empujado por un vehículo que no sea el de otro competidor en competencia, será pasible de una penalización de entre 6 segundos hasta la exclusión, siempre que la infracción sea fehacientemente comprobada por alguna Autoridad de la Prueba.

La asistencia por parte de otro competidor en competencia solo es permitida hasta el siguiente puesto de control horario.

Art. 30.º Régimen de penalizaciones y sanciones

- a) No cumplir con el recorrido del Libro de Ruta. De 6 segundos hasta Exclusión.
- b) Transitar dentro del recorrido de una Prueba Cronometrada (PC) con posterioridad a la entrega y/o publicación del Libro de Ruta. Exclusión.
- c) Uso de instrumental prohibido y/o reemplazo de instrumental sin denunciarlo. Hasta Exclusión.
- d) Llevar recipientes con combustibles dentro del vehículo. Hasta Exclusión.
- e) Cambiar total o parcialmente la tripulación durante la prueba sin autorización. Cinco minutos de recargo.
- f) Cambiar total o parcialmente la tripulación durante la prueba con autorización, 12 segundos de recargo por cada cambio adicional (si se autorizara más de uno).
- g) Ser transportado por la grúa. Exclusión.
- h) La no presentación del Carné de Ruta. 5 minutos de recargo.
- i) Circular en sentido contrario dentro de un PC. De 6 segundos hasta exclusión.
- j) Ingresar entre pancartas antes de un (1) minuto de su largada, debidamente denunciada por una Autoridad de la Prueba o al menos dos tripulantes de dos autos distintos de la competencia. De 6 segundos hasta treinta segundos de recargo.
- k) Elevar el vehículo total o parcialmente salvo que sea por averías o para verificar si las hubiere. De 6 segundos y en caso de reincidencia hasta exclusión.

- l) Pasar un Control Horario o de Sello, o secreto con más de diez minutos de adelanto. De 6 segundos hasta exclusión.
- m) Penalización máxima en Controles secretos. Seis segundos de recargo.
- n) Detenerse en zona de control a la vista del control secreto, salvo por razones de fuerza mayor. De 6 segundos hasta treinta segundos de recargo.
- o) No realizar la verificación técnica/administrativa en tiempo y forma establecido en el Reglamento Particular de la Prueba (RPP). De 6 segundos hasta exclusión.

En caso de que la denuncia provenga de una persona que no sea del *staff* de la competencia, el Comisario Deportivo deberá recibir la denuncia conforme a lo indicado en el artículo 31 del presente Reglamento.

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

Está prohibido realizar sobrepasos en zonas identificadas como de tierra, ripio, o 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 en segundos 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 un tramo de regularidad 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 o 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 y hasta con la exclusión. En los tramos de enlace está permitido el remolque de un vehículo en competencia únicamente por otro vehículo en competencia

Art. 31.º Denuncias y reclamos

Toda denuncia deberá ser realizada por escrito, firmada por el interesado y presentada a alguno de los Comisarios Deportivos o al Director de la Prueba, acompañado del correspondiente arancel que determinen los reglamentos aplicables.

La autoridad de la prueba que reciba la denuncia extenderá al denunciante el correspondiente recibo. Las reclamaciones podrán ser presentadas hasta una hora antes de la hora de largada del primer auto 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 o a la única etapa, el interesado podrá hacerlo dentro de los treinta (30) minutos posteriores a la publicación de las clasificaciones provisionales.

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 competencia 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. 32.º Condiciones generales

El CVAP organiza el Campeonato Nacional Puma Energy de Regularidad de Vehículos Antiguos, Clásicos y Deportivos. El TACPY, como AUTORIDAD DEPORTIVA NACIONAL (ADN), y poseedor del Poder Deportivo Automotor Nacional, reconocido por la FIA, gobierna la organización de los Campeonatos, Copas, Trofeos, Records y Grandes Premios del Paraguay, que son de su exclusiva propiedad, dentro de su jurisdicción y competencia puede autorizar la realización de eventos automovilísticos en el territorio nacional.

El TACPY se reserva en exclusiva el derecho de ligar el nombre de una empresa u organización comercial a un Campeonato, Copa, Trofeo, Records y Grandes Premios. Sin el Permiso de Organización del TACPY, ningún organizador cuya(s) prueba(s) forme(n) parte de un Campeonato, Copa, Trofeo, Records y Grandes Premios, podrá indicar o hacer creer que dicho Campeonato, Copa, Trofeo, Record y Grandes Premios está subvencionado o apoyado financieramente, directa o indirectamente, por una empresa u organización comercial.

El TACPY publicará un calendario de actividades para el Campeonato Nacional Puma Energy de Regularidad de Vehículos Antiguos, Clásicos y Deportivos del CVAP.

1. Aplicación

Solo el TACPY podrá conceder excepciones a estas disposiciones. Cualquier incumplimiento de estas disposiciones será informado a comisarios deportivos, quienes podrán imponer las sanciones previstas en los artículos 12.2 y 12.3 del Código Deportivo Internacional. Cualquier caso no previsto en las disposiciones será estudiado por los comisarios deportivos, quienes por sí solos tienen la facultad de tomar decisiones (Art. 11.9 del Código). 1.2 El Director de Competencia tendrá la responsabilidad de aplicar estas disposiciones y el reglamento particular del rally antes y durante el transcurso del mismo. Deberá informar a los comisarios deportivos sobre cualquier incidente de importancia que haya ocurrido y requiera la aplicación de estas disposiciones o del reglamento particular de la Prueba. 1.1.3. Estará prohibido todo lo que no esté expresamente autorizado en este reglamento.

2. Idioma oficial

Toda la documentación y en especial el reglamento particular del rally y todos los boletines, deberán estar escritos en español y opcionalmente en otros idiomas oficiales de la FIA. En caso de producirse cualquier controversia con referencia a la interpretación de las disposiciones, prevalecerá el texto en español para la documentación nacional y el francés para la documentación FIA.



3. Interpretación

En caso de que existiera desacuerdo en torno a la interpretación de las presentes disposiciones, solamente el Tribunal de Apelaciones del TACPy estará facultado para tomar decisiones, y como última instancia las establecidas en el Código Deportivo Internacional de la FIA. Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior y dentro de lo que permitan las leyes nacionales, los Competidores así como todas las partes intervinientes en el Campeonato Nacional de Regularidad, al firmar su inscripción al campeonato o a los eventos o si fueran relacionados con contratos relativos al campeonato, en forma expresa y voluntaria renuncian a presentar cualquier reclamo ante los tribunales nacionales y dirimir cualquier controversia que pudiera existir ante el Club Organizador o la Autoridad Deportiva Nacional.

4. Fecha de aplicación

Estas disposiciones entrarán en vigor el 20 de febrero de 2022
