



REGLAMENTO GENERAL COMPETENCIAS DE REGULARIDAD CAMPEONATOS NACIONALES 2024

Aprobado en Directiva de fecha 2 de abril de 2024

Art.1: ORGANIZACION

El Club Uruguayo de Automóviles Sport (CUAS) organiza competencias de Regularidad de Automóviles Sport e Históricos, para socios del Club, invitados por la Comisión Directiva, y para aquellos vehículos y participantes que cuenten con la aprobación de la Comisión de Admisión. Estas se regirán conforme a las prescripciones que establece el Código Deportivo Internacional (CDI) de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), las Resoluciones Nacionales de la Federación de Automovilismo Deportivo Uruguayo (FADU), el presente Reglamento General, y los Reglamentos Particulares de cada prueba. Las pruebas del Campeonato Nacional serán fiscalizadas por la FADU.

Art.2: DEFINICIÓN

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 o PCs) constituyen el factor determinante para la clasificación. Los tipos de regularidad se definen en el Art.7.

Art.3: AUTORIDADES

Las autoridades de las pruebas (Director, Comisarios Deportivos, Control de cómputos, etc.) serán designadas en los reglamentos particulares de cada una de ellas.

Art.4: ADMISIBILIDAD

Serán admitidos a participar los automóviles Sport, los sedanes históricos, y los que a juicio del organizador tengan especial interés para la prueba. Serán considerados sedanes históricos aquellos automóviles cuyos modelos hayan tenido participación destacada en las pruebas nacionales o extranjeras, o que así lo justifiquen por su historia o diseño.

Se contemplará todo lo relativo al tema seguridad según se establece en el Art. 16.

Art.5: CATEGORÍAS

Se definen las siguientes modalidades de competencia:

- ODOMETRO: utiliza para competir medidor de velocidad y/o medidor de distancias y/o apoyos electrónicos para el control de la marcha, como ser sistemas de odómetro virtual

y/o digital (Sombra, Champion, Bora, Rabbit, etc.) y/o GPS de alta precisión (ver Art.9 Instrumental y Equipamiento).

- VELOCIMETRO: utiliza para competir medidor de velocidad (velocímetro o cuentarrevoluciones) y/o GPS de baja precisión (ver Art.10 Instrumental y Equipamiento). Se le cubrirá con un sello tanto el totalizador como el parcial del odómetro original del vehículo en cada prueba. Se prohíbe el uso de Wifi y/o Bluetooth en los PCs. En caso de ser verificada su utilización por parte de las autoridades de la prueba, se procederá a penalizar con 10 segundos adicionales el autocontrol detectado. El celular oficial será el medio indicador de la falta.
- VELOCIMETRO STANDARD (STD): utiliza para competir medidor de velocidad original del vehículo (velocímetro o cuentarrevoluciones) y/o GPS de baja precisión (ver Art.10 Instrumental y Equipamiento). Se le cubrirá con un sello tanto el totalizador como el parcial del odómetro original del vehículo en cada prueba. Se prohíbe el uso de Wifi y/o Bluetooth en los PCs. En caso de ser verificada su utilización por parte de las autoridades de la prueba, se procederá a penalizar con 10 segundos adicionales el autocontrol detectado. El celular oficial será el medio indicador de la falta.

Art.6: HANDICAP

El hándicap otorga un descuento sobre la penalización de cada etapa, dependiendo del año de fabricación del vehículo:

Categorías Odómetro y Velocímetro sin Handicap.

Categoría Velocímetro Standard:

- vehículos fabricados hasta el 31/12/60, tendrán un hándicap de 10%.
- vehículos fabricados desde el 01/01/61 hasta el 31/12/99, tendrán un hándicap de 5%.
- vehículos fabricados desde el 01/01/00 no tendrán hándicap.

Para lograr los beneficios del hándicap, la mecánica deberá ajustarse al manual de fábrica o bien a elementos mecánicos de época. Las réplicas no tendrán hándicap. En caso de tener un motor de otro año, se tomará el hándicap del año de fabricación de dicho motor.

Art.7: TIPOS DE REGULARIDAD, CAMPEONATOS, PRUEBAS PUNTUABLES y PUNTAJES

7.1 TIPOS DE REGULARIDAD

- Regularidad en Ruta (Asfalto y Balasto) – ver Art. 11 Desarrollo de las competencias
- Regularidad en Circuito (Pista)
- Combinación de las dos anteriores

La regularidad en Circuito (Pista) tiene tres modalidades, y la autoridad de la prueba comunicará cual de ellas se utilizará al publicar el reglamento particular de la prueba. Las mismas son:

- 1) Sistema con Zona de búsqueda y apoyos y Zona de control. El registro de tiempo se tomará en cuenta como si fuese un Control Secreto (ver 11.2).
- 2) Tandas en las que se tomaran las vueltas más parecidas entre sí. Ejemplo: se toman las tres vueltas más parecidas en tiempo; el tiempo del medio es el ideal, y la suma de las diferencias de tiempos de las puntas con dicho ideal será la penalización. **Quedará a criterio**

de la Dirección de la prueba definir la cantidad de vueltas a considerarse, lo que se informará en la charla de pilotos y copilotos previo a la largada.

- 3) Se tomarán las vueltas más parecidas al tiempo informado por los competidores en el formulario respectivo previo a la largada. Quedará a criterio de la Dirección de la prueba definir la cantidad de vueltas a considerarse, lo que se informará en la charla de pilotos y copilotos previo a la largada.

Cuando la prueba en Circuito se combina con Ruta, los controles en el Circuito formarán parte de la prueba combinada. Eso se informará en el reglamento particular de la prueba.

7.2 CAMPEONATOS

Cada categoría definida en el art.5 tendrá su clasificación general independiente:

7.2.1 Campeonato Nacional CATEGORIA ODOMETRO:

- Regularidad Pilotos con hasta 11 pruebas. Se premiarán los 3 primeros puestos.
- Regularidad Copilotos con hasta 11 pruebas. Se premiarán los 3 primeros puestos.

7.2.2 Campeonato Nacional CATEGORIA VELOCIMETRO:

- Regularidad Pilotos con hasta 11 pruebas. Se premiarán los 3 primeros puestos.
- Regularidad Copilotos con hasta 11 pruebas. Se premiarán los 3 primeros puestos.

7.2.3 Campeonato Nacional CATEGORIA VELOCIMETRO STANDARD (STD):

- Regularidad Pilotos, con hasta 11 pruebas. Se premiarán los 3 primeros puestos.
- Regularidad Copilotos, con hasta 11 pruebas. Se premiarán los 3 primeros puestos.

7.3 PRUEBAS PUNTUABLES

Para los campeonatos se consideran las 1000 Millas Sport e Históricas como 4 pruebas (una por cada etapa), las 500 Millas como 2 pruebas (una por cada etapa) y otras 5 pruebas a indicar en el calendario.

El Organizador podrá anular, postergar o suspender la realización de alguna prueba o del campeonato por causas de fuerza mayor.

El campeonato se valorará con el 50% de las pruebas programadas en el año.

7.4 PUNTAJES

El puntaje para los campeonatos corresponde a la posición obtenida al finalizar cada prueba puntuable de cada una de las categorías. Se puntuará cada prueba de la siguiente manera:

PUNTAJE de cada PRUEBA										
Puesto	1°	2°	3°	4°	5°	6°	7°	8°	9°	10°
Puntos	35	30	27	24	22	20	18	16	14	12
Puesto	11°	12°	13°	14°	15°	16°	17°	18°	19°	20°
Puntos	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Se otorgarán además 10 puntos extras por presentación a cada prueba puntuable, con excepción de las 500 millas y 1000 millas.

No existirá el descarte por peor prueba.

Las competencias deben finalizarse por sus propios medios. En caso de no finalizar, sólo se tomarán en cuenta para el campeonato los puntos extras por presentación, siempre que como mínimo, se haya completado las dos terceras partes de los PCs indicados en el libro de ruta de la competencia. Para el resultado de dicho cálculo se dividirá la cantidad de PCs entre tres y se multiplicará por dos, tomándose en cuenta sólo la parte entera de la operación.

El campeonato se definirá por quién obtenga el mayor puntaje sumando todas las pruebas puntuables del año.

En caso de empate, ganará el puesto quien haya obtenido más cantidad de 1eros. puestos; de persistir, quien haya obtenido más cantidad de 2dos. puestos y de persistir, quien haya obtenido más cantidad de 3eros. puestos. De persistir, será para el auto más antiguo.

Art.8: INSCRIPCIONES

Las inscripciones se llevarán a cabo en las oficinas del CUAS, Calle Mataojo y Avda. Italia en el horario de 15 a 21hs o por email (secretaria@cuas.org.uy). El plazo de inscripción para participar en las pruebas puntuables del campeonato será estipulado en cada Reglamento Particular de dichas pruebas.

Será obligatorio para la inscripción, presentar, piloto y copiloto:

- cedula de identidad y libreta de conducir vigente (esta última sólo piloto)
- licencia para Regularidad expedida por la Autoridad Deportiva Nacional (ADN)

Los competidores extranjeros deberán presentar, piloto y copiloto:

- licencia para Regularidad expedida por su ADN
- autorización expedida por su ADN según Art. 3.9.4 del CDI (“Los concursantes y los conductores que deseen tomar parte en una competición internacional en el extranjero sólo podrán hacerlo con la autorización previa de su ADN”)

De faltar cualquiera de estos documentos, deberán ser presentados antes de la largada de la competencia a las autoridades respectivas, las cuales de no mediar impedimento autorizarán la entrega del libro de ruta e instrumentos oficiales de carrera respectivos.

Art.9: PARTICIPANTES

Participarán hasta dos tripulantes por automóvil (piloto y copiloto), que serán los que figuren en la ficha de inscripción, y por lo tanto quienes puntuarán para los campeonatos definidos en el Art. 7.

Estas funciones podrán ser modificadas exclusivamente por fuerza mayor, debiendo la tripulación comunicar el cambio al Director de la prueba, que deberá autorizarla expresamente. **Al menos uno de los tripulantes originales deberá estar entre la tripulación que finalice la prueba.**

El cambiar sin autorización del Director de la prueba alguno de los tripulantes durante la misma será penalizado con la descalificación de la prueba. **Al menos uno de los tripulantes originales deberá estar entre la tripulación que finalice la prueba.**

No se permitirán pasajeros adicionales, salvo expresa autorización del Director de la prueba.

En los tramos de enlace, podrá conducir el automóvil inscripto tanto el piloto como el copiloto siempre y cuando estén legal y deportivamente habilitados para hacerlo, y hayan presentado la documentación requerida al momento de la inscripción.

El copiloto debe cumplir con la normativa de tránsito y seguridad vial vigente (edad y altura mínima para viajar en el asiento delantero).

Art.10: INSTRUMENTAL Y EQUIPAMIENTO

Los competidores deben declarar el equipamiento a utilizar al momento de la inscripción para ser categorizados debidamente.

10.1 CATEGORÍA ODOMETRO

10.1.1 Los velocímetros y odómetros deben 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.

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

- a) sea el único en funcionamiento a bordo de la unidad
- b) no supere los 150 milímetros de diámetro externo
- c) sea de una marca comercial y/o que haya sido equipo original de un vehículo homologable como GPA, THU, o CUAS
- d) cuyo centro esté colocado por debajo del plano inferior horizontal determinado por la base del parabrisas
- e) cuyo centro esté colocado a una distancia máxima de quince (15) centímetros del plano vertical determinado por el eje de la columna de dirección
- f) no impida la normal disposición de las manos del piloto en el volante en acciones de viraje o marcha recta
- g) mantenga la escala original impresa en el mismo

Se permitirá la modificación y/o reemplazo de sus componentes internos como cuadrante, aguja, abertura, vidrio, etc., por otros originales de un vehículo homologable como GPA, THU y CUAS.

Velocímetro: Se admitirá un error de hasta un 20% en más entre la velocidad indicada por el instrumento y la velocidad oficial del libro de ruta. Odómetro: Se admitirá un error de hasta un 20% en más entre la distancia medida por el odómetro y la distancia oficial del libro de ruta.

Aquellos vehículos que originalmente no cuenten con parcializador de 100 mts. en el odómetro, podrán adaptar su último dígito para que cumpla esa función.

Aquellos vehículos que originalmente no cuenten con odómetro y el totalizador marque solo en kilómetros, podrán adaptar su último dígito para que cumpla esa función.

Del lado exterior del vidrio o material transparente está permitido el uso de lupas, luces y marcas correctoras y otros elementos o aparatos, que sirvan como apoyo visual de la posición de la aguja o de la marca del odómetro.

10.1.3 Se permitirá también la instalación de velocímetros/ odómetros digitales/electrónicos adicionales, siempre y cuando no se utilice lo indicado en el 10.1.2. y dentro de las siguientes disposiciones:

- a) El velocímetro/odómetro electrónico, debe estar compuesto de una sola pieza, dentro de una carcasa cerrada incluyendo los componentes electrónicos, esta caja podrá tener una pantalla de un máximo de 7 pulgadas no táctil o una derivación descrita en el punto e) a una pantalla de un máximo de 7 pulgadas no táctil y estará apuntando al piloto o al copiloto /navegante solamente según donde esté ubicado el instrumento
- b) El velocímetro/odómetro electrónico, tendrá como máximo dos (2) conectores de entrada, uno de ellos para alimentación y otro para pulso
- c) La toma de pulso para el velocímetro/odómetro, deberá ser proveída del lugar original del vehículo, según su modelo, donde está la salida para el

- velocímetro/odómetro mecánico. Puede ser en el final del cable del velocímetro/odómetro o en la salida de la caja de cambios
- d) El velocímetro/odómetro electrónico, tendrá un conector de salida proveedor de pulso (taqueo), para ser conectado al Reloj de Tiempo u Ordenador de Carrera, y otro con salida de video para ser conectado a un monitor cuya pantalla sea como máximo de 7" no táctil en caso de no tener pantalla incluida.
 - e) Podrá tener además un conector para instalación/actualización de software, que será precintado por los comisarios técnicos en la verificación Técnica
 - f) El centro (velocímetro/odómetro), y/o la pantalla, estará 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)
 - g) El velocímetro/odómetro electrónico, tendrá como máximo dos botones, uno destinado a encendido y apagado y el otro destinado a la puesta a cero (0)
 - h) Todas las conexiones y cables deben estar a la vista permitiendo la verificación y el precintado
 - i) El velocímetro/odómetro electrónico, no podrá suministrar LAP de distancias ni podrá tener recepción satelital tipo GPS o similar
 - j) La tolerancia con la medición del Libro de Ruta debe ser en +- 20%

10.1.4 Se permitirá la instalación de un cuentarrevoluciones adicional siempre que:

- a) sea el único en funcionamiento a bordo de la unidad
- b) no supere los 150 milímetros de diámetro externo
- c) no sea digital
- d) tenga una escala mínima y proporcionalmente constante desde 0 hasta 6.000 RPM, con un error de hasta 20% en más sobre lecturas efectuadas por el verificador técnico con un tacómetro digital
- e) en la posición de 0 RPM la aguja debe apoyarse sobre un tope que impida un giro superior a 360°
- f) La escala debe ser proporcional en todo su cuadrante
- g) sea de una marca comercial y/o que haya sido equipo original de un vehículo homologable como GPA, THU, o CUAS
- h) cuyo centro esté colocado por debajo del plano inferior horizontal determinado por la base del parabrisas
- i) cuyo centro esté colocado a una distancia máxima de quince (15) centímetros del plano vertical determinado por el eje de la columna de dirección
- j) no impida la normal disposición de las manos del piloto en el volante en acciones de viraje o marcha recta

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.

Los Cuentarrevoluciones originales y/o adicionales no podrán tener ninguna llave que los desconecte o que cumpla otra función. Su funcionamiento debe ser continuo.

10.1.5 Se podrán utilizar equipos de GPS, diferenciando los mismos por la tasa de refresco que posean:

- a) GPS de baja precisión: Tasa de refresco de hasta 1 hz (una actualización por segundo) y precisión de ubicación no menor a un metro).
- b) GPS de alta precisión: Tasa de refresco de más de 1 hz (más de una actualización por segundo) y precisión de ubicación menor a un metro).

Aquellos GPS de baja precisión, que utilicen antena externa y/o potenciador de refresco, serán considerados GPS de alta precisión.

Ningún apoyo electrónico podrá estar conectados física o electrónicamente al vehículo, sea por cable o a distancia. En caso de utilizar la energía eléctrica del vehículo el sistema deberá ser aprobado por las autoridades de la prueba en la verificación técnica previa a la competencia.

Queda a criterio de las autoridades de la prueba, la evaluación y autorización de cualquier otro tipo de equipo GPS, u otro instrumento de medición.

10.1.6 Se permite el uso de una lupa convencional y de un tubo que contenga la misma. El tubo no puede tener derivaciones y su ubicación deberá estar dentro de los planos horizontal y vertical mencionados en los puntos anteriores.

10.1.7 Se permite el uso de cámaras y pantallas sin límite de cantidad o tamaño.

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

10.1.9 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.

10.1.10 Si se reemplazara el velocímetro/odómetro o cuentarrevoluciones durante la prueba, se deberá hacer entrega del reemplazado a las autoridades de la prueba, que tendrán la facultad para hacer los controles que crean necesarios.

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

10.2 CATEGORÍA VELOCIMETRO

10.2.1 Los velocímetros deben 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 velocímetro debe estar en el lugar original previsto por el fabricante del automóvil.

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

- a) sea el único en funcionamiento a bordo de la unidad
- b) no supere los 150 milímetros de diámetro externo
- c) sea de una marca comercial y/o que haya sido equipo original de un vehículo homologable como GPA, THU, o CUAS
- d) cuyo centro esté colocado por debajo del plano inferior horizontal determinado por la base del parabrisas
- e) cuyo centro esté colocado a una distancia máxima de quince (15) centímetros del plano vertical determinado por el eje de la columna de dirección
- f) no impida la normal disposición de las manos del piloto en el volante en acciones de viraje o marcha recta
- g) mantenga la escala original impresa en el mismo

Se permitirá la modificación y/o reemplazo de sus componentes internos como cuadrante, aguja, abertura, vidrio, etc., por otros originales de un vehículo homologable como GPA, THU y CUAS.

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

Del lado exterior del vidrio o material transparente está permitido el uso de lupas, luces y marcas correctoras y otros elementos o aparatos, que sirvan como apoyo visual de la posición de la aguja.

10.2.3 Se permitirá la instalación de un cuentarrevoluciones adicional siempre que:

- a) sea el único en funcionamiento a bordo de la unidad
- b) no supere los 150 milímetros de diámetro externo
- c) no sea digital
- d) tenga una escala mínima y proporcionalmente constante desde 0 hasta 6.000 RPM, con un error de hasta 20% en más sobre lecturas efectuadas por el verificador técnico con un tacómetro digital
- e) en la posición de 0 RPM la aguja debe apoyarse sobre un tope que impida un giro superior a 360°
- f) La escala debe ser proporcional en todo su cuadrante
- g) sea de una marca comercial y/o que haya sido equipo original de un vehículo homologable como GPA, THU, o CUAS
- h) cuyo centro esté colocado por debajo del plano inferior horizontal determinado por la base del parabrisas
- i) cuyo centro esté colocado a una distancia máxima de quince (15) centímetros del plano vertical determinado por el eje de la columna de dirección
- j) no impida la normal disposición de las manos del piloto en el volante en acciones de viraje o marcha recta

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.

Los Cuentarrevoluciones originales y/o adicionales no podrán tener ninguna llave que los desconecte o que cumpla otra función. Su funcionamiento debe ser continuo.

Se prohíbe el uso de velocímetros electrónicos impulsados por pulsos.

10.2.4 Se podrán utilizar equipos de GPS de baja precisión tomando en cuenta todo lo determinado en el punto 10.1.5.

10.2.5 Los velocímetros digitales originales no podrán tener una marcación equivalente inferior a 1 KPH.

Se admitirá un error de hasta un 20% en más entre la velocidad indicada por el instrumento y la velocidad oficial del libro de ruta.

10.2.6 Aplican los puntos 10.1.6 a 10.1.11.

10.3 CATEGORIA VELOCIMETRO STANDARD (STD):

10.3.1 Los velocímetros y cuentarrevoluciones deberán ser los originales del modelo y conservar su ubicación original. Se admitirán instrumentos sustitutivos similares de época siempre y cuando correspondan al mismo modelo del auto.

En el caso de vehículos con instrumentos en millas, podrán ser modificados a kilómetros sin alterar su aspecto externo original.

Del lado exterior del vidrio o material transparente se autoriza la colocación de lupas y marcas correctoras, que sirvan como apoyo visual de la posición de la aguja, no estando permitido el uso de cámaras de video.

10.3.2 Se podrán utilizar equipos de GPS de baja precisión tomando en cuenta todo lo determinado en el punto 10.1.5.

10.3.3 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.

Cualquiera de estos dispositivos mencionados anteriormente, podrán ser revisados e inspeccionados en su totalidad por las autoridades de la prueba en cualquier momento de la competencia.

10.3.4 Los velocímetros digitales originales no podrán tener una marcación equivalente inferior a 1 KPH.

Se admitirá un error de hasta un 20% en más entre la velocidad indicada por el instrumento y la velocidad oficial del libro de ruta.

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

10.4 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, excepto lo expresado en el punto 10.1.11 y 10.3.5.

Art.11: DESARROLLO DE LAS COMPETENCIAS

Antes del inicio de cada prueba, el organizador:

- publicará el libro de ruta en el grupo de comunicación creado para tales efectos. Es obligación de los participantes llevarlo dado que el club organizador no lo proveerá. Este documento es una guía para seguir el camino de la prueba, y contendrá entre otros, horarios, los puntos y cambios de tipo de marcha, los promedios y tiempos a cumplir, y los autocontroles a registrar (podrán no incluirse cuando se informen vía el instrumento oficial – ver Tipos de controles - autocontroles). Incluirá además una serie de informaciones referentes a puestos de abastecimiento de combustible, rotondas con todos los cruces, zonas urbanas y otras informaciones útiles a lo largo del recorrido como ser las localidades por las que transita la prueba.
- establecerá la hora de largada de los participantes.
- entregará los instrumentos oficiales donde los participantes registrarán los tiempos de paso por los controles.
- entregará una planilla donde los participantes anotarán los números de memoria de dichos autocontroles.

Los instrumentos oficiales ya estarán sincronizados con la hora oficial de la prueba. De todas formas, será responsabilidad de los participantes verificar dicha sincronización y verificar coincidencia con su hora de largada.

Así mismo, mantener la carga de éstos será responsabilidad de los participantes, para lo cual deberán tener una conexión en el vehículo con puerto USB. De constatar cualquier anomalía deben dirigirse al equipo de control de cómputos de la prueba. No se aceptarán reclamos luego de finalizada la misma.

Al finalizar la competencia, la planilla recibida al inicio deberá ser completada y entregada firmada junto con los instrumentos oficiales. Los participantes dispondrán de 15 minutos a partir del tiempo oficial del puesto de control para hacer su entrega. El atraso se penalizará con diez centésimas de segundo por cada minuto de demora.

La liquidación de los resultados se hará exclusivamente con base a los tiempos que queden registrados en dichos instrumentos, a excepción que la tripulación declare un desperfecto técnico en los mismos, lo cual será previamente verificado por el comisario deportivo.

No se deben usar dichos instrumentos para otro fin que el de registro de los tiempos de los controles. De superarse en más del 10% el número de registros previstos para la prueba, no se hará la liquidación correspondiente. Los celulares oficiales se pueden utilizar en la zona de búsqueda.

La sincronización de los cronómetros particulares de los participantes con la hora oficial de la prueba sólo se permitirá realizar con el reloj expuesto para tal fin en la largada y será responsabilidad exclusiva de los competidores.

Los vehículos participantes en competencia no podrán ser remolcados ni empujados, por ningún otro vehículo o persona, sin excepciones. Solamente será permitido ser empujado hasta 50 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.

11.1 CONTROL DE ODOMETRO

Al inicio de cada etapa se podrá incluir en el libro de ruta un sector para la calibración de odómetros, con distancia de cada referencia desde la largada e identificando especialmente la exactitud de la medición. Si variara el tipo de suelo de la competencia (balasto), se deberá incluir un tramo de control de odómetro adicional para este piso.

Los controles de odómetro no podrán ser en zonas urbanas, y/o circuitos cerrados. La largada se registrará con el mismo reglamento que una largada de PC, ver punto 11.2 PCs - Largada.

11.2 PRUEBAS CRONOMETRADAS (PCs)

Son sectores de ruta que deben ser recorridos a una velocidad informada en el libro de ruta y que constan de:

- una largada
- una zona con referencias de tiempo y distancia (búsqueda y apoyos) - una zona de control dentro de la cual estará el/los controles secretos, autocontroles o autocontroles secretos.

El organizador podrá utilizar referencias viales o colocar banderas amarillas, cintas amarillas o carteles indicadores como referencias.

Las citadas referencias deberán estar sobre el lado derecho de la calzada y a una distancia no mayor a siete (7) metros del borde de esta.

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 (que puede estar inclusive a la izquierda de la calzada) como puentes, mojones indicadores de kilómetros, etc.

En caso de tener que terminar anticipadamente el desarrollo de un PC, se exhibirá una pancarta con la leyenda FIN PC o se avisará por medio del instrumento oficial. Queda a criterio de la dirección de la prueba la anulación de un PC cuando la circulación en tiempos de carrera se vea interrumpida por obras en la ruta, controles dispuestos por la autoridad pública, accidentes o causas de similar naturaleza.

En caso de tener que anular un PC, en la auto largada se exhibirá una pancarta con la leyenda PC ANULADO o se avisará por medio del instrumento oficial.

Cierre de PC: La finalización de cada PC deberá tener una referencia estática, pudiendo ser la misma una pancarta con número o letra.

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

Podrán ser nocturnos, excepto en caminos de balasto.

Los PCs no podrán ser recorridas por los participantes una vez publicado el libro de ruta.

En los tramos de control de odómetro y PCs donde existieran advertencias de ceda el paso, lomos de burro u otros medios físicos sobre el pavimento creados para reducir la velocidad, se brindará un apoyo de tiempo.

Largada: se identificará en el libro de ruta con una referencia del camino. En el caso de no disponerse de una referencia vial, se tendrá que colocar una referencia visible para la medición correspondiente.

Entre 50 y 100 metros aproximadamente antes de la misma se podrá colocar una pancarta o bandera de color amarillo. Ambas determinarán una zona a la cual los competidores podrán acceder exclusivamente cuando les falte un minuto para su hora de largada.

La largada se hace con partida detenida. Se prohíbe la largada de forma lanzada, o sea pasar en movimiento frente a la referencia de largada.

Los participantes largarán cuando el instrumento oficial que exhibe la hora oficial indique la hora establecida en el libro de ruta, no siendo obligatorio que un oficial de carrera proceda a largarlos. Los participantes que no largan en su orden podrán largar sin molestar a ningún participante que esté largando en su hora correcta.

Se prohíbe la realización de “ceritos” o “zig zag” en la ruta, a los efectos de acomodar el odómetro.

Se prohíbe el estacionamiento sobre la banquina izquierda.

Se prohíbe detener el vehículo total o parcialmente sobre la ruta.

Se prohíbe dentro de la zona de largada de los PCs hacer patinar o deslizar las ruedas del automóvil.

El intervalo de tiempo de largada entre los automóviles participantes queda a criterio del Organizador (normalmente de treinta segundos).

Búsqueda y apoyos: se llama de esta manera al sector inicial de la prueba cronometrada en el cual se definirán al menos cuatro (4) referencias que informen el tiempo y la distancia, pudiendo ser una de las cuatro la que da comienzo a la zona de control. La referencia de largada no forma parte de las referencias mencionadas. En caso de que la zona de búsqueda tenga un cambio de velocidad el mínimo será de seis (6) referencias.

Zona de control: será un sector dentro del cual estarán ubicados el o los controles secretos, los autocontroles o autocontroles secretos. El primer control no podrá estar a menos de 30 segundos del inicio de la zona de control. El final de la zona controlada no puede estar a menos de 20 segundos de una rotonda, cartel de ceda el paso o cualquier otra situación que obligue a disminuir o detener la marcha.

En el caso que existan dos referencias idénticas, y no esté debidamente identificada por el director de la prueba, deberá considerarse la primera.

Todas las velocidades a aplicar en las zonas de control deben estar previamente utilizadas en las zonas de búsqueda, no necesariamente en el mismo PC.

Salvo casos de fuerza mayor, es obligatorio durante toda la competencia, tanto en la zona de búsqueda como en la zona de control, circular dentro del minuto de carrera de cada tripulación.

Tipos de controles:

Controles secretos:

Serán puestos de control ubicados en la ruta que tomarán la hora del paso de cada competidor en forma automática o manual.

Se prohíbe a los participantes detenerse a la vista del control secreto, salvo que la detención se deba a razones de fuerza mayor.

Autocontroles:

Serán las referencias que se indiquen como tal en el libro de ruta y/o los instrumentos oficiales; en las mismas intencionalmente se omite la información de distancia y tiempo.

Se computarán los tiempos que marquen los competidores al pasar por dichas referencias, los cuales quedarán registrados en dichos instrumentos, indicando además el número de memoria a los efectos de registrarlas en la planilla que el competidor deberá entregar al finalizar la prueba.

El instrumento oficial, aproximadamente de 15 a 20 segundos antes, mediante imagen, con o sin sonido, indicará la referencia del autocontrol. En el caso de que el instrumento oficial de la prueba omita la información de un autocontrol (de comprobarse que así sea), se tomará como penalización para dicho autocontrol el promedio de las penalizaciones de la totalidad de los PCs de la prueba de dicho competidor.

La dirección de la prueba constatará si le fue mostrada la referencia indicada como autocontrol y comprobará a través de 5 pruebas de taqueo consecutivas el correcto funcionamiento del instrumento.

De no comprobarse falla, se aplicará la penalización máxima de 3 segundos.

Autocontroles secretos:

A diferencia de los autocontroles, los autocontroles secretos no se indicarán en el libro de ruta y/o los instrumentos oficiales. Se señalarán mediante carteles indicadores específicos definidos por la dirección de la prueba y serán mostrados a los participantes antes del inicio de la misma. Se computarán los tiempos que marquen los competidores al pasar por dichas referencias, los cuales quedarán registrados en dichos instrumentos, indicando además el número de memoria a los efectos de registrarlas en la planilla que el competidor deberá entregar al finalizar la prueba.

La penalización que le corresponde a un participante a su paso por los controles y autocontroles se determinará por la diferencia 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 tres (3) segundos.

En caso de que el competidor omita una toma de tiempo, la penalización para dicho control será de tres (3) segundos.

En caso de que dentro de los +/- seis (6) segundos del tiempo ideal del control hubiera:

- un único taqueo en el instrumento oficial, este será tenido en cuenta como el tiempo de pasada por el control sin importar lo que diga la planilla de autocontroles.
- dos (2) taqueos en el instrumento oficial, se recurrirá a la planilla de autocontroles para constatar cual es el tiempo correcto.

Si no existiera número de memoria en la planilla de controles para este control se penalizará tres (3) segundos.

- tres (3) o más taqueos en el instrumento oficial, se penalizará seis (6) segundos.

11.3 CONTROLES HORARIOS y CONTROLES DE SELLO

Serán puestos de control ubicados a lo largo de la ruta e identificados en el libro de ruta con una determinada hora de paso ideal. El competidor deberá hacer sellar su libro de ruta en dichos controles. Para ello uno de los dos tripulantes debe depositar el libro de ruta sobre la mesa del control horario, con el auto a la vista, y en ese momento se le anotará y firmará la hora real de paso.

- El atraso al ingreso de la hora de sellado de hasta treinta (30) minutos no tendrá penalización alguna; luego tendrá diez (10) segundos de penalización.
- El adelanto al ingreso de la hora de sellado tendrá una penalización de diez (10) segundos.

11.4 FRANQUICIA

Para seguridad de las tripulaciones y eventuales contratiempos, se admitirá una franquicia de 15 segundos exactos de atraso dentro de un PC para todos los autocontroles.

La tripulación deberá informar en la planilla de autocontroles en que PC utilizó la misma.

Esta franquicia sólo se podrá utilizar en un PC por etapa.

11.5 DESCARTES

A los efectos de garantizar y mejorar la seguridad de la prueba, el organizador establecerá descartes por etapa. Estos 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 de tránsito vigentes, ya sea por velocidad o por maniobras prohibidas.

Los descartes serán los peores resultados obtenidos por cada participante en controles secretos, autocontroles y autocontroles secretos, y se descartarán de forma automática siempre que los mismos no sean consecuencia de una sanción.

- los controles secretos, autocontroles y autocontroles secretos se computarán a los efectos de los descartes, de la siguiente manera:
- Hasta 10 controles - 2 descartes
- Hasta 15 controles - 3 descartes - Hasta 20 controles - 4 descartes
- De 21 controles en adelante - 5 descartes

La escala de descartes será determinada de acuerdo a los controles y autocontroles completados.

11.6 BONIFICACION

Para VELOCIMETRO STANDARD, la diferencia con el tiempo ideal de cada control secreto, autocontrol y autocontrol secreto, se bonificará con 10 (diez) centésimas o con las centésimas exactas del desvío si el mismo es menor a 10 (diez) centésimas.

Para ODOMETRO y VELOCIMETRO, la diferencia con el tiempo ideal de cada control secreto, autocontrol y autocontrol secreto, se bonificará con 5 (cinco) centésimas o con las centésimas exactas del desvío si el mismo es menor a 5 (cinco) centésimas.

11.7 REINCORPORACION

Se permitirá la reincorporación para la etapa siguiente a aquellos vehículos que no hubieran completado íntegramente el recorrido de una etapa; con una penalización igual a la del último clasificado de su categoría en esa etapa más cinco (5) segundos.

No podrán reincorporarse los competidores/tripulaciones que fueran descalificados por sanción deportiva.

11.8 CLASIFICACION

Será declarado ganador de cada una de las categorías, 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 categoría.

Esto es, quienes hayan acumulado menos tiempo de diferencia con respecto a los ideales considerando todos los controles secretos, autocontroles, autocontroles secretos, bonificaciones, penalizaciones, hándicap y descartes de la prueba.

Si durante el desarrollo de la competencia, el Director de la Prueba con acuerdo de los Comisarios Deportivos, de conformidad con la facultad que les confiere el presente reglamento y el Código Deportivo Internacional de la F.I.A., declarara terminada la prueba, los competidores serán clasificados de acuerdo a los resultados acumulados hasta la última prueba prevista que hubiese cumplido el 90% de los participantes que aún se encuentren clasificados. No serán considerados en el porcentaje a las tripulaciones que hayan abandonado.

En caso de empate entre dos o más participantes, ganará el puesto aquel que:

1. Haya acumulado menos tiempo de diferencia con respecto a los ideales sin considerar los descartes.
2. Tuviera menos tiempo de diferencia con respecto a los ideales en:
 - 1°) Controles secretos
 - 2°) Autocontroles secretos
 - 3°) Autocontroles
3. Haya participado con el automóvil más antiguo.
4. De persistir el empate se premiará a los participantes con el mismo puesto en la competencia y puntos para el campeonato respectivo. Los puestos siguientes se desplazarán en función de la cantidad de competidores empatados en un puesto.

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.

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

Art.12: CAUSALES DE DESCALIFICACION DE LAS PRUEBAS

- a) 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 carrera o ubicación de controles, durante el transcurso de cada PC.
- b) No cumplir en su totalidad con el Art. 10 de este reglamento.
- c) Apartarse de las indicaciones del libro de ruta en forma inconveniente a juicio de las autoridades de la prueba.
- d) No respetar las indicaciones del personal de control.
- e) Adoptar actitudes que a juicio de las autoridades de la prueba sean antideportivas.
- f) No aceptar la verificación técnica (Art. 14).
- g) Invertir el sentido de marcha, regresando hacia atrás, por más de 50 metros, desde la primera referencia de una zona de búsqueda o controlada.
- h) Detener el vehículo en zona controlada sin mediar razones de fuerza mayor.

Art.13: OBSERVACIONES Y RECLAMOS

Las observaciones deberán ser realizadas en la planilla de autocontroles que se entrega al finalizar la prueba (estas serán sin costo).

Los reclamos deberán ser realizados por escrito, firmados por el interesado y presentados a alguno de los Comisarios Deportivos o al Director de la Prueba, acompañado del correspondiente **arancel (US\$ 200)**. La autoridad de la prueba que reciba el reclamo extenderá al denunciante el correspondiente recibo.

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 de la mencionada situación.

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

Los reclamos referidos a los tiempos de carrera o a las posiciones en una clasificación podrán ser presentados de acuerdo con lo más arriba expresado y sin obligación de abonar arancel alguno.

Art.14 VERIFICACIONES TECNICAS - INSPECCIONES

En cualquier momento de la prueba las autoridades de la misma podrán proceder a la revisión de los automóviles participantes sin que sus tripulantes puedan oponerse a ello. El que así lo hiciese será automáticamente descalificado 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.
- Instalar cámara de video en el habitáculo, a fin de verificar los sistemas utilizados por la tripulación para la competencia. La información obtenida será de carácter reservada, de uso exclusivo de las autoridades, y será eliminada luego de su utilización.

Art.15: DISPOSICIONES GENERALES

Al inscribirse cada participante declara conocer y se comprometerá a respetar el presente reglamento y el reglamento particular de la prueba.

Reconoce a la Federación de Automovilismo Deportivo Uruguayo como la única autoridad deportiva.

Como consecuencia, renuncia al derecho de dirigirse a una corte arbitral u otra autoridad jurídica con respecto a cuestiones resultantes de la actuación del organizador o del correr del evento.

Considera al organizador, todos los oficiales del evento, así como a los dueños de la ruta y los circuitos por donde pasa la carrera, libres de toda responsabilidad por cualquier deterioro causado por terceros a participantes, conductores, pasajeros, empleados o pertenencias.

Conforme al CDI, los participantes deberán respetar a las autoridades deportivas en todo momento y queda prohibido a los participantes hacer declaraciones políticas, religiosas y personales, en forma pública o a través de cualquier medio de comunicación, sin la autorización previa del organismo. Las inconductas, faltas y/o actitudes antideportivas determinarán la descalificación de la competencia pudiendo ser pasibles de mayores sanciones.

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.

Concurrir a las reuniones de pilotos dispuestas por las autoridades de la prueba es obligatorio.

Los tripulantes que así no lo hicieran podrán ser sancionados.

Durante toda la carrera, los participantes deberán observar exhaustivamente todas las reglas de las leyes de tránsito aplicables, conducir prudentemente y seguir todas las instrucciones del Director de la prueba.

Las pruebas se encuentran aseguradas con Sura – Póliza vigencia 13/07/2023- por US\$ 500.000 (dólares americanos quinientos mil).

Art.16: SEGURIDAD

Los vehículos deberán estar equipados con:

- Extinguidor mata fuego con manómetro que indique la carga, la cual deberá tener por lo menos 1,5 Kg. de capacidad, convenientemente fijado y al alcance del piloto o copiloto participantes. Tendrá que disponer de un seguro para evitar que se suelte la carga y en las pruebas especiales tendrá que ir sin el seguro puesto, a efectos de poder utilizarlo en forma instantánea de precisar hacerlo.
- Cinturones de seguridad: 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.
- Casco: los pilotos y copilotos deberán disponer de cascos reglamentarios protectores para poder participar de las pruebas de regularidad en circuito y balasto.
- Otros:
 - el sistema eléctrico deberá estar en óptimo estado, así como los indicadores de giro (si estaban previstos por el fabricante). - deberán contar con dos luces traseras de posición, más función de stop al frenar y un espejo retrovisor.
 - deberán contar con guardabarros en las cuatro ruedas, que cumplan con su función específica y cubran como mínimo la tercera parte del perímetro de cada rueda y un 70 % del ancho de esta. No se permitirán neumáticos recapados.

No podrá haber dentro del habitáculo ningún elemento que pueda significar un riesgo para la seguridad de la tripulación.

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

Se prohíbe la instalación y uso de sirenas, altoparlantes, etc.

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

Luneta: libre de aditamentos (calcos etc.) en el 90 % de su superficie.

Vidrios laterales delanteros: libres de aditamentos en el 100% de su superficie. Vidrios laterales traseros: libres de aditamentos (calcos etc.) en el 90% de su superficie.

Se prohíbe la utilización de cortinas, media sombra, pantallas, polarizado de cristales, etc., que sean un obstáculo total o parcial que impida o dificulte la visión desde y hacia el interior del habitáculo.

Cada automóvil podrá ser controlado y la resolución del verificador técnico será inapelable.

Sólo con que una de estas condiciones no sea cumplida, el automóvil no será admitido al evento.

Tal decisión será inapelable y tomada por los comisarios Deportivos luego de escuchar la opinión de los verificadores técnicos.

Asimismo, pueden no ser admitidos los automóviles que no den suficientes garantías de funcionamiento y seguridad.

Los automóviles deben cumplir con las normas o elementos necesarios para poder transitar y poseer únicamente los neumáticos que cumplan las leyes de tránsito vigentes.

En cualquier caso, las cubiertas "slick" están prohibidas.

Luz antiniebla: Se podrá exigir una o más luces antiniebla, con una medida mínima de 100mm por 80 mm en la parte posterior izquierda del vehículo.

Identificación de los automóviles participantes:

El organizador definirá la identificación en los automóviles participantes de acuerdo al reglamento particular de cada prueba.

Art.17: 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 hacerlo sobre la derecha en un sector determinado de no menos de 200 metros antes y 200 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, podrá circular delante del primer competidor.

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

En cada prueba la organización dispone de un vehículo de asistencia / barrido de ruta, que recorrerá la ruta de la prueba detrás de los competidores y que en caso de necesidad suministrará asistencia a los mismos, incluyendo en ésta el traslado de la unidad hasta el lugar más cercano donde pueda ser asistido, debiendo el auxilio reintegrarse a la ruta de la prueba a fin de estar disponible para otras contingencias.

Art.18: PUBLICIDAD

La publicidad en los vehículos está permitida en general, sujeta a la regulación de la entidad organizadora a través del reglamento particular de cada prueba. 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.

No se permitirá publicidad de carácter político, gremial, religioso, deportivo o de cualquier otra índole que pudiera resultar agravante para otros participantes, o estén prohibidas por la normativa vigente.

Las publicidades oficiales deben estar colocadas y cumplir al respecto con lo que se disponga en el reglamento particular de cada prueba. Sera causal de descalificación la no observancia de esta norma.

Art.19: INSTRUMENTOS OFICIALES

En el caso de rotura por uso inapropiado, extravío o robo del Reloj o Celular oficial propiedad del CUAS, se le cobrará al competidor la suma de US\$ 250 (doscientos cincuenta dólares americanos) a efectos de su reposición.

Art.20: CHEQUEO DE INSTRUMENTOS OFICIALES

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

Art.21: REGLAMENTO PARTICULAR DE CADA PRUEBA

El Reglamento Particular de cada prueba no podrá modificar lo dispuesto en el presente Reglamento.

Art.22: ESPIROMETRIA Y OTROS CONTROLES

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

Art.23: PROTOCOLO SANITARIO

Todo competidor deberá cumplir con el protocolo sanitario vigente según lo establezca la Secretaría Nacional del Deporte. El mismo será informado en el reglamento particular de cada prueba.

-----0-----

HOMOLOGADO