



CRO

CAMPEONATO REGIONAL DE RALLIES DE OCCIDENTE

Tu camino para iniciar.

REGLAMENTO DEPORTIVO 2017

Expresión del “Juego Limpio”.

El deporte de competencia puede responder a numerosas exigencias y aportar a cada uno, cualquiera que sea su edad y condición, posibilidades de expansión y un enriquecimiento de las relaciones individuales y colectivas. Puede, de diversas y notables maneras, mejorar la calidad de vida.

El crecimiento de nivel de vida y el aumento de tiempo libre, incitan a una participación creciente en el deporte de competición. Al mismo tiempo, la amenaza contra el “juego limpio” aumenta en razón de la búsqueda más frecuente de la victoria a cualquier precio.

El competidor es el que da el testimonio del “juego limpio”. Eso exige la prueba de un respeto total y constante a la regla escrita y sobre todo al espíritu con que se hizo, y esto será más fácil si se acepta el objetivo de la regla y si se reconoce que además de esta regla, existe un espíritu dentro del cual debe practicarse el deporte de competición.

El “juego limpio” se manifiesta por la voluntad de participar para ganar, objetivo primero y esencial, y el rechazo firme a conseguir la victoria a cualquier precio.

El “juego limpio” es una forma de ser, basada en el respeto a sí mismo y que implica respeto al adversario, victorioso o vencido, con la conciencia de que es el compañero indispensable al que le une la camaradería deportiva. Además, respeto positivo al árbitro o al juez.

El “juego limpio” implica modestia en la victoria, serenidad en la derrota, y una generosidad suficiente como para crear relaciones humanas entrañables y duraderas.

La amenaza principal que pesa sobre el “juego limpio”, es la importancia excesiva que se le concede a la victoria. Competir para ganar es la esencia de la competición deportiva, pero la preocupación excesiva por la victoria incita cada vez más a los participantes a violar los reglamentos y burlar la autoridad de los oficiales, recurriendo a prácticas desleales y de indisciplina.

Los participantes tienen una responsabilidad primordial en salvaguardar y desarrollar el “juego limpio”, por su constante observancia de las reglas, su sensibilidad para el espíritu deportivo, su respeto constante y absoluto a los oficiales, a los adversarios y compañeros.

Como primeros educadores, los padres pueden aportar una contribución inestimable a la enseñanza del “juego limpio” a sus hijos, e incitarlos en los principios de la lealtad, así como hacerlos descubrir y reconocer los verdaderos valores.

El deber de la organización es el de definir claramente la ética del comportamiento deportivo mediante reglamentos y asegurarse de que son totalmente respetados. Estas organizaciones son guardianas de la imagen del deporte y tienen una responsabilidad especial cuando se trata, mediante el uso prudente pero positivo de su autoridad, de salvaguardar la dignidad del mismo. Es indispensable que reacciones firmemente contra toda acción desleal y cualquier ataque al “juego limpio”.

AÑO	PILOTO	NAVEGANTE
2015	Carlos Salas	Jaime Zapata
2016	Antonio Peñaflor	Christel Gil

CLAUSULA OBLIGATORIA.-

ESTE REGLAMENTO REGULA LOS RALLIES DEL CAMPEONATO REGIONAL DE RALLIES DE OCCIDENTE, ORGANIZADO POR EL CLUB AUTOMOVILÍSTICO SANTIAGO, A. C. Y EL CLUB AUTOMOVILÍSTICO MORELIA A. C., Y TODOS LOS COMPETIDORES QUE SE INSCRIBAN Y COMPITAN EN CUALQUIER EVENTO DEL CAMPEONATO REGIONAL DE RALLIES DE OCCIDENTE ACEPTAN ESTE REGLAMENTO Y ESTATUTOS DEL CASAC Y EL CAMAC COMO LA UNICA NORMA QUE RIGE A LOS PARTICIPANTES EN DICHS EVENTOS.

EL PRESENTE TENDRA USO COMO REGLAMENTO PARTICULAR DE COMPETENCIA UNICAMENTE DEL CAMPEONATO REGIONAL DE RALLIES DE OCCIDENTE 2016. ASI MISMO, PARA CUALQUIER PROTESTA O CONTINGENCIA DEL REGLAMENTO, LOS COMPETIDORES ACEPTAN COMO AUTORIDAD PARA LA RESOLUCIÓN DE DICHAS PROTESTAS E INCONFORMIDADES A LOS PRESIDENTES DEL CASAC Y CAMAC EN PRIMERA INSTANCIA, Y AL COMITÉ DE APELACIÓN Y ARBITRAJE DEL CAMPEONATO REGIONAL DE RALLIES DE OCCIDENTE EN SEGUNDA Y ULTIMA INSTANCIA, EN LA CUAL LAS DECISIONES QUE SE TOMEN POR ESTE COMITÉ SERAN INAPELABLES. EL CASAC Y EL CAMAC SE COMPROMETEN A CUMPLIR LOS LINEAMIENTOS DE LAS AUTORIDADES DEPORTIVAS COMPETENTES.

1.- OBJETIVO:

Fomentar, encausar, reglamentar, supervisar, sancionar y coordinar la práctica del rallismo deportivo en carreteras y caminos dentro del territorio nacional pertenecientes al Campeonato Regional de Rallies de Occidente, encausada fundamentalmente a los jóvenes pilotos del Occidente de México y regiones vecinas, en el marco del presente Reglamento y reglas deportivas aplicables.

A.- Comité de Apelación y Arbitraje (también conocido como Comité de Honor y Justicia):

El Comité de Apelación y Arbitraje del Campeonato Regional de Rallies de Occidente está formado por los presidentes del CASAC y del CAMAC más 2 socios de cada Club que son nombrados por los Presidentes en funciones, y su cargo será al 31 de Diciembre de 2017.

El Comité de Apelación y Arbitraje del Campeonato Regional de Rallies de Occidente se reservan el derecho del análisis de las faltas cometidas tanto técnicas como de comportamiento, de las decisiones a las que se llegue para aceptar o rechazar la participación de cualquier persona a los eventos del Campeonato Regional de Rallies de Occidente, y de la aplicación de dichas decisiones.

B.- FUNCIONES, OBLIGACIONES Y FACULTADES.

Con base a los acuerdos entre los Consejos Directivos en funciones de los clubes CASAC y CAMAC, los eventos del Campeonato Regional de Rallies de Occidente deberán cumplir los siguientes incisos

- a.- Campeonato de velocidad por grupos de pilotos y navegantes.
- b.- Clasificación General.

2.- COMISARIO

El Comisario de cada rally será la persona que designe la C.N.R.M. 30 días antes del evento.

El Comisario es la máxima autoridad deportiva en el Rally, para aplicar y hacer respetar el presente reglamento, sus boletines, el código deportivo y el programa del rally, incluido el reglamento particular de cada evento.

El Comisario deberá revisar principalmente la parte técnica de un Rally, dictando los cambios y correcciones que estime convenientes y ejecutar cualquier función que considere necesaria para beneficio del mismo y particularmente de la seguridad.

El Comisario tiene la facultad para tomar una decisión y/o aplicar una sanción en todo caso no previsto por el presente reglamento.

NOTA 1.- Para que un rally sea válido deberá correrse cuando menos el 50% de los tramos cronometrados marcados en la libreta de ruta.

NOTA 2.- DESEMPATE:

- a) Para desempatar cualquier posición en un Rally se tomará en cuenta:
- b) Quien haya ganado más tramos cronometrados.
- c) Quien haya obtenido menos penalizaciones.

Para desempatar cualquier posición en el Campeonato se tomará en cuenta:

- a) Los mejores resultados absolutos de su grupo de cada miembro de la tripulación.
- b) Quien haya ganado más tramos cronometrados.
- c) Quien haya obtenido menos penalizaciones.

3.3.- FORMA DE PUNTUACION.

Cada grupo y categoría puntuará en forma independiente para su campeonato, sin acumularse los puntos obtenidos al competir en diferentes grupos ó categorías. Todos los grupos o categorías del Campeonato de Velocidad correrán por una sola calificación para el campeonato absoluto conforme a la tabla de puntuación. Para poder puntuar para el campeonato Regional de Rallies de Occidente, se debe de participar en al menos 4 de las fechas del mismo. Para poder inscribirse al último evento del año como participante en el CRO, se deberán haber participado en al menos 3 eventos anteriores.

Se entregarán los siguientes puntos de acuerdo al lugar en la clasificación final:

LUGAR	PUNTOS
1	25
2	18
3	15
4	12
5	10
6	8
7	6
8	4
9	2
Por arrancar el evento	1

3.4.- TROFEOS.

En cada Rally, serán acreedores a mención y trofeos dobles o reconocimientos dobles o diplomas dobles a los 3 primeros lugares absolutos.

Para el caso de las categorías, la entrega de trofeos será en función al número de inscritos de acuerdo a la siguiente tabla:

No de Inscritos	Trofeos dobles
2	1
3	2
4	3

Al finalizar el Campeonato Regional de Rallies de Occidente, el Comité Organizador tendrá la obligación de entregar en ceremonia especial, lo siguiente:

a) Mención y trofeos dobles o reconocimientos dobles o diplomas dobles a los 3 primeros lugares de cada grupo o categoría.

b) Mención y trofeos dobles al campeón absoluto.

c) La categoría OPEN, tendrá una premiación dentro del campeonato pero los pilotos que participan en esta categoría no podrán puntuar para la obtención del campeón Absoluto del CRO.

4.- TIPO DE ETAPAS

El recorrido podrá hacerse en cualquier tipo de carretera, camino o pista. Los tramos cronometrados para el presente campeonato serán únicamente sobre PAVIMENTO. Las etapas de que puede constar un rally, son las siguientes:

4.1.- PARQUE CERRADO

Siempre existirán al menos dos parques cerrados por Rally, donde los autos deben ser depositados.

- a) Uno al inicio del rally comenzando 30 minutos antes del arranque oficial del primer auto. La tripulación se podrá registrar desde 10 min antes de la hora de inicio hasta 20 minutos después de haber iniciado el Parque Cerrado sin penalización, desde el minuto 21 y hasta el minuto 30 después de haber iniciado tendrán una penalización de 30 segundos únicos. La tripulación que se registre a partir del min. 30 no será autorizada a tomar la salida. Los tripulantes podrán entrar al parque cerrado de salida 10 minutos antes de la hora ideal de arranque del primer auto.
- b) Otro al finalizar el rally con una duración mínima de 30 minutos iniciando con la hora ideal de llegada del último auto clasificado al área destinada por el Comité Organizador, ó indicando su duración en la libreta de ruta o en el reglamento particular del Rally. En el caso que se lleve a cabo escrutinio final, todos los autos permanecerán dentro del parque cerrado hasta que el Director Técnico y/o el Comisario del evento den por terminado el Parque Cerrado.

Todos los parques cerrados estarán indicados por controles tipo "D". Los Parques Cerrados deben estar completamente encintados y/o con barreras, y no se permite hacer mecánica, cambiar o modificar cualquier pieza del auto, incluyendo electrónica, bajo pena de descalificación. Todos los tripulantes y público en general deben estar fuera de esta área, salvo los oficiales del evento.

4.2.- TRAMO CRONOMETRADO (TC)

En este tipo de etapa los automóviles se clasificarán en función del tiempo realizado, acumulando al final del Rally el tiempo total para determinar al ganador de cada categoría o grupo.

- a) Los TC's se efectuarán siempre en caminos cerrados al tráfico ajeno al Rally.
- b) Distancias en TC's: máxima 25 Km., mínima 3.0 Km.
- c) Es Obligatorio el uso de cascos (art. 5.7.3 f), y cinturones de seguridad (art. 5.7.3 g) firmemente ajustados, bajo pena de descalificación.

4.3.- ENLACE

Se define como el tramo a recorrer entre dos TC's. El tiempo para esta etapa deberá ser amplio y los competidores deberán respetar su hora de paso por los controles de inicio y final. Todo vehículo de competencia está obligado a cumplir esta y todas las etapas impulsado por sus propios medios mecánicos.

4.4.- SECCION

Todas Las Partes comprendidas entre:

- a) La salida y el primer reagrupamiento, reclasificación o servicio.

- b) Dos reagrupamientos, reclasificaciones o servicios sucesivos.
- c) El último reagrupamiento, reclasificación o servicio y la meta final del rally.

4.5.- ESPECIAL

El Organizador podrá incluir dentro del Rally etapas especiales diferentes a las demás, debidamente autorizadas por el Comisario. Únicamente tendrá que dar una explicación clara y detallada del funcionamiento en la libreta de ruta ó en un boletín numerado, revisado y autorizado. Para que un slalom u otro tipo de etapa especial pueda contar para un Rally, se deberá reglamentar perfectamente y someterlo junto con la libreta a la consideración del Comisario y deberá contemplar aspectos de seguridad tanto de público como de competidores. Dentro de éstas etapas estarán consideradas las que se desarrollen en CIRCUITOS y/o AUTODROMOS, siendo dichas etapas de un máximo de 10 vueltas en cada sentido.

4.6.- SERVICIO

El(los) servicio(s) estará(n) especificado(s) en el reglamento particular y en el croquis de la libreta de ruta con localización y horarios. Por ningún motivo se recortará el tiempo en este tipo de etapas durante el Rally. Los servicios sólo se podrán llevar a cabo en el área destinada por el Comité Organizador. Cada equipo que cuente con servicio deberá contar con un extintor de 2 Kg. de polvo ABC cargado y listo para utilizarse por auto competidor bajo pena de sanción en caso de no tenerlo. Se prohíbe cargar combustible en el área de servicio bajo pena de sanción, y sólo podrá reabastecerse en las áreas designadas en la libreta de ruta y/o en el reglamento particular, pudiendo ser directamente de la bomba de la gasolinera o fuera del área de las bombas si es que se carga de un depósito manual, debiendo contar con su extintor de 2 Kg. de polvo ABC cargado y listo para usarse en caso necesario bajo pena de sanción en caso de no tenerlo. El área asignada para los servicios, deberá ser garantizada por la organización que contemple un espacio suficiente para contener a todos y cada uno de los autos competidores en el evento.

4.7.- REAGRUPAMIENTO

Etapa que podrá ser incluida o no en el evento, y de ser así, con características de parque cerrado, con un control horario "CH" de entrada y un control "CH" de salida, con el objeto y posibilidad de:

- a) permitir la concentración de los vehículos que siguen en carrera, cerrando los tiempos muertos de autos que han abandonado el rally.
- b) Reclasificar los autos.

El tiempo de parada puede variar de una tripulación a otra. Las etapas de reagrupamiento podrán indicarse en la libreta de ruta como etapas independientes. La ubicación del área de reagrupamiento será siempre definida e identificada en la libreta de ruta.

4.8.- RECLASIFICACION

Reordenamiento de los autos competidores por el Comisario y/o el Director del Rally, de acuerdo con el tiempo parcial acumulado de su carnet de tiempos, el cual podrá ser en la etapa de servicio y/o en la de reagrupamiento. Podrá haber como mínimo una reclasificación durante el rally. El Comisario y/o el Director del Rally darán tiempo nuevo de salida del área de servicio y/o del área de reagrupamiento.

5.- LIBRETA DE RUTA

La libreta de ruta debe de contener:

- a) Indicaciones para los competidores que le permiten seguir la ruta y horarios del evento.
- b) 3 kilómetros después de una desviación deberá incluirse una referencia en la libreta.
- c) Deberá contener un mapa del Rally, resumen de etapas y horarios, señales de OK y Cruz Roja ó SOS roja, así como carátula del seguro del Rally, copia de oficios de autoridades, formatos de: escrutinios administrativo y técnico, cambio de tripulación ó auto, protesta, notificación de abandono, y encuesta del rally.
- d) Se permite incluir publicidad de patrocinadores del evento en el encabezado y/o pie de página que no interfiera con la información de la libreta de ruta, siempre y cuando se imprima en blanco y negro. Se podrán insertar mensajes publicitarios a color en la portada, contra-portada, y en la segunda y tercera de forros.

Es obligación del Comité Organizador poner a disposición de los competidores inscritos y pagados la libreta de ruta en electrónico o en físico cuando menos con 21 días de anticipación a la fecha del Rally. En caso de incumplimiento de esta cláusula, el Comité Organizador será sancionado con una multa en económico de \$3,000.00 (tres mil pesos 00/100 M.N.). Ver art. 5.5 "Ruta Crítica" y art. 5.5.1.

El Organizador debe entregar cuando menos una libreta completa a cada equipo de controles.

5.1.- FORMATO LIBRETA DE RUTA

EJEMPLO DE LIBRETA DE RUTA :



SIMBOLOGÍA						
INICIO	DISTANCIA DE TC	DISTANCIA TOTAL	PROMEDIO DE VELOCIDAD	NUMERO DE TC		
TC 12	YECAPIXTLA - ACHICHIPICO		DISTANCIA 34.85 km.	12		
CH 12A	META EN CUAUTLA					
FINAL	TRAMO CRONOMETRADO		PROMEDIO 45 k/h	TIEMPO 00:46'	TIEMPO PARCIAL	
NOMBRE DE TC	12	YECAPIXTLA - ACHICHIPICO	8.700 km.	45 k/h	00:46'	
DISTANCIA TOTAL	DISTANCIA		DIRECCION	INFORMACION	DIST. REG.	
	TOTAL	PARCIAL				
7.830	0.440		21	CURVAS DERECHA - IZQUIERDA 2	27.020	DISTANCIA AL FINAL DEL TC
7.990	0.160		22	CURVA IZQUIERDA 1	26.860	
8.150	0.160		23	CURVA DERECHA 3	26.700	AUSENCIA DE LINEA INDICA MENOS DE 200 m A LA SIGUIENTE REFERENCIA
8.280	0.130		24	CURVAS IZQUIERDA 2 - DERECHA 2	26.570	
8.460	0.180		25	CURVA IZQUIERDA 1	26.390	
SEÑAS	8.700	0.240	26	CONTROL "B" (Marca en piso, frente señal 40k/h)	26.150	DISTANCIA REGRESIVA
	8.920	0.220	27	CONTROL "C" (Marca en piso y let. Tezontetelco l.d.)	25.930	
	9.240	0.320	28	DE FRENTE, TOPE	25.610	INDICADOR DE TERRACERIA
	9.820	0.580	29	ENTRONQUE, A LA DERECHA A YECAPIXTLA	25.030	
	10.040	0.220	30	LETRERO TRIPLE: "XOCHITLAN - YECAPIXTLA - CUAUTLA"	24.810	No. DE PAGINA
					PAGINA 68 DE 77	

5.2.-FRECUENCIA Y ORDEN DE SALIDA.

- a) La salida de los competidores es a intervalos de 1 minuto como mínimo.
- b) El orden de salida será hasta la primera reclasificación a juicio del Comité Organizador y del Comisario, teniendo en cuenta la seguridad de los competidores.

5.3.- AUTOS DE SEGURIDAD.

Para una mayor seguridad y ayuda en los Rallies, es obligatorio contar como mínimo con: 2 automóviles insignia (00 y 0), 1 vehículo de primera intervención médica (VPI), 1 barredora, 1 ambulancia y 1 grúa, equipados con torreta color ámbar, intercomunicados entre sí y plenamente identificados (rotulados), los cuales de preferencia deberán contar con roll-bar y sus tripulantes usar cascos. En uno de los autos insignia deberá ir el Comisario del Rally.

Cuando menos, después de cada 12 competidores deberá ir un vehículo de primera intervención médica (VPI), con los profesionales que el Director Médico apruebe y con el equipo médico que el director juzgue conveniente.

Es recomendable que las tripulaciones de los vehículos antes mencionados sean personas con experiencia en Rallies y conozcan la ubicación de hospitales, ambulancias y primeras intervenciones. Los tripulantes del tren de carrera deberán contar con licencia vigente de FMAD.

5.3.1.- Todos los reportes de oficiales, insignias, intervenciones y barredoras que impliquen faltas al Reglamento General de competencia y seguridad, deberán ser entregados por escrito al final del rally en el parque cerrado al Comisario o Director del Rally, los cuales examinarán dicho reporte para hacerlo válido a partir de ese momento tomando las decisiones apegadas a reglamento.

5.4.- REGLAMENTO PARTICULAR (CONVOCATORIA) Y BOLETINES.

El Reglamento Particular (convocatoria) se deberá emitir para cada Rally, el cual deberá contener como mínimo (si aplican):

- a) Nombre y fecha del evento
- b) Distancia total a recorrer, distancia en TC's y cantidad de TC's.
- c) Mapa del Rally
- d) Principales apoyos y autoridades oficiales y deportivas
- e) Categorías convocadas
- f) Fechas, lugar, costo y descuentos para inscripción del Rally
- g) Fecha, lugar y hora del escrutinio administrativo y técnico a autos competidores y pilotos.
- h) Ubicación y duración de los parques cerrados de inicio y final del rally.
- i) Ubicación y duración de parques de servicio;
- j) Ubicación de la(s) recarga(s) de combustible
- k) Reglamento vigente;
- l) Hotel sede para el Rally.
- m) Fecha, lugar y hora para premiación y trofeos.
- n) Publicidad obligatoria.
- o) Cantidad máxima de autos a competir.

- p) Licencia FMAD.
- q) Seguros.
- r) Presentaciones y conferencias de prensa.
- s) Hora de control "CH" de inicio de evento.
- t) Hora de junta de competidores previa al rally.
- u) Comité Organizador y/o Club Organizador del Rally.

Boletines: Cualquier tipo de información relacionada con el mecanismo del Rally que se produzca después de publicado el reglamento particular del Rally, así como cualquier comunicación del Organizador para los competidores, deberá hacerse por escrito mediante boletines numerados y con acuse de recibo. Las comunicaciones verbales a los competidores no serán oficiales. Durante el Rally, cuando por cualquier motivo no sea posible entregar un boletín numerado y por escrito, el Director del Rally o el Director Operativo deberá firmar la libreta de ruta de cada competidor que reciba el comunicado.

5.5.-RUTA CRITICA.

Cronograma de obligaciones a cumplir por el Comité Organizador al Campeonato Regional de Rallies de Occidente 2016 para cada evento, comprendiendo los siguientes puntos como mínimo:

- 1.- Ratificación de fecha del evento por el Comité Organizador (95 días antes).
 - 2.- Entrega del cheque garantía de aval, sanción, seguro del evento (20 días antes).
 - 3.- Definición de la estructura o Comité Organizador del Evento (30 días antes).
 - 4 – Propuesta de Libreta de ruta y Reglamento Particular (30 días antes).
 - 5 - Carpeta de seguridad (15 días antes).
 - 6 – Permisos a autoridades aprobados (15 días antes).
 - 7 – Autos oficiales (15 días antes).
 - 8 – Controles (10 días antes).
 - 9 – Radiocomunicación (10 días antes).
 - 10 - Lugar y hora de escrutinios (20 días antes).
 - 11 – Lugar y hora de parque cerrado de salida y meta (20 días antes).
 - 12 - Reglamento Particular (convocatoria) (30 días antes).
 - 13 - Información al Comisario, Correcciones del Comisario (20 días antes).
 - 14 – Emisión de Reglamento Particular y libreta de ruta aprobados (20 días antes).
 - 15 – Inscripciones (20 días antes).
 - 16 - Cómputos y premiación (7 días después de terminado el rally como máximo).
 - 17 - Emisión de Lista de Inscritos, Escrutinio, arranque (3 días antes).
 - 18.- Disponer a los competidores inscritos y pagados la libreta de ruta en electrónico o físico (20 días antes del evento).
- 5.5.1.- Será aplicada una multa en efectivo de \$500.00 (quinientos pesos 00/100 M.N.) al Comité Organizador de cada evento por cada punto de la ruta crítica no cumplido (puntos del 1 al 17; para punto 18 la multa en efectivo es de \$5,000.00 (cinco mil pesos 00/100 M.N.))

5.6.- ESCRUTINIO ANUAL.

Antes de iniciar su primer Rally del año, el auto competidor debe pasar una revisión de seguridad. Esta revisión se podrá hacer en el primer rally al cual el vehículo se presente a participar.

5.7.-ESCRUTINIO ADMINISTRATIVO, TÉCNICO Y REQUISITOS DE SEGURIDAD.

Los escrutinios se efectuarán antes del Rally en el lugar y horario que sea boletinado en su oportunidad. Podrán ser presentados por algún miembro del equipo.

Si algún competidor se presenta al escrutinio después de los horarios autorizados, podrá solicitar al Director de Escrutinio una autorización extraordinaria para poder presentarlos.

5.7.1.- Escrutinio administrativo.- Revisión de los documentos necesarios para la autorización de participación de los competidores en el evento.

Para tal efecto, deberá designarse un área adecuada, la cual será atendida como mínimo por 2 personas, que deberán revisar por lo menos lo siguiente y marcarlo en el formato "Escrutinio Administrativo" incluido en la libreta de ruta:

- a) Solicitud de inscripción debidamente llenado.
- b) Comprobante de pago de inscripción.
- c) Licencia de conducir vigente de piloto y navegante.
- d) Licencia FMAD vigente de piloto y navegante.
- e) Entrega de publicidad del evento.
- f) Entrega de boletines del evento.

Cumpliendo este escrutinio, se entregará al competidor el formato de escrutinio técnico, que será el pase de entrada al mismo.

5.7.2.- Escrutinio Técnico.- Revisión de requisitos de seguridad tanto a tripulación como a su vehículo, para permitir su participación en el evento.

Para tal efecto, deberá designarse un área adecuada con paso restringido, la cual será atendida por lo menos con el siguiente personal: 1 Director de Escrutinio y 2 Oficiales de Escrutinio por cada 15 autos competidores, que deberán revisar los siguientes puntos (Art. 5.7.3), marcándolos en el formato "Escrutinio Técnico" el cual le fue entregado al aprobar el Escrutinio Administrativo.

Cumpliendo este escrutinio, se entregará al competidor un contra recibo de escrutinio aprobado, que será el pase de entrada al parque cerrado de inicio del evento y/o se deberá adherir una calcomanía de "Escrutinio OK".

El competidor que no haya podido cumplir con algún punto del escrutinio, tendrá hasta antes del inicio del parque cerrado de arranque para presentarse con el director del escrutinio para pasar su auto. Una vez iniciado el parque cerrado, el auto que no haya cumplido con el 100 % de su escrutinio no podrá tomar la salida.

5.7.3.- Requisitos de Seguridad.

- a) Automóvil en buenas condiciones mecánicas, estéticas y con números de competencia registrados previamente en el Campeonato Regional de Rallies de Occidente y/o CNRM.
- b) Limpia parabrisas en buen estado y funcionando.
- c) Luces completas y en perfecto funcionamiento incluyendo faros delanteros, cuartos traseros y luces de freno.
- d) Direccionales delanteras y traseras funcionando
- e) Luces de emergencia delanteras y traseras (intermitentes) funcionando.
- f) Cascos protectores con especificación mínima Snell SA00, Snell Foundation 2005-SA y 2005-SA (USA) y/o SFI Foundation Inc., SFI spec. 31.1 y SFI spec. 31.2 (USA), British Approved, Kevlar, o sus correlativos mundiales, para ambos participantes.
- g) Cinturones de seguridad con 5 puntos de apoyo como mínimo, norma SFI spec. 16.1 o con homologación; Deben tener etiqueta de seguridad y fecha de fabricación; No se permiten cinturones con daño alguno o estirados. Los puntos de fijación deberán ser los originales del auto y cuando no lo sean deben estar atornillados y reforzados por una placa (rondana) de 3 pulgadas de diámetro al menos de 2mm de grosor. Los tirantes traseros de los hombros, deberán fijarse al roll cage ó a la parte trasera de la cabina, con un ataque máximo de 30 grados.
- h) Extinguidor vigente y sujeción correcta. El extinguidor deberá ser del tipo polvo ABC de 2 Kg., debe estar en perfectas condiciones de operación. El método de fijación debe ser metálica y de fácil liberación, se recomienda fijarlos en el piso del auto, en la parte delantera del lado del copiloto. Es obligatorio estar al alcance de los tripulantes. Queda estrictamente prohibido fijarlo con cualquier tipo de cinta adhesiva o elástica. Se sugiere el sistema automático homologado.
- i) Dos señales reflejantes de emergencia.
- j) Lámpara de mano (para rallies nocturnos) funcionando.
- k) Botiquín fijo al vehículo (opcional), y dos inmovilizadores cervicales (collarines de Thomas, Filadelfia ó blandos) éstos últimos obligatorios y sujetos al alcance del piloto y navegante.
- l) Se debe instalar una jaula de seguridad (roll-cage) de mínimo seis puntos de fijación al chasis o bastidor. La jaula tendrán que ser de tubo de 1-½" pulgada de diámetro con espesor de pared mínimo de 86 milésimas de pulgada ó calibre 14 ó 2.18mm (se sugiere su fabricación con tubo de 1-¾" de diámetro calibre 12 ó 2.50 mm ó 98 milésimas de pulgada). No deberá tener dobleces con radios cerrados, ni arrugas en los dobleces; tampoco podrá ser de 2 piezas soldadas. El alma principal del roll deberá ser de una sola pieza, sin embargo podrán ser desarmable. Las soldaduras de los tirantes del alma de la barra deberán ser completas y adecuadas, a juicio del Comité Organizador. La fijación al piso del automóvil ó a cualquier otra parte, deberá ser con placas y contra placas, de 1/8" (un octavo de pulgada ó 3 mm.) de espesor y de 3 x 4 pulgadas de superficie como mínimo. Por último, deberán existir dos perforaciones (una en el alma y otra en algún tirante) de un mínimo de un 1/8" (un octavo de pulgada ó 3 mm.) de diámetro, para poder comprobar el espesor de los tubos.
- m) Overall de Nomex norma FIA 01.030.FFSA.87, SFI spec. 3-2A/1, o sus equivalentes internacionales para rally de velocidad.
- n) Zapatos de piel o Nomex.

- o) Argollas de arrastre delantera y trasera perfectamente señaladas y fijadas al bastidor.
- p) Nombres de Piloto y Navegante en ambos lados del cristal trasero del auto con tipo de sangre y alergias.
- q) Deben sustituirse los asientos originales por asientos de competencia homologados FIA, SFI o sus correlativos mundiales, sin juego ni daño alguno con vigencia de 10 años a partir de la fecha de fabricación, en caso de asientos con más de 10 años, estos podrán ser utilizados bajo inspección y decisión del comisario de cada evento.
- r) El uso de HANS device homologado para cada tripulante. Este requisito será obligatorio a partir de la tercera fecha del campeonato.
- s) El parabrisas que carezca del sello de la DGN o DOT, queda absolutamente prohibido, y deberá ser laminado.

Al cumplirse todos los puntos anteriores en cada rally, se deberá adherir al auto competidor en el parabrisas una calcomanía de "Escrutinio OK", el cual será su pase de entrada al parque cerrado de inicio de rally.

5.8.- EXAMEN MEDICO.

Aleatoriamente, el Director Médico del evento podrá efectuar examen médico, etílico y/o toxicológico a los tripulantes antes, durante o después del rally.

6.- CONTROLES

- a) Todos los controles deberán efectuarse con cronómetros electrónicos con función retrapante.
- b) La sincronización de relojes será con radio de onda corta. La hora oficial de los rallies será la de México, D.F., sincronizada en cuanto a minutos y segundos, con la emisora WWV de Fort Collins, Colorado, EE.UU.
- c) Todos los controles deberán transcribir sus tiempos a la "HOJA DE CONTROL" respectiva usando bolígrafos. No deberán utilizarse lápices ni plumones. Los oficiales de los controles deberán hacer números claros y muy legibles.
- d) Las horas de paso podrán mostrarse a los competidores.
- e) Los controles deberán efectuarse por un oficial acreditado y responsable. Se llama responsable al que firma la hoja de control, no cumplir con este requisito será motivo de cancelación.
- f) Ningún control que haya funcionado correctamente podrá ser cancelado.
- g) El Director del rally ó el Comisario del mismo, podrán rechazar la designación de un control o cancelarlo con base al reglamento.
- h) Tanto la salida como la llegada de los rallies, tendrán un control horario, quedando entendido que no pasar por el mismo dentro de los límites máximos de tiempo, motivo de descalificación. Los tiempos para llegar a estos controles deberán ser siempre muy amplios tomando en cuenta el excesivo tráfico de las ciudades.
- i) La primera y última etapa de un rally deberán ser siempre de enlace con controles horarios y con tiempos muy amplios.
- j) Todos los controles deberán ubicarse siempre muy visibles, con la señalización oficial.
- k) Todos los controles deben conocer y respetar el presente reglamento.

- l) Todo control en funciones deberá indicar cualquier anomalía por escrito en la propia hoja de control en el espacio de OBSERVACIONES, y deberá notificar en su oportunidad al Comisario o Director del Rally de dicha anomalía, para a su vez determinar las sanciones pertinentes al competidor.

6.1.- TIPOS DE CONTROL

SEÑALES Y COLORES

Verde Control "B": Fin de velocidad (pasar lanzado).

Roja Control "A" y "C": Alto obligatorio.

Amarillas Marca inicio área de control (advertencia).

Blanca Fin área de control.

- a) AMARILLA: Señala inicio área de control. Un vehículo no se puede parar entre esta marca amarilla y la siguiente que está entre 25 y 50 mts. Pero se puede regresar dando vuelta en "U" antes de la marca roja del "CH".
- b) ROJA: CONTROL "CH" con un oficial que anota su hora de paso en minutos y segundos. El competidor tiene 59 segundos para pasar.
- c) ROJA: CONTROL "A" con un oficial que inicia la velocidad. Entre el control anterior y éste, el competidor debe esperar 3 minutos para arrancar por lo que no habrá más de 3 vehículos dentro de este espacio. Los 3 minutos solamente no se respetan si el control retrasa el inicio de la velocidad. Los tripulantes deben pasar con cascos y cinturones puestos y abrochados. Se encuentra entre 20 y 50 mts. de la anterior.
- d) BLANCA: 5 metros después de la anterior. Un vehículo con problemas deberá pasar esta señal para efectuar reparaciones, quedando prohibida la ayuda de terceros.
- e) AMARILLA: Marca que la velocidad esta casi terminada (advertencia).
- f) VERDE: CONTROL "B" con un oficial que toma el tiempo, fin de velocidad, pasar lanzado. Los tripulantes deben pasar con cascos y cinturones puestos y abrochados. Se encuentra entre 100 y 200 mts. de la anterior.
- g) ROJA: CONTROL "C" con un oficial en el que hay que detenerse y éste anota el tiempo y orden de paso en el carnet del competidor, si el competidor se pasa de este punto el navegante deberá bajar del vehículo e ir con el oficial de control a pie (no reversa, descalificación) pero el automóvil deberá salir del área de control y esperar a que regrese su navegante. Los tripulantes deben parar con cascos y cinturones puestos y abrochados. Después de parar completamente su automóvil los tripulantes podrán desabrochar y quitar sus cascos y cinturones. Se encuentra entre 200 y 500 mts. de la anterior.
- h) BLANCA SIN CONTROL: Fin de área de control, entre 5 y 25 mts. de la anterior.

Los Organizadores deberán ubicar los controles en los lugares adecuados, con espacio amplio, que permitan maniobrar a los competidores y oficiales.

En los Rallies podrá haber los siguientes tipos de control: "CH" – "A" – "B" – "C" – "D".

En los Rallies los controles del "CH" y "A" así como "B" y "C" estarán dentro de un "área de control".

Al final del área de control donde termina la velocidad podrá haber una señal en sentido inverso al Rally con la siguiente leyenda: ¡PRECAUCIÓN! CARRETERA CERRADA

6.1.1.- ÁREA DE CONTROL

Cuando por alguna razón, la señalización de inicio de área de control no sea visible o no se haya colocado, no se libera a los competidores de sus responsabilidades en los siguientes controles.

En el área de control la tripulación no puede efectuar reparaciones ni recibir ninguna ayuda de terceros, bajo pena de descalificación.

En el área comprendida entre la señal amarilla de inicio y la blanca de final de área de control, sólo deben estar los vehículos que están haciendo su registro de llegada en el control "CH" ó esperando su arranque en el control "A". Queda prohibido bajo pena de descalificación estacionarse o bloquear el carril izquierdo dentro de las áreas de control.

Dentro del área de control no está permitido pedir tiempo, por lo que sí hubiera necesidad de alguna reparación, ésta se debe efectuar fuera de la misma, únicamente por la misma tripulación y con los elementos que lleve a bordo de su automóvil. Efectuar reversa es motivo de descalificación.

Al llegar a la señal amarilla antes de un control "CH" los competidores deben detenerse y esperar ahí hasta el minuto previo al que tienen que hacer su registro. Sólo entonces deben entrar al área de control.

No se permite detener en el área de control de arranque a excepción del momento de registrar su llegada en el control "CH" ó de esperar su arranque en el control "A". Si por error de una tripulación pasa la señal amarilla que se ubica antes del control "CH" pero aún no ha hecho su registro con el oficial del control "CH", entonces debe inmediatamente regresarse con vuelta en "U" y esperar antes de dicha señal amarilla. Efectuar reversa es motivo de descalificación.

Después de registrado en el control "A", si una tripulación no logra arrancar la TC cuando el control "A" se lo indique y dentro de los 20 seg. posteriores, ésta se penalizara con 1 minuto por cada minuto o fracción de minuto que se haya retrasado, mientras no salga del área de control, con un máximo de retraso de 2 minutos tomados a partir de la hora ideal de arranque, después del cual la tripulación estará descalificada del evento.

En un área de control de llegada de velocidad si el competidor no logra detenerse en el control "C" entonces debe detenerse después de la señal blanca de fin de área de control en donde se bajará el navegante quien irá a pie a pedir su tiempo al oficial.

No se permite bajo pena de descalificación, entrar en un área de control por el extremo final, o sea donde está la señal blanca.

6.1.2.- CONTROL TIPO "CH".

Se ubicara a una distancia aprox. de 25 a 50 mts. Después del inicio del área de control. Su función es la de anotar en su hoja de control, y anotar en el carnet de tiempos del competidor el tiempo de llegada (m.s.) a su puesto y el orden de paso de dicho competidor.

El competidor que se haya registrado fuera de su tiempo ideal conservará esa nueva posición hasta la siguiente reclasificación. El registro no penaliza si se hace dentro de los 59 seg. del minuto ideal. Si el registro se hace fuera del minuto ideal entonces se penalizará de la siguiente forma:

- a) 10 segundos por cada minuto o fracción de atraso.
- b) 60 segundos por cada minuto o fracción de adelanto.

Ejem: Si el minuto es de 45, se puede hacer el registro desde el min. 45:00 hasta el 45:59 sin penalización.

Si debido a que se atrasa el inicio de velocidad ó cualquier otra razón el paso frente al control "CH" se encuentra obstruido, es obligación del navegante bajarse del vehículo y en su minuto presentar su carnet de tiempos al oficial del control "CH" que en ese momento hará el registro de llegada.

En cada sección o entre servicios sólo se permite acumular y registrar hasta 10 minutos reales de atraso y/o adelanto (en absoluto), después de los cuales el competidor estará descalificado. Este cálculo es responsabilidad de la tripulación durante el Rally y los registros adelantados no se tomarán en cuenta ni se descontarán de los retrasos.

Después de que se incurra en una penalización de este tipo la tripulación debe anotar claramente en el carnet de tiempos y sumarla a su acumulado de velocidades.

8.1.2.1.- En la situación que un control "CH" sea cancelado, los competidores deben mantener su orden de paso del arranque en el control "A" de la TC anterior. La tripulación que no respete esta disposición, se penalizará de la siguiente forma:

- a) 10 segundos por cada minuto o fracción de atraso.
- b) 60 segundos por cada minuto o fracción de adelanto.

Para arrancar en el control "A" siguiente hay que sumarle 3 minutos a su tiempo ideal de presentación en control "CH" anterior cancelado.

6.1.3.- CONTROL TIPO "A".

Se encuentra entre 20 y 50 mts. después del control "CH". Su función es la de dar salida a los competidores en el inicio de un TC.

Debe anotar en su hoja de control y anotar en el carnet de tiempos la hora de salida (m.s.) y orden de paso.

La hora de arranque ideal debe ser 3 minutos después de la hora de registro real en el control "CH".

Si fuera necesario retrasar el inicio de la TC, será el control "A" quien lo haga dando posteriormente nuevas horas de salida siguiendo las instrucciones del Comisario y/o del Director de Carrera, sin que por esto se vea afectado el funcionamiento del control "CH" previo.

En la situación que el control "CH" previo sea cancelado, los competidores deben mantener su orden de paso del arranque en el control "A" de la TC anterior (art. 8.1.2.1).

Un control "A" puede solicitar pero no exigir que un competidor arranque antes de los 3 minutos si éste se encuentra listo.

La hora de arranque deberá ser siempre en :00 seg., sin anotar las décimas aunque el competidor arranque con un poco de retraso (dentro de los siguientes 20 seg.).

Únicamente en el caso de que un competidor arranque adelantado se deberá anotar el adelanto que existió. La penalización será del doble de tiempo de adelanto siempre en minutos y segundos. El no registrar su tiempo de control "A" en el carnet de tiempos es motivo de descalificación.

En caso que ocurra un rebase en la TC anterior puede haber un reacomodo entre los controles "CH" y "A" si ambos competidores están de acuerdo y se lo notifican al responsable del control "A", el cual deberá firmar en el carnet de ambos competidores; en caso de no estar firmados los carnets, ambas tripulaciones serán sancionadas como adelanto y/o atraso en control "CH" (Art. 8.1.2). Este control debe registrarlo en su hoja de tiempos.

Hay que recordar que los rebases en los enlaces no se tomarán en cuenta y por lo tanto el orden de salida se respetará según el orden de paso anotado en el carnet de tiempos de cada competidor.

El tiempo de una etapa se tomará del control "A" al control "CH" siguiente, no así la distancia que es del control "A", ó algún control de inicio de otro tipo de etapa al siguiente control "A".

En caso de que un control de inicio de TC no llegue, ésta se cancelará y los competidores deberán agregar al tiempo de la siguiente etapa el tiempo de 3 minutos, para llegar correctamente al próximo control "CH", conservando su orden de paso del control anterior que lo haya registrado.

6.1.4.- CONTROLES TIPO "B" y "C"

Siempre estarán ubicados en los finales de las tramos cronometrados y se separan entre 200 y 500 metros entre sí. Entre los controles "B" y "C" deberá existir excelente comunicación ó estar en contacto visual.

El control "B" estará ubicado al final de la TC y tomará el tiempo oficial de cada competidor, comunicándoselo al control "C" vía radios de intercomunicación.

En el control "C" los competidores deberán hacer alto, si el competidor no llega a detenerse en este control, éste deberá salir del área de control y el navegante regresar a pie para pedir su tiempo al oficial, no detenerse no es motivo de descalificación, el no tomar su tiempo será motivo de una penalización de 5 min. a su tiempo final de rally por

cada omisión, y el oficial deberá anotar en su carnet de tiempos la hora extraoficial y el orden de paso (min. y seg. únicamente) que le transmitió el control "B". Después de ésta operación, cada competidor seguirá su ruta.

Para la comunicación entre controles "B" y "C", es obligatorio el uso de radios de intercomunicación.

6.1.5.- CONTROL TIPO "D".

En los controles tipo "D" únicamente tomará el tiempo de paso de cada competidor.

6.2.- PENALIZACIONES.

Aplican, aparte de las siguientes, todas las indicadas en cualquier artículo del presente reglamento.

6.2.1.- El control "CH" penaliza de la siguiente forma:

- a) 10 segundos por minuto o fracción de atraso.
- b) 60 segundos por minuto o fracción de adelanto.
- c) El detenerse entre la señal de inicio de área de control y el registro en el control "CH" será penalizado con 10 seg. por minuto o fracción mientras no se salga del área de control o se registre en el control "CH".

6.2.2.- El control "A", ubicado únicamente al final de una etapa de enlace e inicio de una TC, penaliza con la descalificación de la tripulación cuando:

- a) Se impide que el oficial anote en el carnet de tiempos la hora de arranque del control "A".
- b) si el competidor circula en sentido contrario y/o en reversa, o si pasa lanzado este control.

El competidor deberá esperar la señal de arranque del oficial, si se arranca antes se penaliza con el doble del adelanto, siempre en minutos y segundos. Si el competidor no logra arrancar dentro de los 20 seg. posteriores a que el control se lo indique, se le penalizará con 1 minuto por cada minuto o fracción de minuto que se haya retrasado, mientras no salga del área de control, con un máximo de retraso de 2 minutos tomados a partir de la hora ideal de arranque, después del cual la tripulación estará descalificada del evento.

6.2.3.- El control tipo "B", ubicado al final de las tramos cronometrados e inicio de una de enlace, penaliza de acuerdo al tiempo empleado por el competidor en la TC, a razón de un punto por segundo y sus fracciones.

6.2.4.- El control tipo "C" es un control horario, y penaliza con la descalificación de la tripulación cuando: se impide que el oficial anote en el carnet de tiempos la hora de paso por el control "B"; si el competidor circula en sentido contrario y/o en reversa.

6.2.5.- El control tipo "D" se ubicará y funcionará en los lugares y bajo las especificaciones del propio Comité Organizador, ya sea descrito por medio de boletines, en la libreta de ruta y/o reglamento particular o convocatoria.

En el caso de que un piloto inscrito, que haya aprobado el escrutinio, y por causa de fuerza mayor no pueda arrancar del parque cerrado al arco de salida de un Rally en el minuto que le fue asignado, podrá arrancar atrasado siempre y cuando no exceda de 10 minutos dicho atraso, avisando al control el momento de estar listo, siendo los minutos retrasados los que le penalizarán a razón de 1 minuto por cada minuto o fracción de retraso, acumulándose para su límite de 10 minutos por sección. El control puede asignarle una salida más atrasada, debiendo conservar su posición hasta la siguiente reclasificación.

6.3.- VUELTA EN "U".

En caso de que al final de una TC haya que hacer una vuelta en "U" marcada en la libreta de ruta, se debe respetar el tiempo marcado en la misma libreta para llegar al siguiente control "CH", a menos que el Comisario y/o el Director de Carrera definan nuevo tiempo de registro en el control "CH" antes mencionado, en el cual se debe mantener el orden de paso marcado en el anterior control registrado.

7.- COMPETIDORES

7.1.- RESPONSABILIDADES.

El Campeonato Regional de Occidente. y el Comité Organizador de cada Rally, no se hacen responsables por ninguna clase de daños y accidentes que los participantes pudieran causar ó causarse antes, durante o después de cada evento.

Todos los participantes en un Rally lo hacen por su cuenta y riesgo, por lo que se recomienda observar los reglamentos de tránsito y respetar a todos los usuarios de la vía pública, en beneficio de la imagen del Rallismo.

También serán responsables de traslados tanto en ambulancias para los heridos así como de los vehículos inmersos en algún accidente en los términos de los párrafos anteriores.

7.1.1.- Los traslados en grúas de autos descompuestos o accidentados tendrán un costo con cargo a cada competidor. En todo caso, será responsabilidad de cada tripulación el traslado de su auto, siendo libre la contratación de los movimientos de rescate, traslado y custodia de los vehículos descompuestos o accidentados.

La tripulación de un automóvil competidor estará compuesta siempre por dos personas, razón por la cual no podrá efectuar ninguna etapa con un solo tripulante, bajo descalificación del evento.

7.1.2.- Será sancionado con la descalificación del rally el competidor que dentro del período especificado en el reglamento particular de dicho rally o lo indicado en el art. 9.6 ee, sea reportado levantando y/o entrenando con un auto de competencia (con número y/o publicidad).

7.1.3.- Para fomentar la mejora constante de los Rallies del Campeonato Regional de Occidente, es recomendable a cada tripulación llenar el formato "ENCUESTA DEL RALLY" proporcionado en la libreta de ruta, y entregarla al terminar el rally al Director General ó a la Barredora.

7.2.- INSCRIPCIONES.

Para que un competidor quede inscrito en un rally, deberá llenar completa su "FORMA DE INSCRIPCIÓN" y "CARTA RESPONSIVA", firmada cada una por piloto y navegante, liquidar la cuota de inscripción y hacerlo dentro del plazo estipulado en el reglamento particular, presentando licencias de tránsito y FMAD vigentes de ambos tripulantes.

El reglamento particular de cada rally indicará las fechas de apertura y cierre de inscripciones.

La cuota de inscripción será máximo de **\$3,000.**

Se podrá cambiar piloto o navegante de la tripulación inscrita y/o cambiar el automóvil de competencia hasta treinta minutos antes del inicio del Escrutinio Administrativo y Técnico, siempre y cuando cuente con la autorización del Director del Rally por escrito, y se conserve la categoría y el grupo, para lo cual se deberá llenar el formato "CAMBIO DE TRIPULACIÓN O AUTO" provisto en la libreta de ruta del rally en curso, y entregarlo al Director del Rally.

Se permite el intercambio de piloto y navegante a bordo del mismo auto durante un Rally, aunque los puntos obtenidos se otorgarán de acuerdo a su inscripción.

El Comité Organizador se reserva el derecho de aceptar cualquier inscripción.

7.3.- NÚMEROS DE COMPETENCIA.

Los números de competencia deberán ser colocados obligatoriamente en las 2 puertas delanteras, en los dos cristales laterales traseros y uno en el medallón del auto, y deberán ser del 201 al 299 para Campeonato regional de Occidente. Para apartar el número, se llevará un registro con los presidentes de CAMAC y CASAC antes de la primera fecha del campeonato.

Los anuncios publicitarios, así como las calcomanías, no podrán interferir en lo más mínimo con los números de competencia. Todas estas exigencias se hacen necesarias para facilitar la labor de los controles.

Es obligación de los competidores mantener los números visibles y limpios durante todo el recorrido. Para esto, se recomienda colocar loderas en las salpicaderas delanteras.

Los números deberán ser de color naranja fluorescente con una dimensión de 18 cms de alto, en tipo de letra "Arial negrita (bold)", los cuales deberán ser adheridos sobre una plasta de 20 x 20 cms. de alto y ancho respectivamente de color negro, colocados en la esquina superior frontal de cada puerta, debajo del espejo retrovisor lateral.

Los números de competencia del medallón (se debe colocar en la esquina superior derecha del lado del navegante) y de los cristales laterales traseros, deben ser en color naranja fluorescente, con dimensión de 25 cms de alto en tipo de letra "Arial negrita (bold)".

7.4.- CARNET DE TIEMPOS.

Libreta en la cual se indican los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre controles "A" y "CH" o "D" consecutivos, y donde se deben anotar los tiempos y el orden de paso de los controles previstos en la ruta. Este carnet les será entregado a los competidores en la entrada al parque cerrado de salida del rally.

El objeto del carnet de tiempos es únicamente para dar la posibilidad al Director del Rally y/o al Comisario, de reubicar y reclasificar a los competidores los servicios y/o en las etapas de reagrupamiento donde el tiempo lo permita.

Los tiempos anotados en este carnet son únicamente indicativos, por ningún motivo se tomarán como oficiales.

En este carnet de tiempos, los competidores deberán calcular la hora prevista de llegada al próximo control "CH" o "D", así como anotar el tiempo realizado en cada TC en las hojas posteriores del mismo carnet llamadas "Tiempos Acumulados", y llevar el cálculo del tiempo acumulado de TC's.

En la hoja de "Tiempos Acumulados", si un competidor se equivoca en alguno de sus tiempos de TC y/o acumulados, se hará acreedor a una penalización de **10 SEG. SI EL ERROR ES A FAVOR Y DE 5 SEG. SI EL ERROR ES EN CONTRA**, por cada minuto o fracción de minuto en cada TC. Si existiera omisión de cualquiera de los tiempos de TC o de las sumas de tiempos acumulados, se penalizará con 10 segundos por cada omisión al final del rally.

Los competidores son los únicos responsables de entregar su carnet de tiempos y verificar que los oficiales de control le hayan anotado en el mismo los tiempos y el orden de paso en los controles "CH" y/o "D" (minutos y segundos), el tiempo de arranque del control "A" (minutos y segundos), así como el tiempo del final del tramo cronometrado (minutos y segundos), dado por el control "C", al igual que el mismo control debe obtener el cálculo del tiempo empleado en el TC, restando el tiempo del control "A" del tiempo del control "B".

Si por culpa de la tripulación existiera omisión de cualquier tiempo de control "A" y/o "CH" es motivo de descalificación a la tripulación.

Si por culpa de la tripulación existiera omisión de cualquier tiempo de controles "B" o "C", será motivo de 5 minutos de penalización a su tiempo final de rally por cada omisión.

En caso de abandono es responsabilidad de la tripulación el entregar a la barredora, completamente lleno y con las observaciones pertinentes, el formato de "NOTIFICACIÓN DE ABANDONO", incluido en su libreta de ruta, junto con su carnet de tiempos.

FORMATO DE CARNET DE TIEMPOS

TIME CARD/CARNET DE CONTROL

	AUTO No: 	RALLY VOLCANES 2015														
SECCION 1	PARQUE CERRADO-TC1															
CH 0	USO COMPETIDOR															
TC 1	SAL PROVISIONAL CH0 <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> SAL REAL <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> TIEMPO DE ENLACE <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="color: red;">01</td><td style="color: red;">00</td></tr> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> TIEMPO A REALIZAR <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>	H	M	H	M	01	00	H	M	H	M					
H	M															
H	M															
01	00															
H	M															
H	M															
SECCION 1	RECLASIFICACION															
CH 3B	USO COMPETIDOR															
CH 3C	SAL PROVISIONAL CH3B <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> SAL REAL <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> TIEMPO DE ENLACE <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="color: red;">10</td><td></td></tr> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> TIEMPO A REALIZAR <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>	H	M	H	M	10		H	M	H	M					
H	M															
H	M															
10																
H	M															
H	M															
SECCION 1	TC1 "LOS BIDAULT"															
TC 1	USO COMPETIDOR															
TC 2	B <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>3/10</td></tr> </table> SAL PROVISIONAL CH1 <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> SAL REAL <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> A TIEMPO DE ENLACE <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="color: red;">00</td><td style="color: red;">45</td></tr> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> TIEMPO A REALIZAR <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>	H	M	S	3/10	H	M	H	M	00	45	H	M	H	M	
H	M	S	3/10													
H	M															
H	M															
00	45															
H	M															
H	M															
SECCION 1	TC2 "LOS PULIDOS"															
TC 2	USO COMPETIDOR															
TC 3	B <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>3/10</td></tr> </table> SAL PROVISIONAL CH2 <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> SAL REAL <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> A TIEMPO DE ENLACE <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="color: red;">15</td><td></td></tr> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> TIEMPO A REALIZAR <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>	H	M	S	3/10	H	M	H	M	15		H	M	H	M	
H	M	S	3/10													
H	M															
H	M															
15																
H	M															
H	M															
SECCION 1	TC3 "AKA LAS TORTAS"															
TC 3	USO COMPETIDOR															
CH 3A	C <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>3/10</td></tr> </table> SAL PROVISIONAL TC3 <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> SAL REAL <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> A TIEMPO DE ENLACE <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="color: red;">15</td><td></td></tr> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> TIEMPO A REALIZAR <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>	H	M	S	3/10	H	M	H	M	15		H	M	H	M	
H	M	S	3/10													
H	M															
H	M															
15																
H	M															
H	M															
SECCION 1	SERVICIO															
CH 3A	USO COMPETIDOR															
CH 3B	SAL PROVISIONAL CH3A <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> SAL REAL <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> TIEMPO DE ENLACE <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td style="color: red;">30</td><td></td></tr> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> TIEMPO A REALIZAR <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table>	H	M	H	M	30		H	M	H	M					
H	M															
H	M															
30																
H	M															
H	M															

	HR	MIN	SEG
TC1			
TC2			
TC3			
TOTAL			

7.5 PROCEDIMIENTO PARA OPTAR POR RALLY 2 (SUPERALLY)

El o los Competidores que por alguna razón se vean en la necesidad de abandonar el rally, podrán reintegrarse al mismo siguiendo y cumpliendo en todo con el siguiente procedimiento:

7.5.1. El Competidor que no haya terminado una Sección podrá reiniciar la Sección siguiente siempre y cuando lo haya informado a través de la Hoja de Abandono que entregará obligatoriamente a la Barredora y/o Director de Carrera. De no hacerlo así, no podrá tomar la salida nuevamente.

7.5.2. En el entendido que en rallies de dos días se tomará igualmente como "Secciones" entre la última del primer día y la primera del segundo día.

7.5.3. Si el Competidor abandona en un Tramo Cronometrado, éste no podrá obtener registro para el tiempo acumulado en ese Tramo.

7.5.4. En caso de exceder el tiempo de tardanza, podrá reiniciar el rally en la Sección siguiente. Haciéndose acreedor a las penalizaciones correspondientes desde el TC en el que el Competidor excedió el tiempo límite.

7.5.5. Cualquier Competidor que abandone en la última Sección no podrá ser clasificado.

7.5.6. Todos los Competidores que reinicien el rally serán acreedores de las siguientes penalizaciones:

a) Por cada Tramo Cronometrado o Prueba Súper Especial no terminada tendrán 3 minutos de penalización, que se sumarán al tiempo más lento del Grupo y Clase correspondiente de cada Tramo, siempre y cuando este tiempo no sea anormal. Si el tiempo es anormal, la decisión del tiempo de penalización será del comisario deportivo junto con el director de carrera.

b) Si no existiera otro Automóvil de Competencia en el mismo Grupo y Clase, la penalización se sumaría a un tiempo representativo según criterio del Comisario Deportivo.

c) Adicionalmente a la penalización por Tramos no terminados, por abandono del rally se aplicará una penalización de 5 minutos a los Competidores así se hayan retirado en el primer o último Tramo Cronometrado de la Sección; incluso si el abandono fuese en el Enlace después del último Tramo Cronometrado de la Sección.

7.5.7. Procedimiento para re-arrancar:

a) Todo Automóvil de Competencia que quiera tomar la salida en la siguiente Sección, deberá de presentarse antes del Reagrupamiento en el Área de Servicio con el Director de Carrera y/o con el Comisario Deportivo. Los Competidores son responsables del traslado del Automóvil de Competencia, en ningún caso la Organización del rally es responsable del traslado del Automóvil de Competencia.

b) En caso de que el Automóvil de Competencia en cuestión haya sufrido un accidente o una falla mecánica, éste tendrá que someterse a una nueva Revisión Técnica y de Seguridad y no podrá continuar hasta que el Director de Carrera y/o el Comisario Deportivo le den el visto bueno.

c) Una vez que el Automóvil de Competencia haya sido revisado por el Comité Técnico y de Seguridad, éste pasará al Reagrupamiento o al Parque cerrado y se Reclasificará de acuerdo al criterio del Comisario Deportivo.

d) El tiempo límite para ingresar al Reagrupamiento será el cierre del Control Horario (15 minutos después del último Competidor).

e) En caso de que el Automóvil de Competencia no pase dicha revisión o tarde más de lo esperado, para entrar al Reagrupamiento se tendrá que esperar hasta el inicio de la siguiente Sección, acreditando las penalizaciones correspondientes por Tramos no arrancados. Si ya no siguiera una Sección más, el vehículo quedará fuera de la Clasificación Final.

f) No hay restricciones de tiempo para darle servicio al Automóvil de Competencia previo a la entrada al Reagrupamiento o al Parque Cerrado.

7.5.8. Los Automóviles de Competencia que entren en rally 2 tendrán que cumplir con el presente Reglamento Técnico y de Seguridad toda la duración del evento.

7.6.- AYUDA A TERCEROS.

La tripulación de un automóvil estará compuesta siempre por dos personas, razón por la cual no podrá efectuar ninguna etapa con un solo tripulante. Cuando algún automóvil se salga por accidente del camino, podrá recibir ayuda de terceros, cesando ésta cuando el vehículo esté otra vez sobre el camino. En caso de obstáculos tales como vados, ríos, lodazales, etc., podrá recibir ayuda de terceros, cesando ésta después de librar el obstáculo. Solo se permitirá a bordo del automóvil al piloto y al navegante, la presencia de un tercero será motivo de descalificación excepto cuando por accidente, se tenga la necesidad de recoger a algún otro competidor, sin embargo no podrá permanecer a bordo más allá del siguiente control conocido.

7.6.1.- OPERATIVO BASICO DE SEGURIDAD EN RALLIES.

Es responsabilidad del Comité Organizador en la libreta de ruta una hoja de cartón que de un lado tenga en letras grandes negras en fondo verde, la leyenda "OK" y por el otro lado en letras negras sobre fondo rojo una CRUZ y/o la leyenda "S O S".

El competidor que sufra un accidente debe mostrar el letrero (de lado adecuado) y/o colocarlo en un lugar visible del automóvil o sobre la carretera. De esta forma los competidores sabrán cual es la situación y en el caso de que se muestre la señal de "OK", darán aviso del incidente en el control "C" siguiente. Es obligatorio para los competidores detenerse al ver la señal "CRUZ ROJA" y/o la leyenda "S O S" y uno de los tripulantes del primer auto en llegar al accidente ayudará a los accidentados, mientras el otro tripulante con la misma señal, detendrá a los siguientes autos y uno de ellos se dirigirá de inmediato al control siguiente para dar aviso.

En caso de que se requiera enseñar la señal de "CRUZ ROJA" y/o la leyenda "S O S" automáticamente se cancelará la etapa para todos los competidores. La señal "CRUZ ROJA" y/o la leyenda "S O S" solo se debe enseñar cuando se requiera intervención médica, por ningún motivo se usará para asistencia mecánica o de algún otro tipo, bajo pena de descalificación del evento, pudiéndose aplicar otras sanciones a criterio del Comisario y/o Director del evento. Así mismo el competidor que no se detenga al mostrársele la señal de "CRUZ ROJA" y/o la leyenda "S O S" se hará acreedor a una sanción.

La tripulación a bordo del auto, y sin ninguna ayuda física externa (herramientas, refacciones, combustible), podrán efectuar un trabajo de servicio sobre el auto en todo momento, a menos que esté específicamente prohibido. Se permite la ayuda de terceros para arreglo mecánico únicamente en las áreas de servicio del evento definidas en la libreta de ruta, excepto la recarga de combustible la cual podrá efectuarse en todas las gasolineras permitidas en la libreta de ruta del evento, y únicamente para reabastecimiento del mismo.

Queda prohibido el arrastre, empuje o remolque de vehículos de competencia en cualquier tramo si no ha sido reportado su abandono, bajo pena de descalificación. Para reportar su abandono, la tripulación deberá llenar el formato "NOTIFICACIÓN DE ABANDONO" incluido en su libreta de ruta, y entregárselo al oficial de barredora.

Todo vehículo está obligado a cubrir las etapas impulsado por sus propios medios mecánicos sin ayuda de terceros.

Después de iniciado el Rally, no podrá haber cambio de tripulación (ver Art. 9.2). Se permite el intercambio a bordo del mismo auto durante el evento.

7.7 DESCALIFICACIONES.

Serán motivo de descalificación, entre otros, los siguientes puntos:

- a) No llevar cascos protectores puestos y abrochados en TC's o especiales, así como el overol (nomex u overol según el campeonato que participen).
- b) No efectuar el número de vueltas completas exigidas por el Organizador en un Rally donde existan circuitos.
- c) Usar maniobras antideportivas.
- d) Insultar, ofender y presionar a cualquier oficial durante ó después del Rally.
- e) El acumular más de 10 minutos de atraso por sección durante el Rally.
- f) Pasar un control en función en sentido contrario al Rally (aún de reversa).
- g) La falta de licencia FMAD y/o de tránsito vigente, tanto del piloto como del navegante, durante el Rally.
- h) No hacer el recorrido completo señalado en la libreta de ruta, o ser arrastrado, empujado o remolcado en cualquier etapa si no ha sido reportado su abandono.
- i) Circular en sentido contrario en una etapa de velocidad.
- j) Quitar ó modificar, en forma intencional cualquier señal de la ruta indicada en la libreta, en perjuicio de los demás competidores.
- k) Ocultar intencionalmente los números de competencia.
- l) Omitir el paso de algún control.
- m) Llevar a bordo del automóvil recipientes con combustibles.
- n) Pasar algún control fuera de los límites de tiempo de apertura y cierre.
- o) Las violaciones a las limitaciones de los reglamentos técnicos de las categorías.
- p) El cambio del motor del automóvil durante el Rally.
- q) El uso indebido del radio de banda civil o 2 metros, así como el uso para fines particulares de la frecuencia del Rally por parte de los competidores.
- r) La falta de cualquiera de los requisitos de seguridad.
- s) Hacer protestas públicas.

- t) No permanecer en el parque cerrado de la meta de llegada, 30 min. después de la hora ideal de llegada del último auto competidor, o lo especificado en la libreta de ruta o en el reglamento particular del Rally.
- u) Que los vehículos de servicio sean reportados circulando dentro del Rally.
- v) Pasar lanzado al inicio de una TC en el control tipo "A".
- w) No tomar su tiempo en el control tipo "CH", "A" y/o "C" según sea el caso.
- x) Efectuar reversa antes de la señal de fin de control y después de la de inicio de área de control.
- y) Participar bajo la influencia de drogas o bebidas embriagantes.
- z) No llevar durante todo el Rally la publicidad entregada por el Comité Organizador.
- aa) No hacer alto en los controles tipo "A" y/o "CH" según aplique.
- bb) Cualquier violación al presente reglamento, sus anexos y modificaciones.cc) Obstruir de cualquier manera al carril izquierdo dentro del área de control "CH-A".
- cc) La publicidad no autorizada dentro de la ruta del evento.
- dd) El levantar y/o entrenar con un auto de competencia dentro de los 30 días previos al rally en desarrollo.

- ee) ff) Hacer mecánica, cambiar o modificar cualquier pieza del auto en cualquiera de los parques cerrados.

- ff) La violación a los reglamentos de vialidad federal, estatal y/o municipal dentro del evento en curso.

- gg) Realizar cualquier etapa con tripulación incompleta.

- ii) Cargar gasolina en áreas no autorizadas en la libreta de ruta y/o reglamento particular.

- hh) Recibir asistencia mecánica dentro del tramo cronometrado (T.C.).

- kk) Cualquier otra indicada en otro artículo del presente reglamento.

7.8.- RECLAMACIONES Y PROTESTAS.

Solamente se podrán recibir reclamaciones y protestas de tripulaciones inscritas que hayan tomado la salida o de los jefes de equipos participantes, debidamente registrados con anterioridad ante el comité organizador, siempre y cuando alguno de sus vehículos haya tomado la salida.

Todas las protestas deberán ser presentadas por escrito al Comisario y/o al Director del Rally, llenando completamente el formato "PROTESTA" incluido en la libreta de ruta del Rally en curso, y acompañada cada una por \$2,000.00 (dos mil pesos 00/100 MN) en efectivo como fianza así como de su licencia FMAD y la del piloto del auto protestado, las cuales serán devueltas a los competidores cuando se resuelva el caso sin penalización para los mismos.

Si existe una falta al reglamento que sea detectable a simple vista, la protesta deberá ser presentada a más tardar 10 minutos antes del arranque del primer automóvil del Rally; no procederá ninguna protesta de este tipo después del tiempo antes señalado.

Todas las reclamaciones respecto al Rally deberán ser presentadas vía protesta por escrito antes del final del último parque cerrado del Rally.

Cualquier otra protesta deberá ser presentada en la meta final del Rally, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora ideal de llegada del último competidor al parque cerrado.

Cualquier protesta que no sea de carácter técnico sobre los vehículos participantes, la deberá resolver el Comisario del Rally junto con el Director del Rally, durante el Rally o a más tardar 8 días hábiles después del mismo.

Cada protesta podrá incluir un automóvil exclusivamente.

Cuando las protestas técnicas sobre partes mecánicas o sobre el funcionamiento de un vehículo, obliguen a destapar el motor o la caja de velocidades, la fianza de la protesta será de \$4,000.00 (cuatro mil pesos 00/100 MN) en efectivo por cada parte mecánica protestada (electrónica / encendido, cabeza, monoblock o caja de velocidades). El protestante deberá indicar exactamente la parte mecánica o punto específico que desea protestar, si la protesta implica diversas piezas mecánicas o puntos específicos deberá presentar una protesta por cada una de ellas con su respectiva fianza.

Los automóviles protestados serán requisados por el Director Técnico del evento y su traslado será cubierto por el protestante. El Director Técnico dictaminará el fallo, que sólo será apelable ante el Consejo Directivo del Campeonato Regional de Rallies de Occidente, siendo la decisión de éste último inapelable. En caso de que un automóvil se encuentre dentro de las especificaciones, éste se devolverá en las mismas condiciones en que fue requisado, y el costo de armado será cubierto por el protestante (máximo \$5,000.00 (cinco mil pesos 00/100 MN) en efectivo para el armado del motor o caja de velocidades), y la fianza de la protesta será efectiva y pasará a los fondos del club organizador.; en caso de que la protesta proceda, el automóvil será entregado sin armar, la fianza de la protesta será devuelto al protestante y la sanción al protestado será de un monto igual a la fianza en cuestión, la cual pasará a los fondos del club organizador. Para cualquier falta o violación a las limitaciones técnicas especificadas, se sancionará a los tripulantes como sigue:

- a) La descalificación del Rally.
- b) El Comisario del Rally y/o el Director del Rally, podrán requisar cualquier automóvil, si a su criterio es evidente que pueda estar fuera de especificaciones, sin necesidad de que medie protesta de otro competidor.
- c) Las protestas notoriamente triviales, a juicio del Comisario podrán ser rechazadas (falta de sustento u objetivo).
- d) Las protestas deberán ser resueltas durante el Rally ó a más tardar 8 días hábiles después del mismo.

También se podrán protestar actitudes antideportivas individuales o por equipo de los participantes, al igual que violaciones al presente reglamento.

En cualquier caso, el club organizador se reserva el derecho de resguardar un auto con protesta aplicable hasta que el protestado cubra el costo de la fianza.

7.9.- APELACIONES.

Las decisiones y/o resoluciones tomadas por el Comisario durante un Rally son inobjetable; en caso de existir inconformidad, podrán ser apeladas por escrito ante el director del evento a más tardar 5 días después de haber sido publicadas o comunicadas.

Las apelaciones se podrán presentar sin costo. El Consejo Directivo del Campeonato Regional de Occidente deberá resolver por escrito, como máximo 15 días hábiles después de su presentación. Dicha resolución será inapelable.

8.- GRUPOS DE AUTOMOVILES.

Podrá participar cualquier automóvil, de cualquier año y modelo, en excelentes condiciones estéticas y mecánicas según el Director Técnico del Rally, que cuenten con salpicaderas en las 4 ruedas (no llantas descubiertas), puertas, cristales o micas, limpiadores, luces, que cumplan los requisitos de seguridad (art. 5.7.3) y las restricciones técnicas de su grupo.

Los automóviles participantes de un Rally de Campeonato Regional de Rallies de Occidente se subdividirán en los siguientes grupos:

“GRUPO 2”

“GRUPO 3”

“OPEN”

9.- REGLAMENTO TECNICO.

9.1.- GRUPO 2:

En esta categoría podrán participar autos con cilindrada máxima de 1600 c.c. en 4 pistones, sin modificaciones mecánicas, que cumplan los incisos de seguridad Art. 5.7.3.

No se permite turbocargador.

No se permite supercargador.

No se permite motor rotativo.

No se permite tracción integral ó 4 x 4.

No se permite sustituir ninguna pieza de la carrocería por fibra de vidrio (a menos que sea pieza original) .

No se permite sustituir ningún cristal por micas ni policarbonato.

Se permite el cambio de componentes de motor, frenos, suspensión y/o ignición con piezas de remplazo del original en posición y conexión originales.

Se permite el maquinado de cilindros hasta 0.020” (veinte milésimas de pulgada) sin rebasar la cilindrada máxima permitida.

Se permite el uso de filtros de aire de alto flujo.

Se permite maquinar el cigüeñal hasta 0.030” (treinta milésimas de pulgada).

Se permite la instalación de pistones, metales de bancada y metales de biela en la medida en que se rectificaron estos componentes.

El motor y la caja deben corresponder a la marca del auto de acuerdo a la especificación del fabricante.

Se permite el recambio de rines y llantas en diámetro libre y treadwear 100 como mínimo.

Se permite la instalación de spoilers y/o alerones que no rebasen la línea máxima del techo del auto.

No se permite ninguna otra instalación, modificación o recambio de piezas.

Se deberá colocar un switch general de corriente operando correctamente, es decir, al desconectarse debe cortar completamente la corriente eléctrica y el motor se debe detener.

9.2.- GRUPO 3

En esta categoría podrán participar autos con cilindrada máxima de 2000 c.c. en 4 pistones, sin modificaciones mecánicas, que cumplan los incisos de seguridad Art. 5.7.3.

No se permite turbocargador.

No se permite supercargador.

No se permite motor rotativo.

No se permite tracción integral ó 4 x 4.

Se permite el maquinado de cilindros hasta 0.020" (veinte milésimas de pulgada) sin rebasar la cilindrada máxima permitida.

Se permite el uso de filtros de aire de alto flujo.

Se permite maquinar el cigüeñal hasta 0.030" (treinta milésimas de pulgada).

Se permite la instalación de pistones, metales de bancada y metales de biela en la medida en que se rectificaron estos componentes.

El motor y la caja deben corresponder a la marca del auto de acuerdo a la especificación del fabricante.

El motor y la caja debe corresponder a la marca del auto.

Se permite sustituir cualquier pieza de vehículo por fibra de vidrio o kevlar, siempre y cuando sean piezas desmontables (cajuela, cofre y/o salpicaderas).

No se permite sustituir ningún cristal por micas ni policarbonato.

Se permite la instalación de spoilers y/o alerones que no rebasen la línea máxima del techo del auto.

El peso mínimo del auto es de 1000 Kg. sin tripulación y en las condiciones en que terminó el rally.

Se deberá colocar un switch general de corriente operando correctamente, es decir, al desconectarse debe cortar completamente la corriente eléctrica y el motor se debe detener.

Se permite el recambio de rines y llantas en diámetro libre y treadwear 100 como mínimo.

9.4.- GRUPO "Open"

En esta categoría podrán participar todos los autos que no cumplan con las restricciones de los grupos 2 y 3 y que cumplan los incisos de seguridad Art. 5.7.3.

Se deberá colocar un switch general de corriente operando correctamente, es decir, al desconectarse debe cortar completamente la corriente eléctrica y el motor se debe detener.

Se permite el recambio de rines y llantas en diámetro libre y treadwear libre.

10.- PUBLICIDAD .

Espacio publicitario para uso exclusivo del Organizador del Rally en los vehículos competidores:

- a) Placas de Rally cajuela y cofre - 2 con área de 40 x 25 cm c/u.
- b) Parte superior de la plasta de puerta junto a los números de competencia - 2 con área de 40 x 20 cm c/u.
- c) Parte central de la plasta de puerta debajo de los números de competencia – 2 con área de 60 x 16 cm c/u.
- d) Parte inferior de la plasta de puerta - 2 con área de 60 x 16 cm c/u, 1 con área de 60 x 16 cm en el cofre.

Espacio publicitario para uso exclusivo del Organizador del Rally sobre los vehículos competidores:

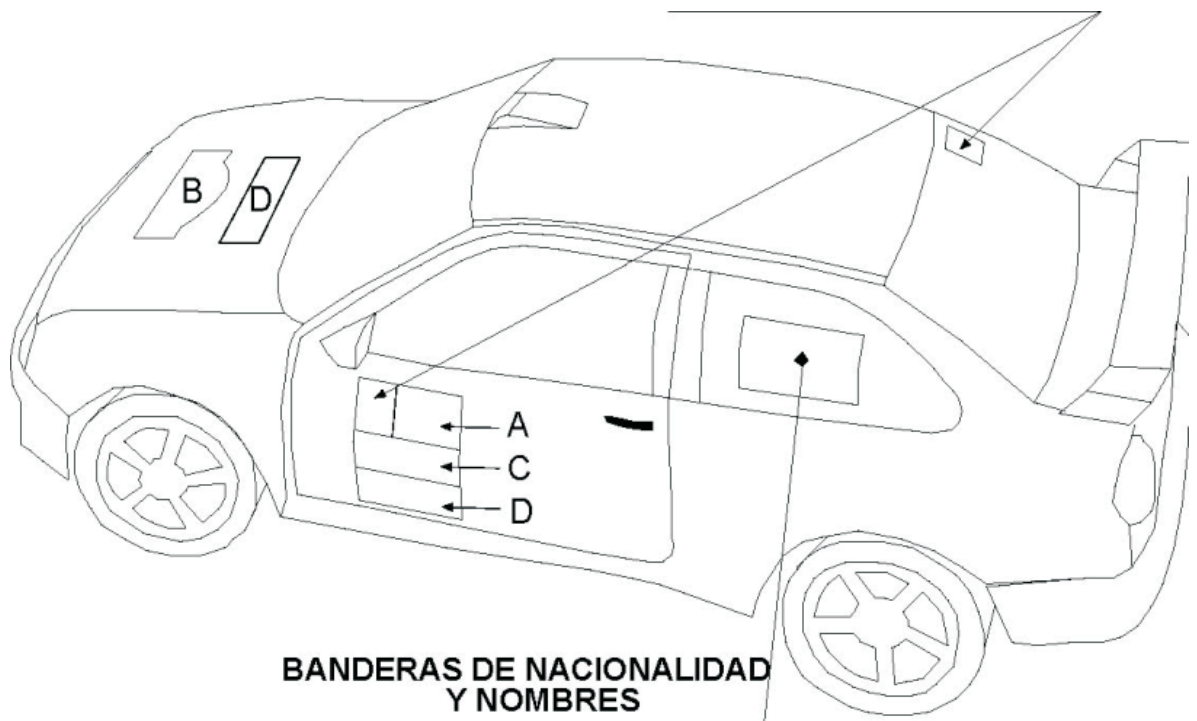
ESPACIOS PUBLICITARIOS EXCLUSIVOS DEL ORGANIZADOR.

A.- Publicidad obligatoria del patrocinador.

B.- Placa oficial del Rally.

C.- Publicidad opcional del organizador.

D.- Publicidad opcional del organizador.



El resto del área se usará para los números de competencia y publicidad del competidor.

En el área de servicio los competidores podrán disponer de un área de 1 metro alrededor de su automóvil para efectos de publicidad. Si requieren de más es necesario solicitárselo al Organizador del Rally.

Si el competidor demuestra que existe un conflicto de intereses entre los patrocinadores del evento con los suyos, éste será autorizado a no llevar la publicidad en cuestión parcial o totalmente, siempre y cuando pague el doble de la cuota de inscripción antes de su entrada al Escrutinio Administrativo y Técnico.