CAMPEONATO REGIONAL DE
RALLIES
pac
PUEBLA AUTO CLUB

REGLAMENTO DEL CAMPEONATO DE RALLIES Y EVENTOS PAC 2020

I N D I C E

Art.	Pág.
FUNDACIÓN DEL PUEBLA AUTO CLUB A. C.	5
PRESIDENTES DEL PUEBLA AUTO CLUB, A.C.	5
DEFINICIÓN DE EVENTOS PAC	5
EXPRESIÓN DEL “JUEGO LIMPIO”	6
CLAUSULA OBLIGATORIA	7
1.- OBJETIVO	7
1.1.- CONSEJO DIRECTIVO	8
2.- COMISARIO	11
3.- CAMPEONATO 2020	**13**
3.1.-CALENDARIO 2020	13
3.2.-PUNTUACIÓN PARA EL CAMPEONATO 2020.	13
3.2.1.-COEFICIENTE	13
3.3.-FORMA DE PUNTUACIÓN	14
3.3.1.-GANADOR ABSOLUTO POR CARRERA	14
3.4.-TROFEOS Y PREMIOS	14
4.- NOVATOS	15
5.- EXPERTOS	15
6.- TIPO DE ETAPAS	15
6.1.-PARQUE CERRADO	15
6.2.-TRAMO CRONOMETRADO	15
6.3.-ENLACE	16
6.4.-SECCION	16
6.5.-ESPECIAL	16
6.6.-SERVICIO	16
6.7.-REAGRUPAMIENTO	17
6.8.-REORDENAMIENTO	17
7.- LIBRETA DE RUTA	17
7.1.-SIMBOLOGIA	17
7.2.-CARPETA DEL COMPETIDOR	18
7.3.-FRECUENCIA Y ORDEN DE SALIDA	18
7.4.-AUTOS DE SEGURIDAD	19
7.5.-REGLAMENTO PARTICULAR (CONVOCATORIA) Y BOLETINES	19
7.6.- RUTA CRÍTICA	19
7.7.- ESCRUTINIO	19
7.7.1.-ESCRUTINIO ADMINISTRATIVO	20

7.7.2.-ESCRUTINIO TECNICO 21

7.7.3.-REQUISITOS DE SEGURIDAD 21

7.8.- EXAMEN MÉDICO 24

8.- CONTROLES 24

8.1.- TIPOS DE CONTROL 25
8.1.1.- AREA DE CONTROL 26
8.1.2.- CONTROL TIPO “CH” 27
8.1.3.- CONTROL TIPO “A” 28
8.1.4.- CONTROLES TIPO “B” Y “C” 29
8.2.- PENALIZACIONES 30
8.2.1.-EN “CH” 30
8.2.2.-EN “A” 30
8.2.3.-EN “C” 30

8.3.- VUELTA EN “U” 31

9.- COMPETIDORES 31
9.1.- RESPONSABILIDADES 31
9.2.- INSCRIPCIONES 32
9.2.1 COSTO DE INSCRIPCION 32
9.3.- NUMEROS DE COMPETENCIA 32
9.4.- CARNET DE TIEMPOS 33
9.5.- AYUDA A TERCEROS 34
9.6.- OPERATIVO BASICO DE SEGURIDAD EN RALLIES PAC 34
9.6.1.- FINALIZACION DE UN TRAMO CRONOMETRADO 35
9.8.- RECLAMACIONES Y PROTESTAS 37
9.9.- APELACIONES 38

10.- CATEGORIAS DE VEHÍCULOS 38

11.- REGLAMENTO TÉCNICO 39

11.1 CATEGORÍA “R1” 39
11.2.-CATEGORÍA “R2” 40
11.3.-CATEGORÍA “R3” 41
11.4.-CATEGORÍA “R4” 42
11.5.- CATEGORIA “B”
11.6.-CATEGORÍA “LIBRE” 42
11.7.-CATEGORÍA “INVITACIÓN” 43

12.- PUBLICIDAD 43

13.- IMAGEN 45

14.- COMITÉ ORGANIZADOR DEL CAMPEONATO 45
14.1.- RALLIES POR OTROS CLUBES O PROMOTORAS 46

15.- COMPORTAMIENTO EN EVENTOS PAC 47

REGLAMENTO INTERIOR PAC 49

CAMPEONES ANTERIORES 50

FUNDACION DEL PUEBLA AUTO CLUB, A.C.

El Puebla Auto Club, A.C. fue fundado el 1º. de Abril de 1991, como resultado de la fusión de varios clubes que en ese entonces existían. En sus inicios tuvo como actividades principales la difusión y promoción del rallismo en la entidad, organizando diversos eventos de la especialidad, hasta que en 1996 se conformó formalmente el Campeonato de Rallies PAC, el cual, a lo largo de los años y con el esfuerzo de sus dirigentes, se ha ido consolidando siendo uno de los Campeonatos más importantes en México.

PRESIDENTES PUEBLA AUTO CLUB, A . C .

1991 – 1992 JESÚS GONZÁLEZ PACHECO
1993 - 1994 JAIME MORENO
1994 – 1995 JORGE GARCÍA SALMONES BAZ
1995 – 1996 ALEJANDRO GAYOSSO
1997 – 1998 RAÚL REYNA ASOMOZA
1999 – 2000 SALVADOR ANZURES AGUILAR
2001 – 2002 OMAR CALZADA SALAZAR
2003 – 2004 ENRIQUE LÓPEZ VIVEROS
2005 – 2006 RICARDO HUERTA LIMÓN
2007 – 2008 RICARDO HUERTA LIMÓN
2009 – 2010 GABRIEL COVARRUBIAS
2011 – 2012 FERNANDO GIL PLA
2013 – 2014 MARIO RUIZ DEL SOL
2015 – 2016 CESAR AUGUSTO SILVA CELIS
2017 - 2018 RAÚL REYNA ASOMOZA
2019 -2022 RICARDO FERNANDEZ ALVAREZ

DEFINICION DE EVENTOS P.A.C.

Rally de Velocidad: Competencia automovilística en caminos cerrados de tierra y/o pavimento, con piloto y navegante, contra reloj entre controles tipo “A” y “B”.

PAC Day: Evento realizado por el PAC para incluir nuevos socios, fomentando la sana convivencia entre los mismos.

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”.

CLAUSULA OBLIGATORIA

ESTE REGLAMENTO REGULA LOS RALLIES DE VELOCIDAD DEL CAMPEONATO REGIONAL PAC 2020, ORGANIZADO POR EL PUEBLA AUTO CLUB, A. C.

TODOS LOS COMPETIDORES QUE SE INSCRIBAN Y COMPITAN EN CUALQUIER EVENTO DEL CAMPEONATO DE RALLIES Y EVENTOS PAC 2020, ACEPTAN ESTE REGLAMENTO, ASI COMO LOS ESTATUTOS Y REGLAMENTOS DEL PAC, COMO LA ÚNICA NORMA QUE RIGE A LOS CONTENDIENTES.

EL PRESENTE TENDRÁ USO COMO REGLAMENTO PARTICULAR DEL CAMPEONATO DE RALLIES Y EVENTOS PAC 2020.

ASIMISMO, PARA CUALQUIER PROTESTA O CONTINGENCIA DEL REGLAMENTO, LOS COMPETIDORES ACEPTAN COMO AUTORIDAD PARA LA RESOLUCIÓN DE DICHAS PROTESTAS E INCONFORMIDADES AL COMISARIO DEL EVENTO EN PRIMERA INSTANCIA, EN SEGUNDA INSTANCIA AL PRESIDENTE DEL PAC Y EN TERCERA Y ULTIMA INSTANCIA AL COMITÉ DE HONOR Y JUSTICIA, EN LA CUAL LAS DECISIONES QUE SE TOMEN POR ESTE COMITÉ SERAN INAPELABLES. EL PAC SE COMPROMETE A CUMPLIR LOS LINEAMIENTOS DE LAS AUTORIDADES DEPORTIVAS COMPETENTES.

EN CASO DE QUE ALGÚN SOCIO AFILIADO AL **PUEBLA AUTO CLUB A.C**. PERTENEZCA A OTRO CLUB O ASOCIACIÓN CON EL MISMO OBJETO SOCIAL, PERDERÁ LOS DERECHOS Y REPRESENTACIONES COMO MIEMBRO DE NUESTRA ASOCIACIÓN EN CUALQUIER EVENTO DEPORTIVO ASI COMO PARA LA INTERMEDIACIÓN DE TRAMITES, PROTESTAS O SOLICITUDES ANTE LAS AUTORIDADES DEPORTIVAS CORRESPONDIENTES.

AUTORIDADES COMPETENTES DEL PRESENTE REGLAMENTO:

1.- COMISARIO DEL RALLY
2.- PRESIDENTE DEL PUEBLA AUTO CLUB A. C.
3.- DIRECTOR DEL CAMPEONATO
4.- DIRECTOR DE SEGURIDAD DEL CAMPEONATO

1.– O B J E T I V O

Fomentar, encausar, reglamentar, supervisar, sancionar y coordinar la práctica del rallismo deportivo en carreteras y caminos dentro del territorio nacional pertenecientes al Campeonato de Rallies PAC, encausada fundamentalmente a los jóvenes pilotos del estado de Puebla y entidades nacionales, en el marco del presente Reglamento y reglas aplicables.

1.1.- CONSEJO DIRECTIVO

A.- INTEGRACIÓN

El Consejo Directivo del PUEBLA AUTO CLUB, A.C. (PAC), estará integrado por el Presidente electo en la Asamblea General y las personas que él designe, con los siguientes cargos:

PRESIDENTE	Ricardo Fernandez
VICEPRESIDENTE	Ricardo Huerta
SECRETARIO	Mario A. Rasilla
TESORERO	Fabiola Aguila
VOCAL 1	Abraham T. Arabi
VOCAL 2	Roberto Suarez

Estos nombramientos podrán recaer en personas que sean socios activos y pagados, con una antigüedad mínima de 2 años como afiliados.

El Presidente del PAC sin perjuicio de ninguna autoridad, podrá imponer sanciones a organizadores, competidores y cualquier persona involucrada en los Rallies del Campeonato Regional PAC, aún no siendo socio del club, pudiendo en cualquier orden suspenderlos, amonestarlos, multarlos, descalificarlos y/o excluirlos de los eventos PAC, de acuerdo a la gravedad de la falta cometida.

El Presidente en funciones tendrá la facultad de otorgar, comercializar y/o ceder los derechos y la organización de cualquier rally del Campeonato de Rallies PAC a otro(s) club(es) automovilísticos y/o promotora(s) de rallies deportivos, cumpliendo el art. 14.1

El Presidente tendrá la facultad de designar los Comités necesarios para cumplir los objetivos del PAC y a los titulares de los mismos, aparte de los mencionados a continuación en el inciso A1 y A2.

A1.- Comité de Apelación y Arbitraje (también conocido como Mesa Directiva en Pleno)

El Comité de Apelación y Arbitraje del PAC está formado por el Comité Directivo en funciones más 3 socios que son nombrados por el Comité Directivo en funciones y su cargo será al 31 de Diciembre de 2022.

El Consejo Directivo del PAC y/o el Comité de Apelación y Arbitraje del PAC se reservan el derecho del análisis a 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 PAC y/o donde exista participación directa o indirecta de la Asociación.

La mesa directiva en pleno se reserva el derecho de aceptar o rechazar cualquier afiliación al PAC para cualquier evento organizado y/o sancionado por el PAC y/o juntas semanales

A2.- Comité Técnico (también conocido como Consejo Técnico)

El Comité Técnico del PAC está formado, como mínimo por 2 personas con fundamentos y amplio conocimiento en Mecánica Automotriz, que son nombrados por el Comité Directivo en funciones y su cargo será al 31 de Diciembre de 2022.

El Comité Técnico del PAC se reserva el derecho de revisar cualquier vehículo que participe en los eventos PAC para asignar categorías y/o sancionar a los propietarios de vehículos que no cumplan con la reglamentación técnica necesaria para cada evento; de las decisiones a las que se llegue deberán ser acatadas por el participante con la anuencia del Director de Seguridad del Campeonato.

El Comité Técnico, aun cuando está formado por un mínimo de personas, no es necesario que estén presentes todos al momento de la revisión.

B.- FUNCIONES, OBLIGACIONES Y FACULTADES

En base a los acuerdos entre el Consejo Directivo en funciones y/o los clubes y/o las promotoras que obtengan los derechos y/u organización de alguna fecha del Campeonato de Rallies PAC o el Campeonato completo, conforme al contrato celebrado, deberán cumplir los siguientes incisos:

B.1.- Organizar anualmente el Campeonato de Rallies PAC, compuesto por:

1.- Campeonato de velocidad por grupos de pilotos y navegantes
2.- Campeonato de novatos
3.- Clasificación General

B.2.- El Consejo Directivo del PAC y los asesores designados por la misma deberán coordinar la actualización del Reglamento de Rallies PAC que regirá para los rallies del Campeonato de Rallies PAC.

B.3.- Formular el calendario de Rallies con puntuación para el Campeonato de Rallies PAC.

B.4.- Recibir, examinar y resolver las protestas y apelaciones presentadas.

B.5.- Reglamentar en general todo lo relacionado sobre Rallies en carreteras y caminos inscritos en el calendario del campeonato respectivo.

B.6.- El Consejo Directivo del PAC y los asesores designados por la misma, en pleno y por mayoría de votos, podrá reformar, adicionar o eliminar cualquier artículo del presente reglamento, siempre en busca del beneficio del rallismo.

B.7.- El Consejo Directivo del PAC deberá revisar en todas sus partes la organización, el desarrollo y el resultado de cada Rally, calificándolo a más tardar 15 días posteriores al evento; la calificación será sancionada en conjunto con los Directores de Área participantes. La calificación de cada Rally sólo será para uso interno, no tendrán voto los promotores del evento en dicha revisión, examinando los siguientes puntos:

1.- Reglamento particular
2.- Prensa y difusión
3.- Libreta de ruta
4.- Boletines y medición
5.- Escrutinio Administrativo y Técnico
6.- Parque Cerrado de Inicio y Final de rally
7.- Salida del rally
8.- Llegada del rally
9.- Vehículos insignias, barredoras y radiocomunicación
10.- Seguridad en cierres de tramos cronometrados (TC)
11.- Funcionamiento de controles
12.- Funcionamiento de oficiales
13.- Parque de servicios
14.- Servicio Médico, Ambulancias
15.- Servicio de grúas
16.- Cómputo y resultados
17.- Entrega de premios
18.- Evaluación de tripulaciones
19.- Asuntos varios

Nota: Las calificaciones están acompañadas de los comentarios que las soportan.

Las calificaciones se otorgan conforme a lo indicado en el Reglamento: 10= excelente; 8= bueno; 6= regular; 4= malo; 2= inaceptable.

B.8.- El Comité Organizador del rally anexará mediante boletines las medidas que juzgue convenientes para el mejor desarrollo del evento.

B.9.- El Consejo Directivo deberá recibir, examinar y resolver, junto con el Comité de Apelación y Arbitraje, las apelaciones presentadas.

B.10.- El Consejo Directivo deberá estar en comunicación directa y constante con todos los asociados buscando la armonía y el buen entendimiento.

B.11.- El Presidente del PAC propondrá el/ los Comisario(s) y/o Suplentes de todos los eventos del PAC a la Autoridad Deportiva Correspondiente.

B.12.- El Presidente del PAC en funciones deberá supervisar el desarrollo del evento, y podrá sugerir al Comisario y al Director de carrera, si a su criterio existen motivos fundados y suficientes para hacerlo, a solicitar su modificación o hasta su cancelación.

B.13.- El Consejo Directivo deberá recibir del Comité Organizador del rally, a más tardar 8 días naturales después de su realización, un expediente completo, el cual deberá contener:

Reglamento particular
Libreta de ruta
Boletines
Ubicación de controles
Resultados oficiales
Hojas de escrutinio técnico
Copias de los oficios de las autoridades
Inscripciones y responsivas
Incluir carpeta de prensa antes y después del evento
Todo lo demás relacionado con el Rally

B.14.- El Presidente del PAC en funciones Impondrá sanciones a organizadores, competidores y cualquier persona involucrada en los rallies del Campeonato de Rallies PAC, pudiendo en cualquier orden suspenderlos, amonestarlos, multarlos, descalificarlos y hasta excluirlos de los eventos de dicho Campeonato, de acuerdo a la gravedad de la falta cometida respecto del reglamento vigente y/o del contrato firmado con la promotora y/o clubes involucrados.

B.15.- El Presidente del PAC, es la máxima autoridad representativa del PAC en los eventos del Puebla Auto Club y fuera de ellos.

B.16.- Será obligación y formará parte de las facultades del Presidente del PAC el hacer cumplir el Art. 7.5 del presente reglamento a cada comité organizador de los eventos del Campeonato.

2.- COMISARIO

El Comisario de cada rally será la persona que designe la AUTORIDAD DEPORTIVA COMPETENTE, en caso de no existir designación 30 días antes del evento, el Presidente del Puebla Auto Club deberá designarlo.

El Comisario y/o el Director del evento, serán 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 las modificaciones que estime convenientes, ejecutando cualquier función que considere necesaria para beneficio del mismo y particularmente de la seguridad.

El Comisario con anuencia del Director del Evento, tiene facultad para tomar decisiones y/o aplicar sanciones en todo caso no previsto por el presente reglamento.

El Comisario deberá informar al Director de Carrera, lo concerniente a la seguridad de los tramos cronometrados y en el buen funcionamiento de los controles.

Después de que el Comisario haya efectuado el levantamiento de seguridad, decidirá las correcciones necesarias, de común acuerdo con el Director de carrera.

En el caso de no estar en acuerdo el Director del Rally y el Comisario sobre las correcciones y cambios solicitados, prevalecerá la decisión del Director del Rally.

El Comisario deberá supervisar el cumplimiento de la ruta crítica del rally en proceso.

Es obligatorio que el Comisario circule en uno de los vehículos oficiales del evento.

La Mesa Directiva del PAC tendrá la posibilidad de proponer un Comisario adjunto para apoyo, con el fin de prepararlo a comisariatos en el futuro.

El Comisario del Rally deberá presentar al Consejo Directivo del PAC (con copia a la AUTORIDAD DEPORTIVA COMPETENTE), un reporte detallado y la calificación del rally a más tardar 15 días posteriores al evento incluyendo los siguientes puntos en el formato “REPORTE DE EVALUACIÓN DE COMISARIO”.

Cumplimiento de la ruta critica
Relaciones y comunicación con el director del Rally
Reglamento particular, promoción y difusión del Rally
Parques Cerrados de inicio y final de rally
Salida y Meta del rally
Escrutinio Administrativo y Técnico, parques de servicio
Libreta de ruta, mediciones y boletines
Vehículos insignia y barredora
Seguridad en cierre de carreteras
Cronometraje y funcionamiento de controles, protestas
Radiocomunicación, servicios médicos y rescate
Grado de dificultad del Rally
Cómputos y resultados oficiales
Asuntos varios
Entrega de premios

Nota: Las calificaciones están acompañadas de los comentarios que las soportan. Las calificaciones se otorgan conforme a las siguientes consideraciones: 10= excelente; 8= bueno; 6= regular; 4= malo; 2= inaceptable.

3.- CAMPEONATO 2020

3.1.- CALENDARIO 2020

Tabla 1

DIA	MES	EVENTO	TIPO	CIUDAD
21 Y 22	febrero	XXXVI RALLY CAÑADAS	PAVIMENTO	TEHUACAN PUE
2 Y 3	mayo	V RALLY PEROTE	PAVIMENTO	PEROTE VER
10 Y 11	julio	54 RALLY MEDIA NOCHE	PAVIMENTO	TEHUACAN PUE
21 AL 23	agosto	XVII RALLY SIERRA JUAREZ	PAVIMENTO	OAXACA OAX
6 Y 7	noviembre	XXVI RALLY SIERRA BRAVA	PAVIMENTO	TLAXCALA, TLAX

3.2.- PUNTUACIÓN PARA EL CAMPEONATO 2020

Los competidores recibirán los siguientes puntos para la clasificación por categoría y general en cada Rally. Para la clasificación Absoluta del Campeonato, se sumará la puntuación obtenida en la clasificación general de cada evento.
Puntuación para rallies:

Lugar	**Puntos**	**Lugar**	**Puntos**
1	**10**	**5**	**3**
2	**8**	**6**	**2**
3	**6**	**7**	**1**
4	**4**	**EN ADELANTE**	**1**

3.2.1- COEFICIENTE

Todos los rallies del campeonato PAC 2020 se realizarán con coeficiente 1.

NOTA 1.- Para que un rally sea válido se deberá correr al menos el 50% de los kilómetros cronometrados marcados en la libreta de ruta.

NOTA 2.**- DESEMPATE**

A) Para desempatar cualquier posición en un Rally se tomará en cuenta:

a) Quien haya ganado más tramos cronometrados.
b) Quien haya obtenido menos penalizaciones.
c) La primera tripulación que obtenga el menor tiempo en una etapa cronometrada.

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

a) Los mejores resultados absolutos de su grupo.
b) Quien haya ganado más tramos cronometrados.
c) Quien haya obtenido menos penalizaciones.
d) Quien haya participado en el mayor número de eventos.
e) Quien haya sido ganador en la primera fecha del campeonato.

3.3.- FORMA DE PUNTUACION POR CARRERA

Cada Categoría puntuará en forma independiente para su clasificación conforme a la tabla de puntuación.

3.3.1- GANADOR ABSOLUTO POR CARRERA

Todas las Categorías correrán para una sola calificación para el lugar absoluto de cada rally conforme a la tabla de puntuación.

3.4.- TROFEOS Y PREMIOS

En cada Rally, serán acreedores a mención y reconocimientos dobles los siguientes:

a) Los 3 primeros lugares cada categoría.
b) Los 3 primeros lugares absolutos.
c) El primer lugar de novatos.

*En caso de tener 3 o más inscritos se harán acreedores a trofeos dobles los tres primeros lugares, En caso de tener menos de tres inscritos solo se otorgaran trofeos dobles al primer lugar.

Para tener derecho a la Clasificación en el Campeonato, **los pilotos y navegantes deberán arrancar el 80% de los rallies que componen el Campeonato.**

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

a) Mención y reconocimientos dobles a los 3 primeros lugares de cada categoría.
b) Mención y trofeos dobles a los Campeones de novatos.
c) Mención y trofeos dobles a los 3 primeros lugares absolutos

4.- NOVATOS

Para los efectos del Campeonato se considera novato al piloto o navegante que nunca haya participado en algún rally del Campeonato PAC, o cualquier campeonato de rallies de velocidad y seguirá considerándose durante toda la temporada como tal mientras no cumpla con alguno de los siguientes puntos:

a.- Haya sido campeón de cualquier campeonato de rallies de velocidad sea regional,

nacional o internacional.

b.- Haya corrido mas de 5 rallies o 2 temporadas

5.- EXPERTOS

Será piloto experto todo aquel que no entre dentro del grupo de novato.

6.- TIPO DE ETAPAS

El recorrido podrá hacerse en cualquier tipo de carretera, camino o pista incluso podrán ser mixtos, tierra y pavimento; Las etapas de las que consta un rally, son las siguientes:

6.1.- PARQUE CERRADO

Siempre existirán al menos un parque cerrado por Rally, donde los autos deben ser depositados.

Todos los parques cerrados estarán indicados por controles tipo “CH”. Los Parques Cerrados deben estar debidamente señalizados y no se permite hacer mecánica, cambiar o modificar cualquier pieza del auto, incluyendo electrónica, bajo pena de descalificación, salvo previa autorización del comisario del evento por cuestiones de seguridad. Todos los miembros de equipo y tripulantes deberán estar fuera de esta área, salvo requerimiento de prensa con autorización y vigilancia de un oficial del evento.

6.2.- 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.

Los TC’s se efectuarán siempre en caminos cerrados al tráfico ajeno al Rally.

Distancia de cada TC: máxima 50 Km., mínima 1.0 Km.

Es Obligatorio el uso de cascos (art. 7.7.3 h), cinturones de seguridad (art. 7.7.3 i) firmemente ajustados así como también el uso de overol (art. 7.7.3 q), bajo pena de descalificación.

6.3.- 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.

6.4.- 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.

6.5.- 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 o en un boletín numerado, revisado y autorizado. Para que un slalom u otro tipo de etapa especial puedan 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 estas etapas estarán consideradas las que se desarrollen en CIRCUITOS y/o AUTODROMOS, siendo dichas etapas de un máximo del 20% del total de TC's.

6.6.- 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...

Los servicios sólo se podrán llevar a cabo en el área destinada por el Comité Organizador. Cada equipo debe tener un extintor de mínimo 2 Kg. de polvo ABC, por auto, cargado y listo para utilizarse fuera del vehículo, bajo pena de descalificación en caso de no tenerlo. Podrá considerarse el uso del extintor portátil del auto de competencia, mismo que deberá extraerse del vehículo y tenerlo a la mano durante el servicio, en caso de ser utilizado, la tripulación deberá sustituirlo para continuar participando en el evento.

Se prohíbe cargar combustible en el área de servicio bajo pena de descalificación 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 descalificación en caso de no tenerlo.
El área para los servicios será asignada por la organización y cada equipo deberá utilizar el espacio necesario conforme al número de autos inscritos, en caso de no cumplir esta regla, el equipo podrá ser penalizado o sancionado por la organización; los vehículos de carga y traslado deberán ubicarse fuera del área de servicio.

6.7.- REAGRUPAMIENTO

Parada prevista por los organizadores, 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 y en su caso reclasificación.

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.

6.8.- REORDENAMIENTO O RECLASIFICACIÓN.

Dar un nuevo orden de salida a 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. Deberá haber como mínimo una reclasificación durante el rally. El Comisario y/o el Director de carrera darán el tiempo nuevo de salida **del área de reordenamiento cuando corresponda.**

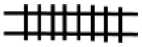
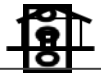
7.- LIBRETA DE RUTA

Indicaciones para los competidores que le permiten seguir la ruta y horarios del evento, por lo menos 3 kilómetros después de una desviación deberá incluirse una referencia en la libreta.
La libreta de ruta será enviada únicamente por medios electrónicos, y la tripulación deberá presentarla en el escrutinio administrativo ya sea de forma impresa o en algún medio de visualización electrónico.

Se permite incluir publicidad de patrocinadores del evento en el encabezado y/o pié de página que no interfiera con la información de la libreta de ruta.

7.1.- SIMBOLOGÍA

EJEMPLOS DE SIMBOLOGÍA A UTILIZARSE EN LA LIBRETA DE RUTA:

	CONTROL HORARIO (CH)		POSTE CFE
	CONTROL INICIO DE TC (A)		ARBOL
	CONTROL FINAL DE TC (B)		LETRERO PREVENTIVO
	CONTROL "C" ALTO		LETRERO INFORMATIVO
	TOPE		CAMELLON
	SEMAFORO		VIAS DEL TREN
	PUENTE		PIEDRA
	CASA, IGLESIA		LOMO
	CAMINO EN MAL ESTADO		VADO

7.2.-CARPETA DEL COMPETIDOR

Deberá contener un mapa del Rally, resumen de etapas y horarios, hoja con los datos de los Hospitales de apoyo, formatos de: escrutinios administrativo y técnico, cambio de tripulación o auto, protesta, notificación de abandono, encuesta del rally y calificación.

Esta Carpeta debe ser presentada impresa o en medios electrónicos por cada tripulación en el momento del escrutinio administrativo de cada evento.

7.3.-FRECUENCIA Y ORDEN DE SALIDA

A juicio del Director de Carrera será con intervalos de 30 segundos como mínimo en etapas de pavimento (se sugiere 1 minuto)

El orden de salida será a juicio del Comité Organizador.

7.4.- AUTOS DE SEGURIDAD

Para una mayor seguridad y ayuda en los Rallies, es obligatorio contar como mínimo con: 3 automóviles insignia (000, 00 y 0), los vehículos necesarios de primera intervención médica (VPI), como mínimo 1 barredora, las ambulancias y grúas necesarias.

Cuando menos, después de cada 12 competidores deberá ir un vehículo de primera intervención médica (VPI), con los profesionales que el director médico del rally apruebe y con el equipo clínico necesario.

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 Director de Carrera, quien examinará dicho reporte para hacerlo válido en su caso tomando las decisiones apegadas a reglamento.

7.5.- REGLAMENTO PARTICULAR (CONVOCATORIA) Y BOLETINES

Se deberá emitir un reglamento particular (convocatoria) para cada Rally, el cual deberá contener:

Nombre y fecha del evento, distancia total a recorrer, distancia en TC's y cantidad de TC's; mapa del Rally; categorías convocadas; fechas, lugar y costos para inscripción del Rally; fecha, lugar y hora del escrutinio administrativo y técnico de autos competidores y pilotos; ubicación y duración de el/los parque(s) cerrados; ubicación y duración de parques de servicio; ubicación de la(s) recarga(s) de combustible; hotel sede para el Rally; fecha, lugar y hora para premiación y trofeos; publicidad obligatoria; cantidad máxima de autos a competir; licencia deportiva; seguros; presentaciones y conferencias de prensa; hora de control "D" de inicio de evento; hora de junta de competidores previa al rally; 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 deberán firmar la carpeta de cada competidor que reciba el comunicado.

7.6.-RUTA CRÍTICA

Cronograma de obligaciones a cumplir por el Comité Organizador de otros Clubes o promotores al PAC para cada evento, comprendiendo los siguientes puntos como mínimo:

1.- Ratificación de fecha del evento por el Comité Organizador, 35 días antes del evento.
2.- Entrega del cheque garantía de aval, en su caso, sanción, seguro del evento, 30 días antes del evento.
3.- Definición de la estructura o Comité Organizador del Evento, 30 días antes el evento.

4.- Propuesta de Libreta de Ruta y Reglamento Particular, 35 días antes del evento.
5.- Carpeta de seguridad, 30 días antes del evento.
6.- Permisos a autoridades aprobados, 25 días antes del evento.
7.- Autos oficiales, 15 días antes del evento.
8.- Controles, 15 días antes del evento.
9.- Radiocomunicación, 15 días antes del evento.
10.- Lugar y hora de escrutinios, 15 días antes del evento.
11.- Lugar y hora de parque cerrado de salida y meta, 15 días antes del evento.
12.- Reglamento Particular, 30 días antes del evento.
13.- Información al Comisario, Correcciones del Comisario, 15 días antes del evento.
14.- Emisión de Reglamento Particular y libreta de ruta aprobados, 20 días antes del evento.
15.- Inscripciones, sin sobre cuota 7 días antes del evento.
16.- Inscripciones con sobre cuota con un límite dos días antes del evento.
17.- Cómputos y premiación (extraoficial), un día después del evento.
18.- Emisión de Lista preliminar de Inscritos, 3 días antes del evento.
19.- Emisión de Lista de Inscritos, jueves antes del evento.
20.- Emisión de Lista de Escrutinio, jueves antes del evento.
21.- Emisión de Lista de Arranque, dos horas antes del evento.
22.- Rueda de prensa, jueves antes del evento.

Será aplicada una sanción al Comité Organizador de cada evento por cada punto de la ruta crítica no cumplido.

7.7.- ESCRUTINIO

Los escrutinios se efectuarán antes del Rally en el lugar y horario que sea publicado. **Los escrutinios Administrativo y Técnico podrán ser presentados por algún miembro del equipo siempre y cuando se presente la documentación debidamente requisitada**, **con firma autógrafa de Piloto y Navegante**, copia de licencia de conducir y original o recibo (en su caso) de licencia expedida por la FEMADAC de Piloto y Navegante.

7.7.1.- 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 por el personal necesario, que deberá revisar por lo menos lo siguiente y marcarlo en el formato “Escrutinio Administrativo” incluido en la carpeta del competidor:

a) Solicitud de inscripción debidamente llenada.
b) Comprobante de pago de inscripción.
c) Licencia de conducir vigente de Piloto y Navegante.
d) Licencia de la FEMADAC vigente de Piloto y Navegante.
e) Entrega de publicidad del evento.
f) Entrega de boletines del evento.
g) Entrega de Carpeta del Competidor.
h) Libreta de ruta impresa o en dispositivo de visualización electrónico.

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

7.7.2.- 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 el Director de Escrutinio y los auxiliares necesarios, que deberán revisar los siguientes puntos (Art. 7.7.3), marcándolos en el formato "Escrutinio Técnico" el cual le fue entregado al aprobar el Escrutinio Administrativo.

Cumpliendo este escrutinio, se entregará 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".

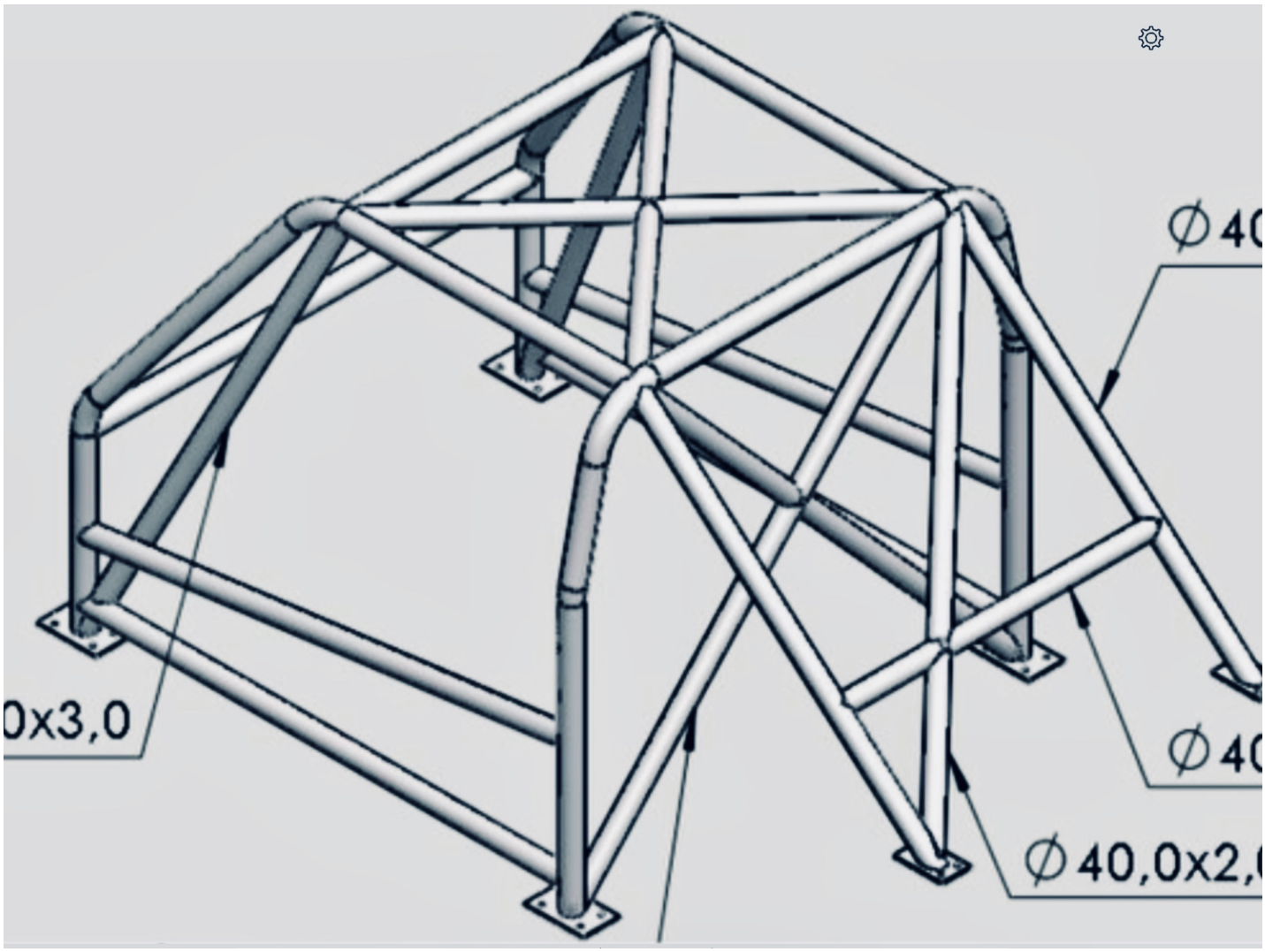
Cuando un competidor no apruebe su escrutinio Técnico en las dos primeras presentaciones, tendrá una tercera oportunidad para aprobarla, haciéndose acreedor a una sanción económica de $1,000.00 (Mil pesos 00/100 M.N.) pagaderos en efectivo para poder arrancar dicho evento. Si aún así, la tripulación no logra pasar el escrutinio, estará descalificada del evento sin derecho a reembolso del pago de su inscripción.

7.7.3.- Requisitos de Seguridad

a) Automóvil en buenas condiciones mecánicas, estéticas y con números de competencia registrados previamente en el PAC.
b) Limpia parabrisas en buen estado y funcionando.
c) Luces completas y en perfecto funcionamiento incluyendo faros delanteros (altas y bajas), cuartos traseros y delanteros, luces de freno y reversa.
d) Direccionales delanteras y traseras funcionando.
e) Luces de emergencia delantera y trasera (intermitentes) funcionando.
f) Claxon óptico y sonoro
g)Parabrisas en buenas condiciones sin rajaduras y sin cualquier objeto que obstruya la visibilidad de la tripulación.
h) Cascos protectores con especificación mínima **Snell SA10** , Snell Foundation **2010-SA** y **2010-SA** (USA) y/o SFI Foundation Inc., SFI spec. 31.1 y SFI spec. 31.2 (USA), British Approved, Kevlar, o sus correlativos mundiales, **con 10 años de su fecha de fabricación**, para ambos participantes, indicando en su exterior en calcomanía, su nombre, tipo de sangre, factor RH y alergias del competidor. **Será obligatorio el uso de balaclava norma SFI o FIA, para cascos abiertos.**
i) Cinturones de seguridad con 5 puntos de apoyo como mínimo norma mínima SFI spec. 16.1 o equivalentes. Deberán tener etiquetas de seguridad y fecha de fabricación. No se permiten cinturones con daño alguno, estirado y/o con más de 10 años de fabricación. Los puntos de fijación deberán estar atornillados y reforzados por una placa (rondana) de 3mm de espesor y 1 pulgada de diámetro mínimo. Se aceptan las fijaciones originales del fabricante. Los tirantes traseros de los hombros, deberán fijarse al Roll Cage o a la parte trasera de la cabina, con un ataque máximo de entre 10 y 30 grados.
j) Extinguidor vigente y sujeción correcta. El extinguidor deberá ser del tipo ABC polvo de 2Kg., queda prohibido el de **halón** y debe estar en perfectas condiciones de operación.
El medio de fijación debe ser metálico, en buen estado 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 deberá adherir una calcomanía de "Extintor OK" con el número de auto al aprobarse. Deberá estar colocada la chaveta en este y durante la competencia debe ser retirada so pena de descalificación.
k) Señales reflejantes de emergencia 2 como mínimo.
l) Navaja o Cutter al alcance de la tripulación (con cinturones abrochados) con ubicación segura.
m) Llantas en buen estado.
n) Botiquín obligatorio fijo al vehículo con mínimo: gasas, vendas algodón, agua oxigenada, banditas adhesivas "curitas" con el número del auto.

o) Dos inmovilizadores cervicales obligatorios (collarines de Thomas, Filadelfia) sujetos al alcance del piloto y navegante, con número del auto ya sea en la etiqueta o en la tela misma del collarín.

p) Jaula de seguridad (roll-Cage de seis puntos mínimo de fijación al chasis o bastidor). Esta jaula tendrá que ser de tubo de 1 ½ pulgada de diámetro, con espesor de pared mínimo de 86 milésimas de pulgada (calibre 14; 2mm.). No deberá tener dobleces con radios cerrados, no arrugas en los dobleces; tampoco podrá ser de 2 piezas soldadas. El alma principal del roll Cage deberá ser de una sola pieza, sin embargo podrá 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 o a cualquier otra parte, deberá ser con placas y contra placas, de un octavo de pulgada de espesor y de 3 x 4 pulgadas de superficie como mínimo. Deberán existir dos perforaciones (una en el alma y otra en algún tirante) de un mínimo de 1/8 de pulgada (3 mm.) de diámetro, para poder comprobar el espesor de los tubos; Se podrá realizar prueba de líquidos penetrantes a puntos de unión de soldadura, a fin de verificar que no existan fisuras.



q) Overol anti fuego, (Nomex) SFI spec. 3-2A/1, FIA o sus equivalentes internacionales. Si el overol es de una capa será obligatorio el uso de underwear de nomex **(pantalón y camisa).**
r) Zapatos de piel o Nomex.
s) Argollas de arrastre delantera y trasera perfectamente señaladas con una flecha de color naranja, rojo o amarillo reflejante y debidamente fijadas al bastidor.
t) Apellido de piloto y navegante en ambos lados del cristal lateral trasero del auto con tipo de sangre y alergias en color blanco con 5 cm. de alto como mínimo.
u) Ventanas laterales originales (vidrio) con película anti-asalto (piloto y navegante)
v) Deben sustituirse los Asientos originales por Asientos de Competencia Homologados FIA, SFI o sus correlativos mundiales, sin juego ni daño alguno, en buen estado, no se aceptarán asientos fabricados de forma artesanal o cualquier modificación al estado original de los mismos. **Máximo de 5 años más al vencimiento o 10 años de su fabricación.**
w) Dispositivo de sujeción de cabeza y cuello tipo Hans, Hutchens o similares obligatorio para todas las categorías.
x) Placa de Estireno **TAMAÑO CARTA** con las siglas mínimo de 15x15cm impresas o en vinil adherible, que en el anverso se visualice una cruz roja y por el reverso un OK de color verde.

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 requisito para la entrada al parque cerrado de inicio del Rally.

7.8.- EXAMEN MÉDICO

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

8.- CONTROLES

El coordinador de equipo y sus controles deberán ser socios pagados del PAC o de otro club afiliado a CNRM, contar la licencia de oficial expedida por la autoridad deportiva correspondiente vigente, ambas obligatorias, conocer y aceptar los reglamentos correspondientes.

a) Todos los controles deberán efectuarse con cronómetros electrónicos con función retrapante.
b) La sincronización de relojes será basada en cuanto a minutos y a segundos, con la emisora WWV de Fort Collins, Colorado, EE.UU.
c) Todos los controles deberán registrar el “chip” de cada competidor (cuando se ocupe) y 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.
f) Ningún control que haya funcionado correctamente podrá ser cancelado.
g) El Director de carrera o el Director de seguridad, 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, será 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 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 Director del evento o Director de carrera de dicha anomalía, para a su vez determinar las sanciones pertinentes al competidor.
m) Cualquier control que sea sorprendido con aliento alcohólico o bajo la influencia de cualquier tipo de estupefaciente será suspendido del evento y evaluada su continuidad en el seno del club.

8.1.- TIPOS DE CONTROL

SEÑALES Y COLORES	
Rojas	Alto obligatorio (descalificación).
Amarillas	Marca inicio área de control (advertencia).
Verdes	Fin de velocidad (pasar lanzado).
Blanca	Fin área de control.

a) AMARILLA: CONTROL “CH” señala inicio área de control. Un vehículo no se puede parar entre esta marca amarilla y la siguiente que esta entre 25mt y 50mt. Pero se puede regresar dando vuelta en “U” antes de la marca roja del “CH”. Los tripulantes deben pasar con cascos, overol, dispositivo de sujeción de cabeza y cuello, y cinturones puestos y abrochados, Vidrios arriba o malla protectora debidamente colocada.
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. Los 3 minutos solamente no se respetan si el control retrasa el inicio de la velocidad y/o adelanta el arranque para acortar tiempos muertos. Los tripulantes deben pasar con cascos, overol, dispositivo de sujeción de cabeza y cuello, y cinturones puestos y abrochados. Se encuentra entre 20mt y 50mt. de la anterior
d) BLANCA: FIN DE AREA DE CONTROL DE INICIO colocada 5 metros después de la anterior. Un vehículo con problemas deberá pasar esta señal para efectuar reparaciones, puede ser empujado por terceros.
e) AMARILLA: CONTROL “B” indica que la velocidad está 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, overol, dispositivo de sujeción de cabeza y cuello, y cinturones puestos y abrochados. Se encuentra entre 100mt y 200mt. 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 200mt y 500mt. de la anterior.
h) BLANCA: FIN DE AREA DE CONTROL (FINAL) ubicada entre 5mt y 25mt. de la anterior.
Los Organizadores deberán ubicar los controles en 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 control”.

El control “D” es un control de paso independiente y tiene las funciones de control “CH”

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!

8.1.1.- 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.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” o esperando su arranque en el control “A”. Queda prohibido bajo pena de descalificación estacionarse o bloquear el carril izquierdo antes y 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 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” o 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”. 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 20seg. 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.

8.1.2.- CONTROL TIPO “CH”

Se ubicara a una distancia aprox. de 25mt a 50mt. 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.

- ➢ Esto lo hará en el orden que los competidores le presenten su carnet de tiempos.
- ➢ Deberá registrar también en su hoja en la sección de observaciones cualquier anomalía, como sea: un vehículo que ingrese al área de control y se detenga dentro de la misma área sin registrarse, que haga reparaciones, etc.

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:

5 segundos por cada minuto o fracción de atraso.

10 segundos por cada minuto o fracción de adelanto.

Ejemplo: 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 o cualquier otra razón el paso 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.

Al registrar su llegada en el control “CH”, el competidor debe avanzar inmediatamente al control “A” para que le den su minuto de arranque, en caso de que existan autos ante que él, debe esperar su turno.

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 retrasados. 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) 5 segundos por cada minuto o fracción de adelanto

Para arrancar en el control “A” siguiente hay que poner el tiempo de presentación en control “CH” anterior cancelado.

8.1.3.- CONTROL TIPO “A”

Se encuentra entre 20 y 50 mt. 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 del primer auto de competencia 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).

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 el caso de 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 cuál deberá firmar en el carnet de ambos competidores; en caso de no estar firmados los carnets, ambas tripulaciones serán sancionadas con 10 segundos de penalización. El control debe registrarlo en su hoja de tiempos.

Hay que tomar en cuenta 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 anotando 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 el caso de que un control de inicio de TC no llegue, ésta se cancelará y los competidores deberán considerar tiempo de la siguiente etapa, para llegar correctamente al próximo control “CH”, conservando su orden de paso del control anterior que lo haya registrado.

8.1.4.- CONTROLES TIPO “B” y “C”

Siempre estarán ubicados en los finales de los tramos cronometrados y se separan entre 200 y 500 metros entre sí o mayor si así lo considera el comité organizador.

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 sí) 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.

8.2.- PENALIZACIONES

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

8.2.1.- En Control “CH”

El control “CH” penaliza de la siguiente forma:
a) 5 segundos por minuto o fracción de atraso.
b) 10 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 hasta registrarse en el control “CH”.**

8.2.2.- En Control “A”

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: se impide que el oficial anote en el carnet de tiempos la hora de arranque del control “A”; 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 deberá permitir el arranque de otro auto y se le penalizará con 1 minuto por cada minuto o fracción de minuto que se haya retrasado mientras no salga del área de control.

8.2.3.- En Control “B”

El control tipo “B” no penaliza.

8.2.4.- En Control “C”

El control tipo “C” es un control horario, y penaliza con la descalificación 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.

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 (Art. 7.3), 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.

8.3.- 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”.

9.- C O M P E T I D O R E S

9.1.- RESPONSABILIDADES

El PAC 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 de un Rally lo hacen por su cuenta y riesgo, por lo que se obliga a cumplir los reglamentos de tránsito y respetar a todos los usuarios de la vía pública, en beneficio de la imagen del Rallismo. En caso de algún percance, si el participante se encuentra bajo los efectos de drogas o bebidas embriagantes, se inhabilita cualquier acción por parte de la aseguradora.

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

Los traslados en grúa de autos descompuestos o accidentados tendrán un costo con cargo a cada competidor, a no ser que hayan contratado el seguro de grúa (opcional), el cual le da derecho sólo al rescate de hasta 8 metros de la cinta asfáltica y su traslado a la zona del servicio próximo o al final del Rally según sea el caso. Pero 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.

Será sancionado con la descalificación del Rally el competidor que dentro del periodo especificado en el reglamento particular de dicho Rally o lo indicado en el art. 9.6 ee, sea reportado levantando ruta y/o entrenando, en la ruta del rally, con un auto de competencia (únicamente autos de calle).

Los Competidores deben estar al pendiente de sus datos en los documentos oficiales así como de sus puntos por rally y durante el Campeonato. En caso de existir alguna omisión por parte de la organización deberá ser reportado al Comité Organizador del mismo o al Secretario del PAC al correo puebla.autoclub@gmail.com, con tiempo suficiente para modificar los datos.

Para fomentar la mejora constante de los Rallies del Campeonato Regional PAC, es obligatorio para cada tripulación llenar el formato “ENCUESTA DEL RALLY”, proporcionado en la libreta de ruta y entregarla al terminar el Rally al Director General o al auto Barredora.

9.2.- INSCRIPCIONES

Para que un competidor quede inscrito en un rally, deberá llenar completa su “FORMA DE INSCRIPCION” y “CARTA RESPONSIVA”, firmada cada una por piloto y navegante, estar afiliado a un club de la CNRM, liquidar la cuota de inscripción y hacerlo dentro del plazo estipulado en el reglamento particular, presentando licencia de conducir y de la FEMADAC vigente de Piloto y Navegante.

El Reglamento Particular de cada Rally indicará las fechas de apertura y cierre de inscripciones, así como el periodo con sobre cuota.

Es necesario que existan al menos 3 inscritos por categoría para poder puntuar en esta. En caso de que existan menos de 3 inscritos en el evento los autos inscritos subirán a la categoría inmediata superior.

9.2.1.- COSTO DE INSCRIPCIÓN

La cuota de inscripción será de **$3,500.00** para cualquier categoría. Socios PAC afiliados antes del 1º de Marzo de 2019, recibirán un descuento de $250.00 por Asociado en la inscripción en los eventos organizados por el club.
Se podrá cambiar algún integrante de la tripulación inscrita y/o cambiar el automóvil de competencia hasta treinta minutos antes del inicio del Escrutinio Administrativo siempre y cuando el vehículo pertenezca a la misma categoría, para lo cuál 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.

9.3.- NUMEROS DE COMPETENCIA

Los números de competencia deberán ser colocados obligatoriamente sobre las dos puertas delanteras, en cristales laterales traseros y uno de lado derecho en el medallón trasero del auto. Para rally de velocidad podrán ser del 100 al 199, limitado a 3 cifras.

Dichos números serán aprobados por el Presidente del PAC en el momento que el competidor solicite por escrito al correo puebla.autoclub@gmail.com, la asignación de su número para toda la temporada.

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, limpios, durante todo el recorrido. Para esto, se recomienda colocar loderas en las salpicaderas delanteras.

Los números serán de color naranja fluorescente o reflejante sobre fondo negro con una dimensión de 18 x 18 cm. de alto y ancho respectivamente, en tipo de letra arial negrita (bold) con un trazo mínimo de 2.5 cm. los cuales deberán ser adheridos sobre una plasta color negro de 20 x 20 cm. de alto y ancho respectivamente, en la esquina superior frontal de cada puerta, debajo del espejo retrovisor lateral, con tolerancia de más menos 10% en el número. Para los vidrios laterales y el medallón trasero los números deben ser de 25 x 25 cm.

9.4.- CARNET DE TIEMPOS

Hoja en la cual se indican los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre controles “A” y “CH” 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 una vez presentada la hoja de escrutinio cumplido en horario y lugar designado por el Director de Carrera.

El objetivo 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 en los servicios y/o en las etapas de reagrupamiento donde el tiempo y/o clima 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” , así como anotar el tiempo realizado en cada TC en la sección denominada “TIEMPOS ACUMULADOS”, y llevar el cálculo del tiempo acumulado de TC’s.

En la sección de “Tiempos Acumulados”, si un competidor comete algún error 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” (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 de la resta B – A, será motivo de 5 minutos de penalización a su tiempo final del Rally por cada omisión.

En caso de abandono es responsabilidad de la tripulación el entregar al auto barredora, completamente lleno y con las observaciones pertinentes, el formato de “NOTIFICACION DE ABANDONO”, incluido en su carpeta del competidor junto con su carnet de tiempos.

9.5.- AYUDA DE 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 paso 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, tenga la necesidad de recoger a algún otro competidor, sin embargo no podrá permanecer a bordo más allá del siguiente control conocido.

9.6.- OPERATIVO BASICO DE SEGURIDAD EN RALLIES PAC

Es responsabilidad de la tripulación portar la placa de estireno, que en el anverso contenga en letras grandes verdes en fondo blanco, la leyenda “OK” y en el reverso en letras rojas sobre fondo blanco una CRUZ ROJA y/o la leyenda de “SOS”.

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 “SOS” y uno de los tripulantes del primer auto en llegar al accidente ayudarán 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 “SOS” automáticamente se cancelará la etapa para todos los competidores. La señal “CRUZ ROJA” y/o la leyenda “SOS” solo se deben 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. Asimismo el competidor que no se detenga al mostrársele la señal de “CRUZ ROJA” y/o la leyenda “SOS” se hará acreedor a una sanción impuesta por el Presidente del PAC.

Cuando sea mostrada la señal de “CRUZ ROJA” y/o la leyenda “SOS” por un competidor, a partir de ese momento el TC se NEUTRALIZA, en caso de haber más autos por completar el TC, se les asignará el tiempo del auto de competencia más lento del bloque previo a la neutralización.

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 indicadas 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 del auto 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.

9.6.1 FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea definitivamente interrumpido antes del paso de la última tripulación, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo, que se obtendrá otorgando a todas las tripulaciones afectadas por las circunstancias de la interrupción, el peor de los tiempos realizados antes de la interrupción de la carrera.

Bajo criterio del Comisario el peor tiempo se determinará escogiendo entre los 4 últimos tiempos que hayan circulado el tramo en circunstancias normales.

9.7 DESCALIFICACIONES

Serán motivo de descalificación, entre otros, los siguientes puntos:
a) No llevar cascos protectores y cinturones puestos y abrochados en TC's, desde el CH hasta el control C, así como el traje anti fuego (nomex), excepto cuando la etapa sea cancelada.
b) No efectuar el número de vueltas completas exigidas por el Organizador en un Rally dónde 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 etapa durante el Rally.
f) Pasar un control en función en sentido contrario al Rally (aún de reversa).
g) La falta de licencia deportiva 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 un tramo de velocidad, solo será permitido cuando el vehículo efectúe un trompo o para realizar la maniobra necesaria para retomar el sentido correcto de la ruta.
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 o no registrar el chip (cuando se ocupe)
m) Llevar a bordo del automóvil recipientes con combustibles. Con la excepción del alcohol etílico contenido en el botiquín.
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) La portación de radio de banda civil o 2 metros para cualquier tipo de uso.
r) La falta de cualquiera de los requisitos de seguridad.
s) Hacer protestas, públicas o por cualquier medio electrónico y de comunicación.
t) No permanecer en el parque cerrado de la meta de llegada, 30 minutos cuando menos, 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 de algún TC ya iniciado.
v) Pasar lanzados al inicio de una TC en control tipo "A".
w) No tomar su tiempo en el control tipo "A" y/o "CH".
x) Efectuar reversa antes de la señal de fin de control y después de la de inicio de área de control.
y) Participar bajo el influjo de drogas o bebidas embriagantes.
z) No llevar durante todo el Rally la publicidad entregada por el Comité Organizador y/o el PAC.
aa) No hacer alto total en los controles tipo "A" y/o "CH".
bb) Cualquier violación al presente reglamento, sus anexos y modificaciones.
cc) Obstruir de cualquier manera el carril izquierdo dentro del área de control "CH – A, B y C.".
dd) El levantar ruta y/o entrenar con un auto de competencia dentro del periodo estipulado en el reglamento particular del rally en desarrollo (sólo autos de calle).
ee) No contar con un extintor mínimo de 2Kg. de polvo ABC al alcance y listo para usarse en el área de servicio de cada vehículo en competencia.
ff) Hacer mecánica, cambiar o modificar cualquier pieza del auto en cualquiera de los parques cerrados, reagrupamiento o reclasificación. Excepto en un caso de emergencia autorizado por el director de carrera y/o el comisario.
gg) La participación de cualquier tripulante con férula, yeso y/o dispositivos ortopédicos.(podrá haber excepciones a criterio del director médico del evento)
hh) La violación a los reglamentos de vialidad federal, estatal y/o municipal dentro del evento en curso, incluso desde los levantamientos o reconocimientos.
ii) Realizar cualquier etapa con tripulación incompleta.
jj) Cargar gasolina en áreas no autorizadas en la libreta de ruta, boletines y/o reglamento particular.
kk) Recibir asistencia mecánica de terceros dentro del tramo cronometrado (TC).

9.8.- RECLAMACIONES Y PROTESTAS

Solamente se podrán recibir reclamaciones y protestas de tripulaciones inscritas que hayan concluido todas las etapas del rally o de los jefes de equipos participantes, debidamente registrados con anterioridad ante el Presidente del PAC, siempre y cuando alguno de sus vehículos haya concluido el rally.

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, y acompañada cada una por $5,000.00 (cinco mil pesos 00/100 M.N.) en efectivo como fianza, así como de su licencia deportiva y la del piloto del auto protestado, las cuales serán devueltas a los competidores cuando se resuelva el caso sin penalización para los mismos.

Todas las reclamaciones respecto al Rally deberán ser presentadas por escrito antes 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 final.

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, al momento de recibirla, a más tardar 8 días hábiles después del evento, siempre y cuando éstos mismos no estén involucrados, en ese caso el Consejo de Honor y Justicia resolverá dicha protesta.

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 $8,000.00 (ocho mil pesos 00/100 M.N.) en efectivo por cada grupo mecánico protestado (electrónica/encendido, motor, caja de velocidades, suspensión etc…). El protestante deberá indicar exactamente la parte mecánica o punto que desea protestar, si la protesta implica diversos grupos mecánicos deberá presentar una protesta por cada uno de ellos con su respectiva fianza.

Los automóviles protestados serán requisados por el Director Técnico del PAC y su traslado será cubierto por el protestante. El Director Técnico dictaminará el fallo, que sólo será apelable ante la Mesa Directiva del PAC, siendo la decisión de ésta última 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 y la fianza de la protesta será efectiva y pasará a los fondos del PAC; en caso de que la protesta proceda, el automóvil será entregado sin armar, la fianza de la protesta será devuelta al protestante y la sanción del protestado será de un monto igual a la fianza en cuestión, la cual pasará a los fondos del PAC. Para cualquier falta o violación a las limitaciones técnicas especificadas, se sancionará a los tripulantes como sigue:

a) La descalificación del Rally.
b) La Mesa Directiva del PAC podrá a su juicio, aplicar otras sanciones económicas y disciplinarias.
c) 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.
d) Las protestas notoriamente triviales, a criterio del Comisario, basado en el reglamento vigente, podrán ser rechazadas. (falta de sustento u objeto).
e) Las protestas deberán ser resueltas durante el Rally ó a más tardar 8 días hábiles después del mismo y, en este caso, se detendrán los reconocimientos y/o trofeos de los involucrados (protestantes y protestados), hasta la resolución final.

También se podrán protestar actitudes antideportivas individuales o por equipo de los participantes, al igual que violaciones al presente reglamento (ver Art. 15 “Comportamiento en Rallies PAC”.).

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

9.9.- APELACIONES

Las decisiones y/o resoluciones tomadas por el Comisario durante un Rally, podrán ser apeladas por escrito ante el Presidente del PAC a más tardar 5 días después de haber sido publicadas o comunicadas.

Las apelaciones se podrán presentar sin costo **al Comité de Honor y Justicia del PAC** deberá resolver por escrito cómo máximo 15 días hábiles después de su presentación.

10.- CATEGORIAS DE AUTOMOVILES

Podrá participar cualquier automóvil de producción en serie y cualquier modelo, en excelentes condiciones estéticas y mecánicas revisado por el Comité Técnico del Campeonato, cumpliendo los requisitos de seguridad y las restricciones técnicas de su categoría.

Los automóviles participantes en el Campeonato de Rallies de velocidad PAC se subdividirán en las siguientes categorías:

“R 1”
“R 2”
“R 3”
“B”
“R 4”
“Open”
“Invitación”

“LIBRE”

Todas las Categorías “**R”** obtendrán puntos para la clasificación general de cada rally y del Campeonato, la categoría libre recibirá el premio obtenido en cada evento.

Cualquier automóvil que participe en el Campeonato o aparezca por primera vez en el mercado nacional, será ubicado en la categoría que le corresponda, de acuerdo con la decisión del Comité Técnico del Campeonato PAC.

11.- REGLAMENTO TÉCNICO.

11.1.- CATEGORIA “R1”:

En esta categoría podrán participar vehículos con cilindrada máxima de 1600 c.c. con hasta 4 pistones naturalmente aspirados con no más de 115 caballos de fuerza declarados en la ficha técnica del auto, cuando salió al mercado, que cumplan los incisos de seguridad Art. 7.7.3.
No se permite caja secuencias
No se permite turbo cargador
No se permite súper cargador
No se permite motor rotativo
No se permite tracción integral ó 4 x 4
LLantas con tradewear No menor a 180
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 originales en posición y ubicación originales.
Se permite remplazar el elemento filtro de aire de serie, por filtro de aire de alto flujo, conservando el diámetro de admisión y ubicación de serie del auto.
Se permite el maquinado de cilindros hasta 0.020” (veinte milésimas de pulgada) sin rebasar la cilindrada máxima permitida
Se permite maquinar el cigüeñal hasta 0.030” (treinta milésimas de pulgada)
Se permite la instalación de pistones, anillos, metales de bancada y metales de biela en la medida en que se rectificaron estos componentes
El motor y la caja de cambios deben corresponder a la ficha técnica del auto
Se permite el recambio de rines y llantas con +1” / -1" (más / menos una pulgada) de la original.
Se permite la instalación de spoilers y/o alerones que no rebasen la línea máxima del techo del auto
Está permitida la reprogramación o cambio de chip de la ECU siempre y cuando ésta sea la de origen.
Está permitido el uso o cambio de Headers, bobinas, inyectores, cables de bujías, bujías, cuerpo de aceleración, sistemas de frenos de disco, freno de mano hidráulico y reguladores de presión de frenado, siempre y cuando no se modifiquen los anclajes o ubicaciones de origen para cada pieza sustituida.
En esta categoría no se permiten vehículos preparados para pista o circuito.
Es obligatorio colocar switch general de corriente operando correctamente, es decir, al desconectarse debe cortar completamente la corriente eléctrica y el motor se debe detener, este debe tener un chicote para poder accionarse desde fuera del auto.
Los seguros de cofre y de cajuela (pinghood) son obligatorios y no deberán tener chapa trasera.

11.2.- CATEGORIA “R2”.

En esta categoría podrán participar vehículos con cilindrada máxima de 1800 c.c. con hasta 4 pistones. declarados en la ficha técnica del auto, cuando salió al mercado, libremente modificados en su mecánica pero conservando su configuración original (entendiéndose que el motor y la transmisión deberán conservar su posición y orientación original y que no se podrá hacer motriz un eje que de origen no lo sea y viceversa), que cumplan los incisos de seguridad Art. 7.7.3.
No se permite Caja secuencial
No se permite turbo cargador
No se permite supe cargador
No se permite motor rotativo
No se permite tracción integral ó 4 x 4
Se permiten llantas con tradewear menor a 180
Se permite el libre maquinado de cilindros y cigüeñal sin rebasar la cilindrada máxima permitida
El motor y la transmisión deben corresponder a la marca del auto pudiendo ser modificadas en su interior sin rebasar la cilindrada de la categoría.
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.
Es obligatorio colocar switch general de corriente operando correctamente, es decir, al desconectarse debe cortar completamente la corriente eléctrica y el motor se debe detener, este debe tener un chicote para poder accionarse desde fuera del auto.
Los seguros de cofre y de cajuela (pinghood) son obligatorios y no deberán tener chapa trasera.

11.3.*- CATEGORIA "R3*"

En esta categoría podrán participar vehículos normalmente aspirados con cilindrada máxima de 2000 c.c. con hasta 4 pistones, libremente modificados en su mecánica pero conservando su configuración original (entendiéndose que el motor y la transmisión deberán conservar su posición y orientación original y que no se podrá hacer motriz un eje que de origen no lo sea y viceversa), que cumplan los incisos de seguridad Art. 7.7.3. Asi como vehículos hasta 1400 c.c Turbo o súper cargados con hasta 4 pistones, libremente modificados en su mecánica pero conservando su configuración original (entendiéndose que el motor y la transmisión deberán conservar su posición y orientación original y que no se podrá hacer motriz un eje que de origen no lo sea y viceversa), que cumplan los incisos de seguridad Art. 7.7.3.
No se permite motor rotativo
No se permite tracción integral ó 4 x 4
Se permite el libre maquinado de cilindros y cigüeñal sin rebasar la cilindrada máxima permitida
El motor y la caja deben corresponder a la ficha técnica 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.
Es obligatorio colocar switch general de corriente operando correctamente, es decir, al desconectarse debe cortar completamente la corriente eléctrica y el motor se debe detener, este debe tener un chicote para poder accionarse desde fuera del auto.
Los seguros de cofre y de cajuela (pinghood) son obligatorios y no deberán tener chapa trasera.

11.4.- CATEGORÍA "R4"

En esta categoría podrán participar vehículos con cilindrada máxima de 2000 c.c. turbo cargados o súper cargados con hasta 4 pistones, libremente modificados en su mecánica pero conservando su configuración original (entendiéndose que el motor y la transmisión deberán conservar su posición y orientación original y que no se podrá hacer motriz un eje que de origen no lo sea y viceversa), que cumplan los incisos de seguridad Art. 7.7.3.
Se permite turbo cargador
Se permite supe cargador
No se permite motor rotativo
No se permite tracción integral ó 4 x 4
Se permite el libre maquinado de cilindros y cigüeñal sin rebasar la cilindrada máxima permitida
El motor y la caja deben corresponder a la ficha técnica 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.
Es obligatorio colocar switch general de corriente operando correctamente, es decir, al desconectarse debe cortar completamente la corriente eléctrica y el motor se debe detener, este debe tener un chicote para poder accionarse desde fuera del auto.
Los seguros de cofre y de cajuela (pinghood) son obligatorios y no deberán tener chapa trasera.

11.5.- CATEGORIA “B”

Serán vehículos producidos antes del 2005.
En esta categoría podrán participar vehículos con cilindrada máxima de 2000 c.c. con hasta 4 pistones, libremente modificados en su mecánica pero conservando su configuración original (entendiéndose que el motor y la transmisión deberán conservar su posición y orientación original y que no se podrá hacer motriz un eje que de origen no lo sea y viceversa), que cumplan los incisos de seguridad Art. 7.7.3.
No se permite turbo cargador
No se permite super cargador
No se permite motor rotativo
No se permite tracción integral ó 4 x 4
Se permite el libre maquinado de cilindros y cigüeñal sin rebasar la cilindrada máxima permitida
El motor y la caja deben corresponder a la marca del auto
No se permite sustituir ningún cristal por micas ni policarbonato
Se permite la instalación de spoilers y/o alerones.
Es obligatorio colocar switch general de corriente operando correctamente, es decir, al desconectarse debe cortar completamente la corriente eléctrica y el motor se debe detener, este debe tener un chicote para poder accionarse desde fuera del auto.
Los seguros de cofre y de cajuela (pinghood) son obligatorios y no deberán tener chapa trasera.

11.5.- CATEGORIA "LIBRE

En esta categoría podrán participar todos los autos que no cumplan con las restricciones de las categorías B, R1, R2, R3, R4, INVITACIÓN que cumplan los incisos de seguridad Art. 7.7.3.
Es obligatorio colocar switch general de corriente operando correctamente, es decir, al desconectarse debe cortar completamente la corriente eléctrica y el motor se debe detener este debe tener un chicote para poder accionarse desde fuera del auto.
Los seguros de cofre y de cajuela (pinghood) son obligatorios y no deberán tener chapa trasera.
Se permite sustituir cualquier pieza de vehículo por fibra de vidrio o kevlar, siempre y cuando sean piezas desmontables (cajuela, cofre y/o salpicaderas)
Se permite la instalación de spoilers y/o alerones.

11.6.- CATEGORÍA INVITACIÓN

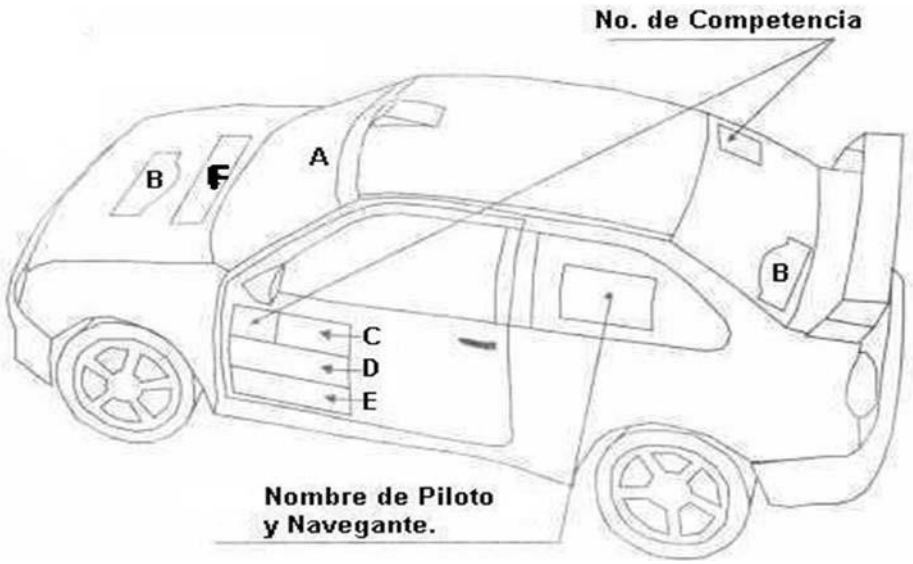
En esta categoría podrán participar los autos regulados en el reglamento de la carrera panamericana. Esta categoría no podrá puntuar por el campeonato absoluto PAC.

12. - P U B L I C I D A D

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

a) Centro de la parte superior del parabrisas – 1 con área 90 x 12 cm. Para uso exclusivo del PAC
b) Placas de Rally cajuela y cofre – 2 con área 40 x 25 cm c/u.
c) Parte superior de la plasta de puerta junto a los números de competencia – 2 con área de 40 x 20 cm c/u. Para uso exclusivo del Comité Organizador.
d) Parte central de la plasta de puerta debajo de los números de competencia 2 con área de 60 x 16 cm c/u. Para uso exclusivo del Comité Organizador.
e) Parte inferior de la plasta de puerta - 2 con área de 60 x 16 cm c/u

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



ESPACIOS PUBLICITARIOS EXCLUSIVOS DEL ORGANIZADOR

El resto del área se usará para publicidad del competidor.

En el área de servicio los competidores podrán disponer de un área de 2 metros alrededor de su automóvil para efectos de publicidad. Si requieren de más espacio es necesario solicitárselo al Comité Organizador del Rally.
En los eventos organizados por el Puebla Auto Club A.C las metas o arcos de salida, intermedios o de llegada en un área de 5 metros en los laterales, 5 metros atrás y de 5 metros al frente, podrán ser utilizados por los competidores regulados por el Comité Organizador, siendo obligatoria la solicitud de espacios con 30 días de anticipación. (Excepto eventos realizados por otros clubes o promotoras).
Si existiera una prueba especial iniciándose en dicho arco, ésta se debe considerar como área para publicidad exclusiva del Organizador.

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.

13.- IMAGEN

Para que nuestro deporte tenga la imagen de seriedad y profesionalismo que merece, se obliga a los colaboradores y participantes tomar en cuenta los siguientes puntos:
a) Respeto a los reglamentos de tránsito, sobre todo en poblaciones.
b) Conservar compostura en los lugares públicos, salida, metas, entrega de premios, etc.
c) El uso ó consumo de bebidas alcohólicas, drogas o cualquier fármaco de los llamados ilegales por parte de personas involucradas en los Rallies sancionados por el PAC (oficiales, controles, organizadores o competidores y miembros de sus equipos), durante los mismos significará imposición de sanciones económicas, que irán desde los $1,000.00 hasta los $5,000.00, la suspensión ó descalificación inmediata del interesado incluyendo posibles sanciones posteriores.
d) Todos los participantes deberán mantener una conducta positiva y respetuosa hacia todos los que hacen posible este deporte, compañeros, organizadores y usuarios de carreteras. Nuestro entusiasmo y actitud son la mejor invitación a futuros participantes. Debemos tener una conciencia ecológica en el sentido de no ensuciar carreteras y molestar lo menos posible a los usuarios y vecinos.
e) Tener presente que la sociedad nos permite el uso de sus recursos (carreteras), por eso le debemos gratitud y es nuestra obligación moral de aportarles algo.

14.- COMITE ORGANIZADOR DEL CAMPEONATO

El Comité Organizador del Campeonato de Rallies PAC estará integrado de la siguiente forma:

- DIRECTOR GENERAL- RICARDO FERNANDEZ
- DIRECTOR DEL CAMPEONATO- RICARDO HUERTA
- DIRECTOR DE CARRERA- A DESIGNAR POR EVENTO
- DIRECTOR DE SEGURIDAD- SALVADOR ANZURES
- DIRECTOR MEDICO- A DESIGNAR POR EVENTO
- JEFE DE ESCRUTINIO- HUGO RODRIGUEZ/ ROBERTO SUAREZ
- JEFE DE PRENSA Y PROMOCIÓN – CARLOS DORANTES
- COORDINADOR(ES) DEL (LOS) GRUPO(S) DE CONTROLES- ADRIANA DOMINGUEZ

14.1.- RALLIES POR OTROS CLUBES O PROMOTORAS

En caso de que el PAC decida asociarse en cualquier Rally del Campeonato de Rallies PAC a otro club automovilístico y/o promotora de Rallies deportivos, deberá (n) acatar las siguientes disposiciones por cada Rally otorgado:

a) Deberá haber un contrato firmado por el club o la promotora responsable del Rally y por el Presidente del PAC en donde se especifiquen todos los puntos de responsabilidad de cada una de las partes. Podrá ratificarse ante Notario según se acuerde.
b) Prevalecerá el Reglamento de Rallies PAC 2019 y cualquier reglamento específico del Rally deberá ser revisado y aprobado por el Consejo Directivo del PAC según la ruta crítica establecida en el art. 7.5 del presente reglamento.
c) La ruta, distancias y tiempos de etapas deberán ser aprobados por la Mesa Directiva del PAC según la ruta crítica establecida en el art. 7.5 del presente reglamento, al igual que el reglamento particular, libreta de ruta y patrocinadores.
d) Todos los cambios y sugerencias del Comisario designado para el Rally serán dados a conocer vía boletín (es) a todos los participantes.
e) En toda la papelería del Rally deberá estar presente el nombre del Campeonato Regional de Rallies PAC y el logotipo del club, así como el logotipo y/o la razón social del club o la promotora responsable del Rally ante las diferentes dependencias oficiales y deportivas.
f) El club o la promotora responsable del Rally deberá tramitar todos los permisos necesarios ante las dependencias oficiales y deportivas para la realización del Rally, así como encargarse de todos los costos y gastos necesarios para el Rally, aún cancelándose el evento.
g) Es obligatorio contar al menos con el siguiente equipo de apoyo y de seguridad para la realización del Rally y durante todo el mismo: 3 automóviles insignia (000, 00 y 0), los vehículos de primera intervención médica necesarios (VPI), 1 barredora, las ambulancias y grúas necesarias, así como los equipos de controles necesarios (con el tiempo suficiente y amplio para su traslado) para la realización de las etapas especiales, equipo de comunicación entre las insignias, intervenciones y barredoras, equipo de señalización y comunicación para los equipos de controles.
h) El Consejo Directivo del PAC se reserva el derecho de suspender o cancelar el Rally si lo juzga conveniente al infringir cualquier artículo del presente reglamento y/o contrato respectivo.
i) El club o la promotora responsable del Rally deberá entregar al Presidente del PAC el archivo completo del Rally a más tardar el martes posterior del evento para su calificación interna, incluyendo los reportes de los directores de área.
j) El club o la promotora responsable del Rally deberá aceptar a los Directivos y Oficiales del Campeonato que designe el Presidente y/o el Consejo Directivo del PAC en los cargos que sugieran los mismos.
k) El club o la promotora responsable del Rally se hará acreedor a una sanción económica de $50,000.00 (cincuenta mil pesos 00/100 M.N.) si el Rally es cancelado por motivos imputables a ellos mismos, además de subsanar los compromisos adquiridos por el PAC.
l) Todo acuerdo verbal relacionado a cualquier tema referente al Puebla Auto Club A. C. no tendrá validez, salvo el caso de hacerse por escrito.

15.- COMPORTAMIENTO EN EVENTOS P A C

Cualquier participante en Rallies y/o eventos del PAC, sean organizados por el club mismo o por terceros, deberán mantener una conducta y comportamiento intachables de acuerdo con la imagen del rallismo como deporte de convivencia y la integridad de sus patrocinadores (ver también Art. 9.1 y Art. 13).

Lo anterior exige un cuidado total a todo nuestro entorno, basado en el respeto a sí mismo, a nuestros semejantes y sus bienes, a las autoridades deportivas, los reglamentos vigentes, y a nuestro medio ambiente.

Cuando un competidor, socio activo o un invitado de éste cometa una falta al presente artículo, y dependiendo de la gravedad de la falta a juicio del Presidente del PAC, se hará acreedor a cualquiera de las siguientes sanciones:

a) Si es socio activo: Se hará acreedor a una suspensión tanto de sus derechos como miembro activo PAC, así como de su participación en Rallies PAC, por el tiempo que defina el Presidente del Consejo de Directores.
b) Si es invitado de algún socio activo: se le negará el acceso a cualquier evento PAC posterior, por el tiempo que defina el Presidente del PAC. Además de penalizar al socio que le hizo la invitación.
c) En ambos casos: si las personas involucradas tienen vigente su licencia ante la Autoridad Deportiva correspondiente y si la situación lo amerita, según el Presidente del PAC, se gestionará la suspensión de su licencia por el tiempo que determine el citado Presidente del PAC.

En todos los casos:

El Comité de Admisión del PAC se reserva el derecho de aceptar o rechazar cualquier afiliación al PAC y de los invitados de sus socios para cualquier Evento.

El Presidente del PAC y/o el Comité de Apelación y Arbitraje del PAC 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 Rallies PAC y de la aplicación de dichas decisiones.

Todos los participantes en los eventos del PAC se regirán única y exclusivamente por el Estatuto y Reglamentos en primera instancia del Puebla Auto Club A.C.

16.- EVENTUALIDADES

Cualquier eventualidad que no estuviera contemplada en este reglamento, será resuelta en primera instancia por el Presidente del PAC y en segunda instancia por apelación ante el Comité de Honor y Justicia del PAC.

- Para lo expuesto en el párrafo inmediato anterior, se deberán agotar todas y cada una de las instancias mencionadas.
- Todo aquello que no se encuentre expresamente autorizado en este Reglamento se entenderá prohibido y será motivo de sanción por parte del Presidente del PAC.
- La Mesa Directiva del PAC está autorizada para modificar, agregar, cancelar y afinar cualquier punto de este Reglamento, siempre con el afán de mejorar el Rallismo y nunca en perjuicio de sus participantes y/o normas supletorias al mismo.

REGLAMENTO INTERIOR PAC

Art. 1 Este reglamento deberá ser acatado por todos los socios del Puebla Auto Club A.C. (PAC) y sus invitados, los cuales serán sólo oficialmente reconocidos al poseer y portar la credencial que los acredite como socios del PAC o invitado PAC.

Art. 2 Para ser socio del PAC el prospecto en cuestión deberá llenar completamente la “SOLICITUD DE AFILIACION” correspondiente, (contar con el aval de un socio afiliado al club y/o miembro del Consejo Directivo) y la cuota de afiliación al Comité de Admisiones del PAC, el cual tendrá plena libertad de admitir o rechazar a dicha persona. Al ser admitido el prospecto, tendrá los derechos y obligaciones como Socio PAC al 31 de diciembre del año en curso.

Art. 3 El Comité de Admisión del PAC está formado por 3 socios: el Presidente del PAC y 2 socios que son nombrados por el Consejo Directivo en funciones y su cargo será al 31 de diciembre del año en curso.

Art. 4 El socio y/o su (s) invitado (s) aceptado (s) al PAC se compromete (n):
A observar buena conducta deportiva y social en todos los actos o eventos organizados por el PAC.
A no hacer mal uso de las instalaciones prestadas, alquiladas o propias del PAC.
A no hacer mal uso del nombre deportivo del PAC
A no causar ofensas o actos de agresión al Consejo Directivo, así como a ningún socio del club, durante los eventos que participe el Puebla Auto Club.
A portar a la vista su (s) credencial (s) respectiva (s) en eventos PAC.

Art. 5 Las conductas agresivas y ofensas graves tanto en persona como en medios electrónicos, en este último cuando se haga mención de algún evento PAC o que tenga relación con el PAC, serán juzgadas y sancionadas por el Consejo Directivo del PAC y su castigo podrá ser desde un simple llamado de atención, un castigo temporal, hasta la expulsión o no admisión al seno del club por el tiempo que se determine respecto a dicho mal comportamiento.

Art. 6 Para las faltas no graves o administrativas, el Presidente en Funciones junto con el Comité de Admisiones designaran las sanciones adecuadas a dichas faltas.

Art. 7 El Presidente del PAC, sin perjuicio de ninguna autoridad, podrá imponer sanciones a organizadores, competidores y cualquier persona involucrada en los eventos PAC, aún no siendo socio del club, pudiendo en cualquier orden suspenderlos, amonestarlos, multarlos, descalificarlos y/o excluirlos del Rallismo regional, de acuerdo a la gravedad de la falta cometida.

Art. 8 Todos los socios del PAC tendrán derecho a voz y voto cuando se celebre la asamblea general de asociados, o cuando menos quince socios soliciten que se convoque a una Asamblea Extraordinaria, en términos del Estatuto del PAC.

Art. 9 Los afiliados al PAC tendrán derecho a todos los descuentos, rebajas o promociones que el club o algún asociado consiga o conceda en exclusiva a socios del PAC.

Art. 10 Únicamente los socios del PAC tendrán derecho a adquirir y portar chamarras, camisetas, gorras, camisas, etc. Que les identifique en los eventos o actos sociales y deportivos, previo pago por cada una de las prendas con cargo a cada socio, y con los diseños, colores y logotipos autorizados por el Consejo Directivo en funciones.

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 1996		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO 1	RAUL REYNA	OLLIVER REYNA
GRUPO 2	SALVADOR ANZURES	CARLOS GARCIA
NOVATOS		
GRUPO 1	MARCO A ANDRADE	YANINA YUNES
GRUPO 2	OSCAR BERTHEAU	GERARDO PORTALOPEZ
TUBULARES	ALEJANDRO CHAVEZ	ARTURO BERRA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 1997		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
MODIFICADOS	IVAN KLEIN	JOSE LUIS RODRIGUEZ
ESTANDAR	SALVADOR ANZURES	CARLOS GARCIA
NOVATOS		
MODIFICADOS	ENRIQUE LOPEZ L.	FERNANDO MEDINA
ESTANDAR	SORAYA ARIZA	ERIKA FRANCO
TUBULARES	ALEJANDRO CHAVEZ	HUMBERTO AGUILAR

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 1998		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE

ABSOLUTOS	OLIVER REYNA	FLAVIO REYNA
MODIFICADOS	OLIVER REYNA	FERNANDO ARROYO
ESTANDAR	SALVADOR ANZURES	FLAVIO REYNA
NOVATOS		
MODIFICADOS	CARLOS VILLEGAS	ALBERTO SOSA
ESTANDAR	ANGEL	MANUEL
	GARCIA	MADRIGAL

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 1999		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
ABSOLUTOS	OLIVER REYNA	FERNANDO REYNA
GRUPO B	OLIVER REYNA	FERNANDO REYNA
GRUPO C	OCTAVIO GOMEZ	FLAVIO REYNA
NOVATOS	JOSE LUIS RODRIGUEZ	GUILLERMO LOPEZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2000		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
ABSOLUTOS	RAUL REYNA	ARACELY REYNA
GRUPO B	RAUL REYNA	ARACELY REYNA
GRUPO C	CARLOS VILLEGAS	JAVIER MALAJEVICH
NOVATOS	ALEJANDRO LOPEZ	OSCAR SILVA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2001		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
ABSOLUTOS	FERNANDO VIVANCO	ROBERTO M ZAVALETA
GRUPO B	FERNANDO VIVANCO	ROBERTO M ZAVALETA
GRUPO C	OCTAVIO GOMEZ	FERNANDO ARROYO
NOVATOS	CARLOS TELLO	MAURICIO IBARRA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2002		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
ABSOLUTOS	ALFREDO LORANCA	FRANCISCO RAMIREZ
GRUPO B	ALFREDO LORANCA	FRANCISCO RAMIREZ
GRUPO C	GABRIEL MIRANDA	RICARDO GONZALEZ
NOVATOS	GABRIEL MIRANDA	RICARDO GONZALEZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2003		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
ABSOLUTOS	ALFREDO LORANCA	FRANCISCO RAMIREZ
GRUPO N3	ROBERTO MAURO	ARMANDO MAURO
GRUPO B	ALFREDO LORANCA	FRANCISCO RAMIREZ
GRUPO C	GABRIEL MIRANDA	RICARDO GONZALEZ
NOVATOS	GABRIEL MIRANDA	RICARDO GONZALEZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2004		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO A	OLLIVER REYNA	FERNANDO REYNA
GRUPO B	GABRIEL MIRANDA	RICARDO GONZALEZ
GRUPO C	OSCAR GONZALEZ	MARTIN MUÑOZ
GRUPO N3	EMILIO VELAZQUEZ	LAURO ARIAS
NOVATOS	EMILIO VELAZQUEZ	LAURO ARIAS

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2005		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO N3	EMILIO VELAZQUEZ	LAURO ARIAS
GRUPO B	JOSE LUIS ROCHA	PIER PAOLO GOZZER
GRUPO C	ALEJANDRO CUNNINGHAM	JUAN P LOPEZ PORTILLO
GRUPO OPEN	OLIVER REYNA	FERNANDO REYNA

NOVATOS	JOSE LUIS ROCHA	PIER PAOLO GOZZER

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2006		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO N3	EMILIO VELAZQUEZ	LAURO ARIAS
GRUPO B	ALEJANDRO CUNNINGHAM	ROSSINA NUCHE
GRUPO C	MANUEL IGUINIZ	ADOLFO OLGUIN
NOVATOS	MANUEL	ADOLFO
	IGUINIZ	OLGUIN

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2007		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO N3	EMILIO VELAZQUEZ	CHRISTIAN CORONEL
GRUPO N2	MANUEL BRISEÑO	JAIR IBARRA
GRUPO B	JOSE LUIS ROCHA	PIER PAOLO GOZZER
GRUPO C	PABLO MORENO	CARLOS TELLO
OPEN	JOSE MIGUEL LOPEZ	REYNALDO BOJALIL
NOVATOS	PABLO MORENO	EDUARDO SUAREZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2008		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO N3	EMILIO VELAZQUEZ	MAURICIO JIMENEZ
GRUPO N2	MANUEL BRISEÑO	JAIR IBARRA

GRUPO B	JOSE LUIS RODRIGUEZ	ALEJANDRO CHAVEZ
GRUPO C	CESAR SILVA	CARLOS TELLO
OPEN	RICARDO TRIVIÑO	MARCO HERNANDEZ
NOVATOS	JULIO DE BOTTON	RAFAEL GARCIA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2009		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO A 7	HUGO RODRIGUEZ	CHRISTIAN FRANZ
GRUPO A6	JORGE CHAVEZ	ANTONIO CHAVEZ
GRUPO N3	MANUEL IGINIZ	MAURICIO JIMENEZ
GRUPO N2	GABRIEL DEL VALLE	ALEJANDRO HERMOSO
GRUPO B	DIEGO VARGAS	MAURICIO MANZANARES
OPEN	RODRIGO SALGADO	GUILLERMO LOPEZ
NOVATOS	RAFAEL	RAFAEL

	GOMEZ ROBLES	GOMEZ RUIZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2010		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO A 7	EMILIO VELAZQUEZ	ALEJANDRO MALANCO
GRUPO A6	JORGE CHAVEZ	ANTONIO CHAVEZ
GRUPO N2	GABRIEL DEL VALLE	ALEJANDRO HERMOSO
GRUPO B	JAVIER VERGARA	LUIS E SAMPEDRO
OPEN	JOSE LUIS RODRIGUEZ	GUILLERMO LOPEZ
NOVATOS	JAVIER VERGARA	LUIS E SAMPEDRO

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2011		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO A 7	ROBERTO M ZAVALETA	MARTIN MUÑOZ
GRUPO A6	PIER PAOLO GOZZER	CHRISTIAN FRANZ
GRUPO N2	MARIO RUIZ DEL SOL	
GRUPO B	JAVIER VERGARA	LUIS E SAMPEDRO
OPEN	JOSE LUIS RODRIGUEZ	GUILLERMO LOPEZ
ABSOLUTO	ROBERTO M ZAVALETA	ANTONIO CHAVEZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2012		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE

GRUPO A 7	OSCAR GONZALEZ	EUMIR IBARRA
GRUPO A6	MARIO RUIZ DEL SOL	JAIR IBARRA
GRUPO N2	GUILLERMO CHAVEZ	ANTONIO CHAVEZ
OPEN	ROBERTO M ZAVALETA	ALBERTO SOSA
ABSOLUTO	ROBERTO M ZAVALETA	ALBERTO SOSA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2013

CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO A 7	ELISEO HERNANDEZ	OSCAR HERNANDEZ
GRUPO A6	PIER GOZZER	CHRISTIAN FRANZ
GRUPO N2	JAVIER VERGARA	JUAN F. DE LA CALLEJA
GRUPO B	DANIEL HERNANDEZ	PAZ HERNANDEZ
OPEN	EMILIO VELAZQUEZ	JAVIER MARIN
ABSOLUTO	EMILIO VELAZQUEZ	PAZ HERNANDEZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2014

CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO R1	JORGE RIVERO	ADRIAN SAMPEDRO
GRUPO R2	PIER GOZZER	MARTIN MUÑOZ

GRUPO R3	VHRISTIAN GOMEZ	YAIR RAMIREZ
LIBRE	JORGE CHAVEZ	ALBERTO SOSA
NOVATOS	CHRISTIAN GOMEZ	YAIR RAMIREZ
ABSOLUTO	JORGE CHAVEZ	ALBERTO SOSA
INICIACION	MYRIAM GARCIA	SANDRA RASILLA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2015		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO R1	CHRISTIAN FRANZ	JAIR IBARRA
GRUPO R2	PIER GOZZER	MARTIN MUÑOZ
GRUPO R3	HECTOR HERNANDEZ	JORGE LUIS PORRAS
LIBRE	JORGE CHAVEZ	ALBERTO SOSA
NOVATOS	ALFREDO M ZAVALETA	SERGIO DORANTES

ABSOLUTO	JORGE CHAVEZ	ALBERTO SOSA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2016		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO R1	ARMANDO FLORES	LAURA LOPEZ
GRUPO R2	ALBERTO SOSA	SERGIO VILLAVICENCIO
GRUPO R3	ROBERTO SERRANO P	ROBERTO SERRANO P
LIBRE	JORGE CHAVEZ	GUILLERMO CHAVEZ
NOVATOS	ROBERTO SERRANO P	ROBERTO SERRANO P
ABSOLUTO	ALFREDO M ZAVALETA	SERGIO DORANTES

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2017		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO R1	HECTOR MANDUJANO	FABIOLA AGUILA
GRUPO R2	ARMANDO FLORES	LAURA LOPEZ
GRUPO R3	OCTAVIO MENDOZA	JORGE LUIS MENDOZA
GRUPO R4	JOSE LUIS RODRIGUEZ	GUILLERMO LOPEZ
GRUPO B	DANIEL MALDONADO	OSCAR MALDONADO
LIBRE	ALFREDO M ZAVALETA	RODRIGO FLORES U
NOVATOS	OCTAVIO MENDOZA	JORGE LUIS MENDOZA
ABSOLUTOS	ALFREDO M ZAVALETA	JORGE LUIS MENDOZA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2018		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO R1	DAVID BARRIOS	SERGIO DORANTES
GRUPO R2	ARMANDO FLORES	LAURA LOPEZ
GRUPO R3	DANIEL MALDONADO	MARIO RASILLA
GRUPO R4	ALFREDO M ZAVALETA	VICTOR PEREZ COUTO
LIBRE	ANTONIO DE LUNA	JULIO CESAR ZEPEDA
NOVATOS	ANTONIO DE LUNA	JULIO CESAR ZEPEDA
ABSOLUTOS	ALFREDO M ZAVALETA	VICTOR PEREZ COUTO

ESTE REGLAMENTO SE REVISO EL 09 DE ENERO DE 2020, EN REUNION OFICIAL DEL PUEBLA AUTO CLUB, A.C.

LISTA DE ASISTENCIA:

RICARDO FERNANDEZ
JAVIER VERGARA
ROBERTO SUAREZ
CARLOS RAMIREZ
ROBERTO ZAVALETA
SERGIO DORANTES
MARIO RASILLA
FABIOLA AGUILA
GUILLERMO LOPEZ
ABRAHAM ARABI
ROBERTO ROJAS
ALBERTO SOSA
DAVID BARRIOS
JUAN F. DE LA CALLEJA

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL SIN LA APROBACIÓN POR ESCRITO DEL PUEBLA AUTO CLUB, A.C.

MMXX Puebla Auto Club, A.C.
.