



CAMPEONATO REGIONAL DE RALLIES DE OCCIDENTE

REGLAMENTO

2021

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”.

CAMPEONES ABSOLUTOS DEL REGIONAL DE OCCIDENTE

AÑO	PILOTO	NAVEGANTE
2009	Louis Suberville	Daimon Cárdenas
2010	Víctor Pérez Couto.	Eduardo Espinoza C.
2015	Carlos Salas	Adrián Carmona
2016	Antonio Peñaflor	Christel Gil O.
2017	Carlos Huerta Damian.	Carlos Lozano Sánchez.
2018	Antonio Cárdenas	Christel Gil O.
2019	Gerardo Hernández M.	Juan G- Hernández P.
2020	Carlos Huerta Damian	Carlos Lozano Sánchez

INDICE:	PAG.No
CAMPEONES ABSOLUTOS DEL REGIONAL DE OCCIDENTE	3
INDICE	4
CLAUSULA OBLIGATORIA	5
1.- OBJETIVO	5
1.1.- CONSEJO TÉCNICO DEL CRO	5
1.2..- FUNCIONES, OBLIGACIONES Y FACULTADES	5
2.- COMISARIO	5
3.- CATEGORIAS Y FORMA DE PUNTUACION	6
3.1.- CATEGORIAS, GRUPOS Y PUNTOS	6
3.2.- TROFEOS	7
4.- TIPO DE ETAPAS	7
4.1.- PARQUE CERRADO	8
4.2.- TRAMO CRONOMETRADO (TC)	8
4.3.- ENLACE	8
4.4.- SECCION	9
4.5.- ESPECIAL	9
4.6.- SERVICIO	9
4.7.- REAGRUPAMIENTO	10
4.8.- RECLASIFICACION	10
5.- LIBRETA DE RUTA	10
5.1.- FORMATO DE LIBRETA DE RUTA	10
5.2.- FRECUENCIA Y ORDEN DE SALIDA	11
5.3.- AUTOS DE SEGURIDAD	12
5.4.- REGLAMENTO PARTICULAR (CONVOCATORIA) Y..	12
5.5.- RUTA CRÍTICA	13
5.6.- ESCRUTINIO	13
5.7- ESCRUTINIOS ADMINISTRATIVO, TECNICO Y REQ...	14
5.8.- EXAMEN MEDICO	17
6.- CONTROLES	17
6.1.- TIPOS DE CONTROL	18
6.2.- PENALIZACIONES	22
6.3.- VUELTA EN “U”	23
7.- COMPETIDORES	23
7.1.- RESPONSABILIDADES	23
7.2- INSCRIPCIONES	24
7.3. NUMEROS DE COMPETENCIA	25
7.4.- CARNET DE TIEMPOS	25
7.5.- PROCEDIMIENTO PARA OPTAR POR SUPER-RALLY	27
7.6.- AYUDA DE TERCEROS	29
7.7.- DESCALIFICACIONES	31
7.8.- RECLAMACIONES Y PROTESTAS	32
7.9.- APELACIONES	33
8.- GRUPOS DE AUTOMOVILES	33
9.- REGLAMENTO TECNICO – ESPECIFICACIONES	33
9.1.- GRUPO 1	34
9.2.- GRUPO 2	35
9.3.- GRUPO 3	36
9.4.- GRUPO LIBRE (OPEN)	36
10.- PUBLICIDAD	36
10.1- ESPACIOS PUBLICITARIOS EXCLUSIVOS	37
11.- ANEXOS – FIA (LISTAS TÉCNICAS)	38

CLAUSULA OBLIGATORIA.-

Este reglamento regula los Rallies del Campeonato Regional de Rallies de Occidente (CRO), organizado por el Club Automovilístico Santiago, A.C.(CASAC) , el Club Automovilístico Morelia A.C.(CAMAC) y el Rally Automóvil Club (RAC) y todos los competidores que se inscriban y compitan en cualquier evento del Campeonato Regional de Rallies de Occidente aceptan este Reglamento como la Única norma que rige a los participantes en dichos eventos.

El presente documento, tendrá uso como Reglamento Particular de competencia únicamente del Campeonato Regional de Rallies de Occidente del año en curso. Así mismo, para cualquier protesta o contingencia del Reglamento,

La máxima autoridad deportiva en el país para este deporte es la Comisión Nacional de Rallies México (CNRM).Durante un rally, la autoridad la ejerce el Comisario Deportivo designado por la CNRM y asignado al Evento correspondiente.

La participación en el campeonato regional de occidente (CRO), invita a las tripulaciones que incluyen a su Piloto y Navegante, se encuentren inscritos como socios activos, de al menos uno de los clubes afiliados a la CNRM y FEMADAC, en el periodo de aplicación de este Reglamento.

1.- OBJETIVO:

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

1.1.- CONSEJO TECNICO DEL CRO

El Consejo Técnico del CRO estará formado por los presidentes de los clubs organizadores CASAC, CAMAC y RAC, más 2 socios de cada club, que serán nombrados por los presidentes de cada club en funciones y su cargo será hasta el 31 de diciembre del año en curso.

El objetivo del Consejo Técnico será el definir y establecer los lineamientos sobre los cuales el reglamento deportivo se irá actualizado, así como las estrategias generales que el CRO irá tomando en el futuro.

1.2.- FUNCIONES, OBLIGACIONES Y FACULTADES.

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

- a.- Campeonato de Velocidad en tipo de superficie pavimento, por Grupos de Pilotos y Navegantes.
- b.- Clasificación General de Absolutos y por las Categorías participantes en cada evento.

2.- COMISARIO

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

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

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

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

2.1.- VALIDES DE UN EVENTO

Para que un Rally sea válido deberá recorrerse cuando menos el 50% de la distancia de los Tramos Cronometrados (TC) indicados y marcados en la Libreta de Ruta.

2.2.- DESEMPATES:

2.2.1- *En un Evento:*

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

- a) Quien haya ganado más tramos cronometrados.
- b) Quien haya obtenido menos penalizaciones.

2.2.2.- *En el Campeonato:*

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

- a) Los mejores resultados Absolutos de cada miembro de la Tripulación.
- b) Quien haya ganado más tramos cronometrados.
- c) Quien haya obtenido menos penalizaciones.

3.- CATEGORIAS Y FORMA DE PUNTUACION.

Cada grupo y categoría puntuará en forma independiente para su campeonato, sin acumularse los puntos obtenidos al competir en diferentes grupos ó categorías en cada Evento.

3.1.- CATEGORIAS GRUPOS Y PUNTOS:

GRUPO 1, 2, 3, y LIBRE-Open. (Ver Reglamento Técnico Art. 9)

3.1.1.- Los Grupos o Categorías, G-1 G-2, G-3 serán las únicas puntuables por la calificación, para el Campeonato Absoluto CRO, conforme a la tabla de puntuación y se otorgara un Trofeo Doble único, a la tripulación triunfadora.

Para la Categoría Libre-Open deberá contarse con al menos 3 (tres) tripulaciones promedio en el año. De no cumplirse este requisito, no serán entregados los correspondientes trofeos de final de Campeonato. La categoría Libre-Open no puede ser acreedora al trofeo de campeón Absoluto del Campeonato CRO.

3.1.2.- Para ser elegible a los puntos totales al final del Campeonato CRO, los Pilotos y Navegantes (tripulaciones) participantes, deberán haber participado en su misma categoría la mitad más uno de Eventos (50% de los eventos más uno), salvo situaciones especiales. Quienes participen en una misma categoría por un número de eventos, que únicamente complete la mitad o un número menor de eventos, no se hará acreedor la Mención y/o a los Trofeos Dobles por no cumplir con lo establecido en ésta elegibilidad. En el caso de que un piloto o navegante decida cambiar de grupo durante el Campeonato automáticamente perderá todos los puntos obtenidos

del grupo en el que participaba. Esto no afectará su puntuación en el Campeonato Absoluto.

Para ser elegible a los puntos totales del final del Campeonato CRO, se debe estar inscrito con el pago de la cuota individual en el CRO del año correspondiente. Esta cuota (\$ 400.00 MN por participante) se debe cubrir con el Club del cual se es Socio Activo pagado, previo al 2do Evento del Año, De no estar cubierto este requisito, aparecerán la tripulación (El piloto y/o el navegante) en la Estadística, sin puntos (no recuperables en el año).

3.13.- Se considera Novato al Competidor que inicia su participación en el Campeonato CRO del año y cumple con su elegibilidad del número de eventos participados (50% + uno) y deberá de ser parte de una Tripulación de Novatos en los Eventos. Perderá su calidad de Novato si participa en 4 (cuatro) eventos y/o si se clasifica en los tres primeros lugares de Novatos, en una temporada.

Los Navegantes Expertos que no hayan sido Pilotos Expertos podrán ser Pilotos Novatos. El Piloto Novato que participe con un Navegante Experto o Un Navegante Experto que participe con un Piloto Novato respectivamente, podrá ser alguno de ellos considerado Novato en el Campeonato.

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

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

3.2.- TROFEOS

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

Clasificación General: 1ro. 2do y 3er lugar trofeo doble. Los trofeos por categoría se entregarán de acuerdo a la siguiente tabla:

Nº INSCRITOS	TROFEOS DOBLES
1 a 2	1
3	2
6 ó más	3

3.2.1.- Al finalizar el Campeonato, se entregará: Mención y Trofeos Dobles al Campeón Absoluto y Trofeos Dobles al Campeón de las Categorías G2, G3 y Trofeos Dobles al primer lugar de Novatos. Para la categoría Libre-Open, existirá trofeo doble siempre y cuando se cuente con 3 tripulaciones promedio participando durante el año.

4.- TIPO DE ETAPAS

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

4.1.- PARQUE CERRADO

Siempre existirán al menos dos Parques Cerrados por Rally, donde los autos deberán ser depositados.

4.1.1.- Uno, al inicio del Rally, comenzando 30 minutos antes del arranque oficial del primer auto.

- La tripulación se podrá registrar desde 10 min antes de la hora de inicio hasta 20 minutos después de haber iniciado el Parque Cerrado sin penalización.

- Desde el minuto 21 y hasta el minuto 30 después de haber iniciado tendrán una penalización de 30 segundos únicos. Por afectar el orden de arranque y se le ubicará al final del mismo.

- La tripulación que intente registrarse a partir del minuto 30.01 (Treinta min. y un segundo), NO será aceptada y autorizada a tomar la salida, por Descalificación de falta al ingreso a Parque Cerrado.

- Los tripulantes podrán entrar al Parque Cerrado de inicio del Rally (e ingresar al auto), 10 minutos antes, de la hora ideal de arranque del primer auto.

4.1.2.- Otro, al finalizar el Rally con una duración mínima de 30 minutos, iniciando con la hora ideal de llegada del último auto clasificado al área destinada por el Comité Organizador ó indicando su duración en la Libreta de Ruta o en el Reglamento Particular del Rally.

- En el caso que se lleve a cabo escrutinio final, todos los autos permanecerán dentro del parque cerrado hasta que el Director de Carrera y/o el Comisario del evento den por terminado el Parque Cerrado.

No se permite hacer mecánica, cambiar o modificar cualquier pieza del auto, incluyendo electrónica, bajo pena de descalificación.

Todos los parques cerrados estarán indicados por controles tipo "D". Los Parques Cerrados deben estar completamente identificados (e indicados), encintados y/o con barreras.

Todos los tripulantes y público en general deben estar fuera de esta área, salvo los oficiales del evento.

4.2.- TRAMO CRONOMETRADO (TC)

En este tipo de etapa los automóviles se clasificarán en función del tiempo realizado entre puntos de Control o TC, acumulando el tiempo parcial de cada etapa y así obtener el tiempo total al final del Rally, para determinar al ganador Absoluto y de cada Categoría o Grupo de todos los participantes en cada Evento.

4.2.1.- Los TC's se efectuarán siempre en caminos cerrados al tráfico ajeno al Rally.

4.2.2.- Distancias en TC's: máxima 25.0 Km., mínima 4.0 Km.

4.2.3.- Es Obligatorio el uso de Cascos (art. 5.7.3 f), y Cinturones de Seguridad
(art. 5.7.3 g) firmemente ajustados, bajo pena de descalificación.

4.2.4.- Es Obligatorio el Uso de Protector Cervical (Tipo Hans Device).

4.3.- ENLACE

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

4.4.- SECCION

Todas Las Partes de Recorrido, comprendidas entre los puntos siguientes:

- 4.4.1.- La Salida y el Primer Reagrupamiento, Reclasificación o Servicio.
- 4.4.2.- Dos Reagrupamientos, Reclasificaciones o Servicios sucesivos.
- 4.4.3.- El último Reagrupamiento, Reclasificación o Servicio y la Meta Final del Rally.

4.5.- ESPECIAL

El Organizador podrá incluir dentro del Rally Etapas Especiales, diferentes a las demás, debidamente autorizadas por el Comisario. Únicamente tendrá que dar una explicación clara y detallada del funcionamiento en la Libreta de Ruta ó en un Boletín numerado, revisado y autorizado.

Para que un Slalom u otro tipo de Etapa Especial 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 éstas etapas estarán consideradas las que se desarrollen en CIRCUITOS y/o AUTODROMOS, siendo dichas etapas de un máximo de 10 vueltas en cada sentido.

4.6.- SERVICIO

El(los) servicio(s) estará(n) especificado(s) en el Reglamento Particular y en el croquis de la Libreta de Ruta, con localización y horarios. Por ningún motivo se recortará el tiempo en este tipo de etapas durante el Rally. Los Servicios sólo se podrán llevar a cabo en el área destinada por el Comité Organizador.

Cada equipo que cuente con Servicio deberá contar (Obligatorio) con un extintor de 2 Kg. de polvo ABC cargado y listo para utilizarse por auto competidor, bajo pena de descalificación en caso de no tenerlo. Esta es una medida de Seguridad importante. Se podrá realizar una revisión al Azar por Servicio, por el Comisario o un Oficial de Control.

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 (identificado y reportado, por un miembro del tren de carrera y o comisario del evento). El área asignada para los Servicios, deberá ser garantizada por la organización que contemple un espacio suficiente para contener a todos y cada uno de los autos competidores en el evento.

4.7.- REAGRUPAMIENTO

Etapa que podrá ser incluida o no en el evento y de ser así, con características de Parque Cerrado, con un Control Horario “CH” de entrada y un Control “CH” de salida, con el objeto y posibilidad de:

- 4.7.1.- Permitir la concentración de los Vehículos que siguen en carrera, cerrando los tiempos muertos de autos que han abandonado el Rally.
- 4.7.2.- Reagrupar y/o Reordenar la posición los Vehículos de competencia, aún en el Evento.

El tiempo de estancia de esta etapa, 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 está definida e identificada en la Libreta de Ruta.

4.8.- RECLASIFICACION

Reordenamiento de los autos competidores por el Comisario y/o el Director del Rally, de acuerdo con el tiempo parcial acumulado de su o de tiempos, el cual podrá ser en la etapa de Servicio y/o en la de Reagrupamiento. Deberá haber como mínimo 1 (una) Reclasificación durante el Rally. El Comisario y/o el Director del Rally darán un Tiempo Nuevo de Salida del área de Servicio y/o del área de reclasificación acorde al tiempo de la Libreta de Ruta o a una decisión particular, por circunstancias que se hayan podido presentar durante el desarrollo del Evento.

Debido a que la reclasificación, se realiza utilizando los Tiempos anotados en el Carnet de Tiempos de las tripulaciones, es importante que los competidores anoten sus Tiempos en la misma, de manera correcta y precisa. Los errores de tiempos en los Carnets por causa de los competidores, son motivo de Sanciones y/o Penalizaciones.

5.- LIBRETA DE RUTA

La Libreta de Ruta debe de contener:

5.1.- Indicaciones para los competidores que les permiten seguir la Ruta y los horarios del evento.

5.2.- Indicaciones. Cada vez que se recorran 3 (tres) kilómetros después de una desviación, deberá incluirse una referencia en la Libreta.

5.3.- Deberá incluir un mapa del Rally, resumen de etapas y horarios, señales de “OK” y “Cruz Roja” o “SOS” roja, así como carátula del Seguro del Rally, copia de Oficios de Autoridades, formatos de: Escrutinios Administrativo y Técnico, Cambio de Tripulación o Auto, Protesta, Notificación de Abandono y Encuesta del Rally.

5.4.- Se permite incluir publicidad de patrocinadores del evento en el encabezado y/o pie de página, que no interfiera con la información de la Libreta de Ruta, siempre y cuando se imprima en blanco y negro. Se podrán insertar mensajes publicitarios a color en la portada, contraportada, y en la segunda y tercera de forros. No se permite publicidad, en las indicaciones de la Libreta de Ruta.

Es obligación del Comité Organizador poner a disposición de los competidores inscritos y pagados, la Libreta de Ruta en electrónico o en físico, cuando menos con 20 días de anticipación a la fecha del Rally. En caso de incumplimiento de esta cláusula, el Comité Organizador será sancionado con una multa en económico por CNRM. (Ver art. 5.5 “Ruta Crítica” y art. 5.5.1.)

El Organizador debe entregar cuando menos 1 (una) Libreta de Ruta, completa a cada equipo de los Oficiales de Control.

5.1.- FORMATO LIBRETA DE RUTA

EJEMPLO DE LIBRETA DE RUTA:

SÍMBOLOGÍA					
INICIO	TC	DISTANCIA DE TC	DISTANCIA TOTAL	PROMEDIO DE VELOCIDAD	NUMERO DE TC
	TC 12	YECAPIXTLA - ACHICHPICO		DISTANCIA 34.85 km.	12
FINAL	CH 12A	META EN CUAUTLA			
		TRAMO CRONOMETRADO 12 → YECAPIXTLA - ACHICHPICO	8.700 km.	PROMEDIO 45 k/h TIEMPO 00:46*	TIEMPO PARCIAL
NOMBRE DE TC	DISTANCIA TOTAL	DIRECCION	INFORMACION	DIST. REG.	
DISTANCIA TOTAL	7.830 0.440	21 0.87	CURVAS DERECHA - IZQUIERDA 2	27.020 DISTANCIA AL FINAL DEL TC	
DISTANCIA PARCIAL	7.990 0.160	22 0.71	CURVA IZQUIERDA 1	26.860	
NUMERO DE REFERENCIA	8.150 0.160	23 0.55	CURVA DERECHA 3	26.700 USENCIA DE LINEA INDICA MENOS DE 200 m A LA SIGUIENTE REFERENCIA	
	8.280 0.130	24 0.42	CURVAS IZQUIERDA 2 - DERECHA 2	26.570	
SEÑAS	8.460 0.180	25 0.24	CURVA IZQUIERDA 1	26.390	DISTANCIA REGRESIVA
	8.700 0.240	26 - 9 - 0.00	CONTROL "B" (Marca en piso, frente señal 40k/h)	26.150	
	8.920 0.220	27 AUTO - 9 -	CONTROL "C" (Marca en piso y let. Tezonteteico l.d.)	25.930	
	9.240 0.320	28	DE FRENTE TOPE	25.610 INDICADOR DE TERRACERIA	
	9.820 0.580	29	ENTRONQUE A LA DERECHA A YECAPIXTLA	25.030	
	10.040 0.220	30	LETRERO TRIPLE: "XOCHITLAN - YECAPIXTLA - CUAUTLA"	24.810	No. DE PAGINA
				PAGINA 68 DE 77	

5.2.-FRECUENCIA Y ORDEN DE SALIDA.

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

5.3.- AUTOS DE SEGURIDAD.

Para una mayor seguridad y ayuda en los Rallies, es obligatorio contar como mínimo con los siguientes:

- 2 Automóviles insignia (00 y 0),
- 1 o más Vehículo de primera intervención médica (MIC), depende del # (Número) de Competidores,
- 1 Barredora,
- 1 Ambulancia y
- 1 Grúa

Equipados con torreta color ámbar, intercomunicados entre sí y plenamente identificados (rotulados).

Deberán (Autos 00 y 0) de preferencia, contar con Jaula de Seguridad Antivuelco (Roll Cage) y sus Tripulantes usar Cascos. En uno de los autos insignia deberá ir el Comisario del Rally.

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

Es recomendable que las tripulaciones de los vehículos antes mencionados sean personas con experiencia en Rallies y conozcan la ubicación de Hospitales, Ambulancias y Primeras intervenciones. Los tripulantes del tren de carrera deberán contar con Licencia vigente de FEMADAC.

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

5.4.- REGLAMENTO PARTICULAR (CONVOCATORIA) Y BOLETINES.

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

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

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

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 por escrito y sea requerido una información Verbal, el Director del Rally o el Director de Carrera deberán firmar la Libreta de Ruta de cada competidor, que reciba el comunicado.

5.5.-RUTA CRÍTICA.

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

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1.- Ratificación de fecha del evento por el Comité Organizador | (95 días antes). |
| 2.- Entrega del cheque garantía de aval, sanción, seguro del evento | (20 días antes). |
| 3.- Definición de la estructura o Comité Organizador del Evento | (30 días antes). |
| 4 – Propuesta de Libreta de ruta y Reglamento Particular | (30 días antes). |
| 5 - Carpeta de seguridad | (15 días antes). |
| 6 – Permisos a autoridades aprobados | (15 días antes). |
| 7 – Autos oficiales | (15 días antes). |
| 8 – Controles | (10 días antes). |
| 9 – Radiocomunicación | (10 días antes). |
| 10 - Lugar y hora de scrutinios | (20 días antes). |
| 11 – Lugar y hora de parque cerrado de salida y meta | (20 días antes). |
| 12 - Reglamento Particular (convocatoria) | (30 días antes). |
| 13 - Información al Comisario, Correcciones del Comisario | (20 días antes). |
| 14 – Emisión de Reglamento Particular y libreta de ruta aprobados | (20 días antes). |
| 15 – Inscripciones | (20 días antes). |
| 16 - Cómputos y premiación (7 días después de terminado el Rally como máximo). | |
| 17 - Emisión de Lista de Inscritos, Escrutinio, arranque | (3 días antes). |
| 18.- Disponer a los competidores inscritos y pagados, la Libreta de Ruta en electrónico o físico | (20 días antes del evento). |

5.5.1.- Será aplicada una multa en efectivo de \$500.00 (quinientos pesos 00/100 M.N.) al Comité Organizador de cada Evento a favor CNRM, por cada punto de la Ruta Crítica No cumplido (puntos del 1 al 17; para punto 18 la multa en efectivo es de \$3,000.00 (tres mil pesos 00/100 M.N.)).

5.6.- ESCRUTINIO.

Antes de iniciar cada rally, el auto competidor debe pasar una revisión de seguridad. Esta revisión se podrá hacer en el primer Rally al cual el vehículo se presente a participar. Respetar el Art. 9.

Reglamento Técnico de las Categorías G-1, G-2 , G-3 y Libre-Open del CRO.

En cada evento se realizará un escrutinio técnico que contempla las medidas de seguridad a los competidores (tripulaciones) y al vehículo de competencia correspondientes.

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

Los escrutinios se efectuarán antes del Rally en el lugar y horario que será informado en su oportunidad. Los elementos requeridos en los escrutinios podrán ser presentados por algún miembro del equipo de una tripulación. Los Competidores (Pilotos y Navegantes), estarán obligados a firmar la Carta Compromiso.

Si algún competidor o miembro de un equipo, requiere presentarse al escrutinio, después de los horarios autorizados, podrá solicitar al Director de Escrutinio una autorización extraordinaria para poder presentarlos.

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

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

- a) Solicitud de inscripción debidamente llenado.
- b) Comprobante de pago de inscripción.
- c) Licencia de conducir vigente de piloto y navegante.
- d) Licencia FEMADAC vigente de piloto y navegante.
- e) Entrega de publicidad del evento.
- f) Entrega de boletines del evento.
- g) Cascos, Nomex, Zapatos y Protector cervical (Tipo Hans Device) de los tripulantes.

La penalización por presentarse al Escrutinio Administrativo fuera del horario, se aplicara, sanción económica para inscritos al CRO de \$ 500.00MN (quinientos pesos M.N.)

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

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

Para tal efecto, deberá designarse un área adecuada con paso restringido, la cual será atendida por lo menos con el siguiente personal:

1 Director de Escrutinio y 2 Oficiales de Escrutinio por cada 15 autos competidores, que deberán revisar los siguientes puntos (Art. 5.7.3), marcándolos en el formato “Escrutinio Técnico” el cual le fue entregado al aprobar el Escrutinio Administrativo.

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

El competidor que no haya podido cumplir con algún punto del escrutinio, tendrá hasta antes del inicio del Parque Cerrado de arranque del Evento, para presentarse con el Director del Escrutinio (o Director de Carrera o Comisario), para presentar su auto. Una vez iniciado el Parque

Cerrado, el auto que no haya cumplido con el 100 % de su escrutinio, no podrá tomar la salida.

5.7.3.- Requisitos de Seguridad.

- a) **Automóvil** o vehículo en buenas condiciones mecánicas, estéticas y con números de competencia registrados previamente acorde a Reglamento, en la lista del Campeonato Regional de Rallies de Occidente y CNRM.
- b) **Limpia parabrisas** en buen estado y funcionando (Derecho e Izquierdo o Central único).
- c) **Luces** completas y en perfecto funcionamiento incluyendo Faros Delanteros, Cuartos traseros y Luces de freno y señalización de reversa activa.
- d) **Direccionales** delanteras y traseras funcionando
- e) **Luces de emergencia** delantera y trasera (intermitentes) funcionando.
- f) **Cascos Protectores** de Piloto y Navegante, Homologados, con Marca y Fecha de Manufactura, alguna de las siguientes especificaciones:
 - Anexo- I Normas Reconocidas para Cascos. FIA.
 - FIA 8860-2004, 2010 Lista técnica #33 / FIA 8859-2015, Lista técnica #49 / FIA 8860-2018, Lista técnica #69 Con Holograma y hasta 10 años de Vigencia. Anexo-II
 - Snell Foundation SA2015 con Holograma FIA, hasta 10 años de Vigencia. Anexo-I
 - Snell Foundation SA2010 con Holograma FIA hasta 5 años de Vigencia. Anexo-I
 - SFI 31.1 / SFI 31.1A / SFI 31.2A No son permitidos desde 2018. CNRM..
 - El casco debe tener rotulado el Apellido, Tipo de sangre y Alergias del piloto y del Navegante correspondiente a cada uno. No será permitido (se Prohibe) el uso de cintas adhesivas con información escrita a mano.
- g) **Protector Cervical**, Tipo Hans Device, para Piloto y Navegante, Homologado, con Marca y Fecha de Manufactura, vigente, para cada miembro de la tripulación,
 - FIA 8858-2002 / FIA 8858-2010 (Lista Técnica #29 Y #41) - Hasta 10 años de Vigencia. Anexo-III
 - SFI 38.1 – Hasta 5 años de Vigencia.
 - Las cintillas de sujeción entre el Protector Cervical y Casco deberán estar vigentes. Hasta 5 años de Vigencia.
- h) **Inmovilizadores Cervicales**, Collarines **RIGIDOS**. Los Dos collarines RIGIDOS deben ser presentados en escrutinio Administrativo-Técnico (y deberán estar sujetos en el vehículo al alcance del Piloto y Navegante. Se recomienda cada Collarin cuente con el Apellido del Piloto y el del Navegante. Deberá incluirse Un Botiquín Fijo al vehículo-
- i) **Overoles** de Nomex (Overall) con Marca y Fecha de Manufactura, vigente, para cada miembro de la tripulación (para Piloto y para Navegante), que cumplan con cualquiera de las siguientes especificaciones:
 - FIA 8856-2000 (Lista técnica #27)./ FIA 8856-2018 (Lista técnica # 74) – Con su Holograma y hasta 10 años de Vigencia. Anexo-VI
 - SFI 3.2 / SFI 3.3 / SFI 3.4 / SFI 3.5 – Hasta 4 años de Vigencia.
 - Se recomienda el uso de Ropa Interior anti-fuego y Balaclava para Piloto y/o Navegante.
- j) **Zapatos** de piel o Nomex. (No se permite calzado de material sintético).

- k) **Guantes.** Se sugiere el uso de guantes para el Piloto. De material ignífugo. Marca y Fecha de Manufactura.
- FIA 8856-2000 (Lista Técnica #27). – Con Holograma y hasta 10 años de Vigencia.
 - SFI 3.2 / SFI 3.3 / SFI 3.4 / SFI 3.5 – Hasta 4 años de Vigencia.
 - Prohibido usar elementos de materiales sintéticos o no homologados por su falla a la protección ignífuga. Medida de Seguridad.
- l) **Cinturones** de seguridad con 5 puntos de apoyo como mínimo para el Piloto y para el Navegante. . Debe incluir la Marca y Fecha de Manufactura. De acuerdo a cualquiera de la siguiente Homologación:
- FIA 8853/98, 8854/98, 8853-2016. (Lista Técnica #24 y 57)- con su Holograma y hasta 5 años de Vigencia. Anexo-V
 - SFI. 16.5 y 16.6 – Hasta 2 años de Vigencia.
 - Los puntos de fijación deberán ser los originales del auto y cuando no lo sean deben estar atornillados y reforzados por una placa (rondana) de 3 (Tres) pulgadas de diámetro al menos de 2 (Dos) mm de grosor.
 - Los tirantes traseros de los hombros, deberán fijarse a la Jaula Antivuelco (Roll Cage) ó a la parte trasera de la cabina, con un ataque máximo de 30 grados, a la distancia y posición, como se recomienda en los diagramas de la FIA Dibujo 253-62. (Anexo-VII). Mediada de Seguridad
- m) **Asientos.** Deben sustituirse los Asientos originales, por Asientos de Competencia en buen estado, fijos, sin juego ni daño alguno en su estructura y cubiertas, que cumplan con los requisitos de seguridad acorde a las siguientes
- FIA 8855-1999 (Lista Técnica # 12), Con Holograma y hasta 10 años de Vigencia. Anexo VI.
 - SFI 39.1 y 39.2 – Hasta 4 años de Vigencia.
 - Los asientos con daños visuales o sin estar debidamente fijados, serán rechazados.
- n) **Extinguidor** vigente (presión indicada) y sujeción fija, correcta y segura. Es obligatorio estar al alcance de los tripulantes.
- El extinguidor deberá ser del tipo polvo ABC de 2 Kg Con vigencia máxima de 2 años y debe estar en perfectas condiciones de operación.
 - El método de fijación debe ser metálico y de fácil liberación.
 - Se recomienda fijarlos en el piso del auto, en la parte delantera del lado del Navegante o Copiloto. Es obligatorio que esté al alcance de los tripulantes.
 - Queda estrictamente prohibido, fijarlo con cualquier tipo de cinta adhesiva o elástica. Se sugiere el sistema automático homologado.
- o) **Señales reflejantes** de emergencia.(Dos)
- p) **Lámpara de mano** (para Rallies nocturnos) funcionando.
- q) **Jaula de Seguridad.** Se debe instalar una Jaula de Seguridad Antivuelco (roll-Cage) de mínimo seis puntos de fijación al chasis o bastidor y cumplir con lo siguiente:
- La jaula tendrán que ser de tubo de 1-½" pulgada de diámetro con espesor de pared mínimo de 86 milésimas de pulgada ó calibre 14 ó 2.18mm (se sugiere su fabricación con tubo de 1-¾" de diámetro calibre 12 ó 2.50 mm ó 98 milésimas de

pulgada). No deberá tener dobleces con radios cerrados, ni arrugas en los dobleces; tampoco podrá ser de 2 piezas soldadas.

- El alma principal del roll deberá ser de una sola pieza, sin embargo podrán ser desarmable. Las soldaduras de los tirantes del alma de la barra deberán ser completas y adecuadas, a juicio del Comité Organizador. La fijación al piso del automóvil ó a cualquier otra parte, deberá ser con placas y contra placas, de 1/8" (un octavo de pulgada ó 3 mm.) de espesor y de 3 x 4 pulgadas de superficie como mínimo.
- Por último, deberán existir dos perforaciones (una en el alma y otra en algún tirante) de un mínimo de un 1/8" (un octavo de pulgada ó 3 mm.) de diámetro, para poder comprobar el espesor de los tubos.
- El Diseño y la Construcción de la Jauta Antivuelco, deberá respetar las indicaciones del Reglamento Vigente de la **CNRM** (Articulo # 52- Apéndice J – Dibujos 253) y/o **FIA** Apendice J Article 253, (12/12/2019). Anexo-VII.

- r) **Corta Corriente**, Uno Exterior y otro Interior. Que pueda ser accionado desde el Exterior y desde el Interior del Vehículo.
- s) **Argollas de Arrastre** delantera y trasera, perfectamente señaladas y fijadas al bastidor. Sin presentar cortes o deterioro alguno.
- t) **Batería**. La batería debe alojarse en el lugar de origen del Vehículo, fija (inmóvil).
- u) Nombres de Piloto y Navegante en ambos lados del cristal trasero del auto con tipo de sangre y alergias.
- v) El parabrisas que carezca del sello de la DGN o DOT, queda absolutamente prohibido y deberá ser laminado.
- w) Al cumplirse todos los puntos anteriores en cada Rally, se deberá adherir al auto competidor en el parabrisas una calcomanía de “Escrutinio OK”, el cual será su pase de entrada al parque cerrado de inicio de Rally.
 - La hoja del Escrutinio Técnico, deberá entregarse al Oficial de Control de ingreso a Parque Cerrado de Inicio del Evento, de manera obligatoria.

5.8.- EXAMEN MEDICO.

Aleatoriamente, el Director Médico del evento podrá efectuar examen médico, etílico y/o toxicológico al competidor (tripulantes) antes, durante o después del Rally. No pasar este examen médico es motivo de descalificación.

6.- CONTROLES

- a) Todos los controles deberán efectuarse con Cronómetros Electrónicos, con función retrapante, siempre y se deberá disponer de estos elementos aún en el caso de utilizar Sistemas de última generación (electrónico) o con uso (lector) de Chips.
- b) La sincronización de relojes será con radio de onda corta. La Hora Oficial de los Rallies será la de México, D.F., sincronizada en cuanto a minutos y segundos, con la emisora WWV de Fort Collins, Colorado, EE.UU.

- c) Todos los Oficiales de Control deberán transcribir sus tiempos a la “HOJA DE CONTROL” respectiva usando bolígrafos. No deberán utilizarse lápices ni plumones. Los Oficiales de los Controles deberán hacer números claros y muy legibles. Se recomienda capacitación y entrenamiento previo en el uso de Cronómetros. Si existiera una falla en el funcionamiento de un Cronómetro. Utilizar el tiempo del Celular y notificar al Director de Controles para identificar diferencias con relación a la Hora Oficial de Rallies. Responsabilidad del Comité Organizador.
- d) Las horas de paso podrán mostrarse a los competidores.
- e) Los controles deberán efectuarse por un Oficial acreditado y responsable. Se llama responsable al que firma la Hoja de Control, no cumplir con este requisito será motivo de cancelación del Evento o del Tramo Cronometrado correspondiente.
- f) Ningún Oficial de Control que haya funcionado correctamente podrá ser cancelado.
- g) El Director de Carrera o del Rally o el Comisario del mismo, podrán rechazar la designación de un Oficial de Control o cancelarlo con base al Reglamento.
- h) Tanto la salida como la llegada de los Rallies, tendrán un Control Horario (CH), quedando entendido que no pasar por el mismo dentro de los límites máximos de tiempo, es motivo de descalificación. Los tiempos para llegar a estos Controles deberán ser siempre muy amplios tomando en cuenta el excesivo tráfico de las ciudades.
- i) La primera y última etapa de un Rally deberán ser siempre de Enlace con Controles Horarios y con tiempos muy amplios.
- j) Todos los Controles deberán ubicarse siempre muy visibles, con la señalización Oficial.
- k) Todos los Oficiales de Control deben conocer y respetar el presente Reglamento.
- l) Todo Oficial de Control en funciones, deberá indicar cualquiera anomalía por escrito en la propia hoja de control, en el espacio de OBSERVACIONES y deberá notificar en su oportunidad al Comisario y/o Director de Carrera o del Rally de dicha anomalía, para a su vez determinar las sanciones pertinentes al competidor.
- m) Es muy importante informar a los Oficiales de Control, que las anotaciones en la Hoja de Control sean claras y manifieste cualquier situación extraordinaria, que se le presente al Oficial de Control. La información en la Hoja de Control es importante para el Director de Cronometraje, Director de Carrera, del Rally y Comisario.

6.1.- TIPOS DE CONTROL (Señales-Colores / Tipos)

SEÑALES Y COLORES

AMARILLAS:	Marca inicio área de control (advertencia).
VERDE:	Control “ B ”: Fin de velocidad (pasar lanzado).
ROJA:	Control “ A ” y “ C ”: Alto obligatorio.
BLANCA:	Fin área de control.

- a) **AMARILLA:** (Advertencia) Señala el Inicio área de control. Un vehículo no se puede detener o parar entre esta Señal Amarilla y la siguiente que está entre 25 y 50 mts. Pero se puede regresar dando vuelta en “U” antes (previo) de la marca o Señal Roja del “CH”.
- b) **ROJA:** **CONTROL “CH”** con un oficial que anota su hora de paso en minutos y segundos.
El competidor tiene 59 segundos para pasar.
- c) **ROJA:** **CONTROL “A”** con un oficial que inicia el Tramo Cronometrado y la velocidad. Entre el Control anterior y éste, el competidor debe esperar 3 minutos para arrancar por lo que no habrá más de 3 vehículos dentro de este espacio. Los 3 minutos solamente no se respetan si el Oficial de Control Retrasa el inicio del Tramo Cronometrado o la velocidad. Los tripulantes deben pasar con Cascos y Cinturones Puestos y Abrochados. Se encuentra entre 20 y 50 mts. de la anterior.
- d) **BLANCA:** (Fin de Área de Control-Sin Oficial de Control). 5 metros después de la anterior. Un vehículo con problemas deberá pasar esta señal para efectuar reparaciones, quedando prohibida la ayuda de terceros.

- e) **AMARILLA:** (Advertencia) Indica o Marca que la Velocidad está casi terminada, señal de inicio de Área de Control.
- f) **VERDE:** CONTROL “B” con un Oficial que toma el tiempo, fin de Velocidad, pasar lanzado. Los tripulantes deben pasar con cascos y cinturones puestos y abrochados. Se encuentra entre 100 y 200 mts. de la anterior.
- g) **ROJA:** CONTROL “C” Alto Total. 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. Despues de parar completamente su automóvil los tripulantes podrán desabrochar y quitar sus cascos y cinturones. Se encuentra entre 200 y 500 mts. de la anterior.
- h) **BLANCA:** Sin Oficial de Control: Fin de área de Control, entre 5 y 25 mts. de la anterior.

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

- En los Rallies podrá haber los siguientes Tipos de Control: “CH” – “A” – “B” – “C” – “D”. En los Rallies los Controles del “CH” y “A” así como “B” y “C” estarán dentro de un “área de control”.
- Al final del área de control donde termina la velocidad podrá haber una señal en sentido inverso al Rally con la siguiente leyenda: ! PRECAUCIÓN ¡ ! CARRETERA CERRADA ¡

6.1.1.- ÁREA DE CONTROL

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

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

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

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

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

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

Después de registrado en el control “A”, si una tripulación no logra arrancar la TC cuando

el Oficial de Control “A” se lo indique y dentro de los 20 (Veinte) Segundos posteriores, ésta se penalizara con 1 (uno) 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 (dos) 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 de Control correspondiente.

No se permite, bajo pena de descalificación, a un competidor, entrar en un área de Control por el extremo final, donde está la señal Blanca. Ni en reversa.

6.1.2.- CONTROL TIPO “CH”.

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

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

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

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

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

En cada Sección o entre Servicios sólo se permite acumular y registrar hasta **10** minutos reales de Atraso y/o Adelanto (en absoluto), después de los cuales el competidor estará descalificado. Este cálculo es responsabilidad de los competidores durante el Rally y los registros Adelantados no se tomarán en cuenta ni se descontarán de los Retrasos.

Después de que se incurra en una penalización de este tipo la tripulación debe anotar claramente en el Carnet de Tiempos y sumarla a su acumulado de Tiempos Finales.

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

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

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

6.1.3.- CONTROL TIPO “A”.

Se encuentra entre 20 (Veinte) y 50 (Cincuenta) mts., después del Control “**CH**”. Su función es la de dar salida a los competidores en el inicio de un TC.

Debe anotar en su Hoja de Control y anotar en el carnet de tiempos la hora de salida (min.seg.) y orden de paso.

La hora de arranque ideal debe ser 3 minutos después de la hora de registro real en el Control “**CH**”.

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

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

Un Control “**A**” puede solicitar pero no exigir, que un competidor arranque antes de los 3 (Tres) minutos, si éste se encuentra (preparado).

La hora de arranque deberá ser siempre en 00 Segundos, sin anotar las Décimas, efectiva desde que auto inicie o no su movimiento y aunque el competidor arranque con un Retraso.

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 competidor que no registre su tiempo de Control “**A**” en el Carnet de Tiempos es motivo de descalificación.

En caso que ocurra un rebase en la TC anterior puede haber un reacomodo entre los Controles “**CH**” y “**A**” si ambos competidores están de acuerdo y se lo notifican al responsable del Control “**A**”, el cual deberá firmar en el carnet de ambos competidores; en caso de no estar firmados los Carnets, ambas tripulaciones serán sancionadas como Adelanto y/o Atraso en Control “**CH**” (Art. 8.1.2). Este Oficial de Control debe registrarlo (anotar lo ocurrido) en su Hoja de Tiempos.

Hay que recordar que los rebases en los enlaces no se tomarán en cuenta y por lo tanto, el orden de ingreso al Control “**CH**” y el de salida se respetará, según el orden de paso anotado en el Carnet de Tiempos de cada Tripulación

El tiempo de una etapa se tomará del Control “**A**” al Control “**CH**” siguiente, no así la distancia que exista del Control “**A**”, ó algún Control de inicio de otro tipo de etapa, al siguiente Control “**A**”.

En caso de que un Control de inicio de etapa TC no llegue (o se presente), ésta se cancelará y los competidores deberán agregar al tiempo de la siguiente etapa el tiempo de 3 tres (minutos), para llegar correctamente al próximo Control “**CH**”, conservando su orden de paso del Control anterior que lo haya registrado.

6.1.4.- CONTROLES TIPO “B” y “C”

Siempre estarán ubicados en los finales de las Tramos Cronometrados y se separan entre 200 y 500 metros entre sí. Entre los Oficiales de Control “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, comunicándose al Control “C” vía radios de intercomunicación.

En el Control “C” los competidores deberán hacer Alto Total, para el registro en el Carnet, del Tiempo realizado por los competidores en el TC correspondiente.

Si el competidor no llega a detenerse en este Control, ésta deberá salir del área de Control y el navegante regresar a pie para pedir su tiempo al Oficial de Control correspondiente. No detenerse no es motivo de descalificación, pero el No tomar su tiempo será motivo de una penalización de 5 (cinco) minutos a su tiempo final de Rally, por cada omisión y el Oficial de Control, deberá anotar en su Hoja de Tiempos la hora extraoficial y el orden de paso (min. y seg. únicamente) que le transmitió el Control “B”. Después de ésta operación, cada competidor seguirá su Ruta.

Para la comunicación entre Controles “B” y “C”, es obligatorio el uso de radios de intercomunicación.

6.1.5.- CONTROL TIPO “D”.

En los Controles tipo “D”, el Oficial de Control, únicamente tomará el tiempo de paso de cada competidor, que será anotado en la Hoja de Control correspondiente.

6.2.- PENALIZACIONES.

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

6.2.1.- El Control “CH” penaliza de la siguiente forma:

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

6.2.2.- El Control “A”, ubicado únicamente al final de una etapa de enlace e inicio de una TC, penaliza con la Descalificación de la tripulación cuando:

- a) Si se impide por el competidor, que el Oficial de Control, anote en el Carnet de Tiempos la hora de arranque del Control “A”.
- b) Si el competidor circula en sentido contrario y/o en reversa, o si pasa lanzado este Control.

El competidor deberá esperar la señal de arranque del Oficial de Control.

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 (Veinte) segundos posteriores a la que el Oficial de Control se lo indique, se le penalizará con 1 (Uno) minuto por cada minuto o fracción de minuto que se haya Retrasado, mientras no salga del área de Control, (Dos) minutos tomados a partir de la Hora Ideal de arranque, después de este periodo límite de tiempo, el competidor (la tripulación) estará descalificado del evento.

6.2.3.- El **Control "B"**, ubicado al final de los Tramos Cronometrados e inicio de un enlace, penaliza de acuerdo al tiempo empleado por el competidor en la TC, a razón de un punto por segundo y sus fracciones.

6.2.4.- El **Control "C"** es un Control Horario, y penaliza con la descalificación de la Tripulación cuando:

- Se impide que el Oficial de Control anote en el Carnet de Tiempos la Hora de paso por el Control "B".
- Si el competidor circula en Sentido Contrario y/o en Reversa.

6.2.5.- El **Control "D"** se ubicará y funcionará en los lugares y bajo las especificaciones del propio Comité Organizador, ya sea descrito por medio de **Boletines**, en la Libreta de Ruta y/o Reglamento Particular o Convocatoria. En el caso de que el competidor inscrito, que haya aprobado el Escrutinio Administrativo y Técnico y por causa de fuerza mayor no pueda arrancar del Parque Cerrado al Arco de Salida de un Rally, en el minuto que le fue asignado, podrá arrancar Atrasado, siempre y cuando no exceda de 10 (Diez) minutos en dicho Atraso, avisando al Oficial de Control, el momento de estar listo, siendo los minutos retrasados los que le penalizarán a razón de 1 (uno) minuto por cada minuto o fracción de retraso, acumulándose para su límite de 10 minutos por sección. Se aplica penalización, debido a que se está afectando la Lista de Arranque y el tiempo Original de Salida, asignado a todos los competidores en sus Carnet de Tiempo.

El Oficial Control puede asignarle una salida más atrasada, debiendo conservar su posición hasta la siguiente Reclasificación.

6.3.- VUELTA EN "U".

Si al final de una TC, sea necesario hacer una vuelta en "U" marcada en la Libreta de Ruta, se debe respetar el tiempo marcado en la misma Libreta para llegar al siguiente Control "CH", a menos que el Comisario y/o el Director de Carrera definan Nuevo tiempo de registro en el Control "CH" antes mencionado, en el cual se debe mantener el orden de paso marcado en el anterior Control efectuado y registrado.

7.- COMPETIDORES

7.1.- RESPONSABILIDADES.

El Campeonato Regional de Occidente (CRO), 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.

La tripulación de un automóvil competidor estará compuesta siempre por 2 (dos) personas, (Piloto y Navegante), razón por la cual no se podrá efectuar ninguna etapa con un solo tripulante, bajo descalificación del evento, art. 7.7 u.

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

También serán responsables de traslados tanto en Ambulancias para los heridos, así como de los vehículos inmersos en algún accidente, en los términos de los párrafos anteriores y/o siguientes.

- 7.1.1.- Los trasladados en grúas de autos descompuestos o accidentados tendrán un costo

con cargo a cada competidor. En todo caso, será responsabilidad de cada tripulación el traslado de su auto, siendo libre la contratación de los movimientos de rescate, traslado y custodia de los vehículos descompuestos o accidentados.

El seguro de Grúa de todo evento del CRO, únicamente tiene alcance de **rescate e intervención a 3 (Tres) metros del pavimento** para su traslado al Parque Cerrado. Cualquier intervención requerida a una distancia superior a 3 (tres) metros es por cuenta y responsabilidad de quien solicita el servicio. La intervención de la Grúa requiere en todo caso, de la Autorización del Comisario en conjunto con el Director de Carrera para proceder a la extracción o movimiento.

7.1.2.- Será sancionado con la descalificación del Rally el competidor que dentro del período especificado en el Reglamento Particular de dicho Rally o lo indicado en el art. **7.7 R**, sea reportado levantando y/o entrenando, con un auto de competencia (y/o con número y/o publicidad).

7.1.3.- Para fomentar la mejora constante de los Rallies del Campeonato Regional de Occidente, es Obligatorio a cada tripulación llenar el formato “ENCUESTA DEL RALLY” proporcionado en la Libreta de Ruta y entregarla al terminar el Rally al Director del Evento o al Oficial de Control del Final (Meta) del Evento o a la Barredora. No cumplir con la entrega de la Encuesta se aplicara 10 (Diez) segundos al tiempo final como penalización.

7.2.- INSCRIPCIONES.

Para que una Tripulación quede inscrito en un rally, deberá llenar completa su “FORMA DE INSCRIPCIÓN” y “CARTA RESPONSIVA”, firmada cada una por Piloto y Navegante, liquidar la Cuota de Inscripción y hacerlo dentro del plazo estipulado en el Reglamento Particular, presentando Licencias de Tránsito y FEMADAC vigentes de ambos tripulantes.

El Reglamento Particular de cada Rally indicará las fechas de apertura y cierre de inscripciones.

La cuota de inscripción por Evento, será de **\$4,000.00 MN** (cuatro mil pesos) y se adiciona el pago único de **\$ 400.00 MN** (cuatrocientos pesos) por año, como Inscripción al Campeonato **CRO** –del año en curso, a cubrir en el Club Afiliado como Socio previo a los primeros dos eventos como máximo, manteniendo los puntos obtenidos de su primera fecha, para los que hagan el pago previo en la segunda. Si no está inscrito en el Campeonato CRO del año en curso, el competidor no aparecerá con puntos, en la Estadística, ni participara en la entrega de Trofeos, por falta de inscripción y puntos.

Se podrá cambiar Piloto o Navegante de un competidor inscrito y/o cambiar el automóvil de competencia hasta treinta minutos antes del inicio del Escrutinio Administrativo y Técnico, siempre y cuando cuente con la autorización del Director del Rally por escrito y se conserve la Categoría y el Grupo, para lo cual se deberá llenar el formato “CAMBIO DE TRIPULACIÓN O AUTO” provisto en la Libreta de Ruta del Rally en curso y entregarlo al Director del Rally. Sera indispensable realizar el Escrutinio Técnico al Vehículo de Competencia, previo al ingreso a Parque Cerrado.

Se permite el intercambio de Piloto y Navegante (inscritos y habiéndose cubierto los Escrutinios correspondientes), a bordo del mismo auto durante un Rally, aunque los puntos obtenidos se otorgarán de acuerdo a su inscripción. Será obligatorio, que al momento del Cambio (ingreso a un Control “CH” de un TC), el competidor informe al Oficial de Control, de dicho cambio (apoyo a las actividades de Cronometraje).

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

7.3.- NÚMEROS DE COMPETENCIA.

Los números de competencia deberán ser colocados obligatoriamente en las 2 puertas delanteras, en los dos cristales laterales traseros y uno en el medallón del auto y deberán ser del 201 al 299 para Campeonato Regional de Rallies de Occidente (CRO). Para apartar el número, se llevará un registro con los representantes del CAMAC, RAC y CASAC antes de la primera fecha del Campeonato informando al Secretario de la CNRM (para evitar duplicidad de números en otros Eventos del Calendario).

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 Oficiales de Controles y espectadores.

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

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

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

7.4.- CARNET DE TIEMPOS.

Libreta (Carnet), en la cual se indican los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre Controles “A” y “CH” o “D” consecutivos y donde se deben anotar los tiempos y el orden de paso de los Controles previstos en la ruta. Este Carnet les será entregado a los competidores en la entrada al Parque Cerrado (10 (diez) minutos mínimo) antes de salida del Rally.

El objeto del Carnet de Tiempos, es únicamente para dar la posibilidad al Director de Carrera o del Rally y/o al Comisario, de Reubicar y Reclasificar a los competidores en una nueva o misma posición relativa a la Inicial, mediante los tiempos indicados en los Carnets de Tiempos. Esto puede ser realizado en la salida de los Servicios y/o en las etapas de Reagrupamiento, donde el tiempo lo permita.

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

En este Carnet de Tiempos, los competidores deberán calcular la hora prevista de llegada al próximo Control “CH” o “D”, así como anotar el tiempo realizado en cada TC en las hojas posteriores del mismo Carnet llamadas “Tiempos Acumulados” y llevar el cálculo del tiempo acumulado de TC’s. Los errores en el Carnet, por parte del competidor, son motivo de penalización.

En la hoja de “Tiempos Acumulados”, si un competidor se equivoca en alguno de sus tiempos de TC y/o acumulados, se hará acreedor a una penalización de **10 (Diez) Segundos SI EL ERROR ES A FAVOR Y DE 5 (Cinco) Segundos 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 (Diez) Segundos** por cada omisión al final del rally.

Los competidores son los únicos responsables de entregar su Carnet de Tiempos a los Oficiales de Control y verificar que ellos le hayan anotado en el mismo, los tiempos y el orden de paso en los Controles “CH” y/o “D” (minutos y segundos), el tiempo de arranque del Control “A” (minutos y segundos), así como el Tiempo del Tramo Cronometrado (minutos, segundos y decimas), dado por el Control “C”, al igual que el mismo Oficial de 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 del competidor, existiera omisión de cualquier Tiempo de Control “A” y/o “CH” en el Carnet de Tiempos, es motivo de **descalificación** a la tripulación en el Evento.

Si por culpa del competidor existiera **Omisión** de cualquier tiempo de Controles “B” o “C”, será motivo de **5 minutos de penalización** a su tiempo final de rally por cada omisión. Esto indica falta o No entrega de Carnet en un Control “C”, por parte del competidor.

La pérdida de un Carnet en una Sección, por causas asignables a una Tripulación lo hará acreedor al **Abandono** en el TC que llegue sin Carnet y se hará acreedor a las penalizaciones del caso, pudiéndose integrar en una siguiente Sección a la modalidad Super Rally.

El Oficial de Control deberá Anotar en la Hoja de Tiempos, la Pérdida del Carnet donde no se presente. No se le dará posterior salida a partir de ese Control “CH”, “A” o “C”. Se aplicaran las penalizaciones a partir de la última información de las Hojas de Control de Tiempos.

Es responsabilidad de la Tripulación cumplir el proceso de Super Rally (Rally2) para continuar en el Evento.

En caso de abandono es responsabilidad de la tripulación el entregar a la barredora, completamente lleno y con las observaciones pertinentes, el formato de **“NOTIFICACIÓN DE ABANDONO”**, incluido en su Libreta de Ruta, junto con **la entrega** de su Carnet de Tiempos.

FORMATO DE CARNET DE TIEMPOS

TIME CARD/CARNET DE CONTROL	
AUTO No: <input type="text"/> RALLY VOLCANES 2015	
SECCION 1	
PARQUE CERRADO-TC1 	
USO COMPETIDOR	
CH 0	SAL. PROVISIONAL
TC 1	TIEMPO DE ENLACE
	TIEMPO A REALIZAR
USO COMPETIDOR	
CH 3B	SAL. PROVISIONAL
CH 3C	TIEMPO DE ENLACE
	TIEMPO A REALIZAR
SECCION 1	
TC1 "LOS BIDAULT" 	
USO COMPETIDOR	
TC 1	SAL. PROVISIONAL
TC 2	SAL. REAL
	TIEMPO DE ENLACE
	TIEMPO A REALIZAR
USO COMPETIDOR	
TC 2	SAL. PROVISIONAL
TC 3	SAL. REAL
	TIEMPO DE ENLACE
	TIEMPO A REALIZAR
SECCION 1	
TC2 "LOS PULIDOS" 	
USO COMPETIDOR	
TC 2	SAL. PROVISIONAL
TC 3	SAL. REAL
	TIEMPO DE ENLACE
	TIEMPO A REALIZAR
SECCION 1	
TC3 "AKA LAS TORTAS" 	
USO COMPETIDOR	
TC 3	SAL. PROVISIONAL
CH 3A	SAL. REAL
	TIEMPO DE ENLACE
	TIEMPO A REALIZAR
SECCION 1	
SERVICIO 	
USO COMPETIDOR	
CH 3A	SAL. PROVISIONAL
CH 3B	SAL. REAL
	TIEMPO DE ENLACE
	TIEMPO A REALIZAR

7.5.-

PROCEDIMIENTO PARA OPTAR POR SUPER RALLY (RALLY 2)

El o los Competidores que por alguna razón se vean en la necesidad de abandonar el Rally durante el desarrollo del mismo, en una Sección de varias, podrán reintegrarse a una nueva Sección (siempre que exista una posterior) cumpliendo con el siguiente procedimiento:

NOTA IMPORTANTE:

Para que el vehículo de una tripulación sea elegible a la opción **Super Rally**, deberá cumplir el requisito obligatorio de presentar la **HOJA DE ABANADONO**. En este momento el

auto ya no forma parte del Evento, puede ser reparado fuera de las áreas de Servicio, pero no puede circular en el tren de carrera del Evento.

NO TERMINAR UNA SECCION:

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

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

7.5.3. Cualquier Competidor que abandone en la última Sección, no podrá ser clasificado. (No existe un Servicio ni una Reclasificación posterior, que pudiera permitir al competidor-tripulación reintegrarse a una Sección posterior).

NO TERMINAR UN Tramo Cronometrado:

7.5.4. Si el Competidor Abandona en un Tramo Cronometrado, éste no podrá obtener Registro para el tiempo acumulado en ese Tramo. En los eventos que incluya una Sección con Doble sentido (ida y regreso), el Competidor por Abandono, deberá permanecer fuera de Ruta (lugar seguro), para permitir que continúe sin afectar el Evento.

No puede participar en ningún otro tramo de la Sección mencionada, abandonada.

Si el vehículo pretende integrarse al Super Rally (Rally 2), deberá esperar apertura del Tramo, para dirigirse al área de Servicio, cumplir los requisitos establecidos y poder integrarse a la Sección siguiente.

Si el abandono se presenta en un enlace, podrá regresar al área de servicio utilizando la información correspondiente al final de la libreta de ruta, de forma tal que pueda integrarse en la siguiente sección en la modalidad de Super Rally (Rally 2).

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

Todo competidor, que por abandono, tenga la intención de integrarse al SuperRally (Rally2), deberá tomar en cuenta el tiempo total disponible de Servicio y Reclasificación para poder integrarse a la siguiente Salida de la Sección que corresponda. Si el tiempo disponible de Servicio y el de Reclasificación se agotan, dispondrá únicamente de 10 minutos de tardanza, posteriores al ingreso del último vehículo que ingresa a la Zona de Reclasificación. En el minuto 10.01 no alcanzara a integrarse en esa Sección y deberá esperar a la siguiente Sección, si aún existe una en el Itinerario.

7.5.6. Todos los Competidores que reinicien el Super Rally (Rally 2), serán acreedores de las siguientes penalizaciones:

- a) Por cada Tramo Cronometrado o Prueba Súper Especial no terminada, tendrán **3 minutos** de penalización, que se sumarán al tiempo más lento del Grupo y Clase correspondiente de cada Tramo, siempre y cuando este tiempo no sea anormal. Si el tiempo es anormal, la decisión del tiempo de penalización será del Comisario junto con el Director de Carrera.
- b) Si no existiera otro Automóvil de Competencia en el mismo Grupo y Clase, la penalización se sumaría a un tiempo representativo según criterio del Comisario.

- c) Adicionalmente a la penalización por Tramos no terminados, por abandono del Rally se aplicará una penalización de 5 minutos (únicos) a los competidores así se hayan retirado en el primer o último Tramo Cronometrado de la Sección; incluso si el abandono fuese en el Enlace después del último Tramo Cronometrado de la Sección.
- d) El tiempo límite para el cierre del Control Horario (15 minutos después del último Competidor).

7.5.7. Procedimiento para Re-Arrancar (Notificación integrarse a Rally 2):

- a) Todo competidor en su automóvil de competencia, que quiera tomar la salida en la Sección Siguiente, deberá de presentarse al Área de Servicio, Antes del Reagrupamiento, con el Director de Carrera y/o con el Comisario, para informar su re-integración al evento.
- b) Si el vehículo donde se encuentran el Comisario y/o el Director de Carrera ha salido en el Tren de Carrera, pero el Reagrupamiento aún se encuentra abierto y operando con los Oficiales de Control, ambos, el Oficial de Control de Salida de Servicio deberá mantener abierto el ingreso a Reclasificación por 10 (diez) minutos máximo y el Oficial de Reclasificación, podrá darle salida. Si el Oficial de Control de salida de Servicio ya ha cerrado su Control Horario, las tripulaciones “No” podrá acceder al área de Reagrupamiento o Reclasificación y el competidor (a tripulación) quedara fuera por Abandono de la Sección.
- c) El tiempo límite para ingresar al Reagrupamiento será el cierre del Control Horario previo de 10 (Diez) minutos después del último competidor (tripulación).
- d) Los Competidores son responsables del traslado del Automóvil de Competencia. En ningún caso, la Organización del Rally es responsable del traslado del Automóvil de Competencia durante el desarrollo del Evento.
- e) En caso de que el Automóvil de Competencia en cuestión haya sufrido un accidente o una falla mecánica, éste tendrá que someterse a una nueva Revisión Técnica y de Seguridad y no podrá continuar hasta que el Director de Carrera y/o el Comisario le den el visto bueno para integrarse al Rally 2.
- f) Una vez que el Automóvil de Competencia haya sido revisado por el Comité Técnico y de Seguridad (Comisario y Director de Carrera), éste pasará al Reagrupamiento o al Parque cerrado y se Reclasificará de acuerdo al criterio del Comisario o del Oficial de Control en el Reagrupamiento.
- g) En caso de que el Automóvil de Competencia no pase dicha revisión o tarde más de lo definido y esperado, para entrar al Reagrupamiento se tendrá que esperar hasta el inicio de la siguiente Sección, acreditando las penalizaciones correspondientes por Tramos no arrancados. Si ya no siguiera una Sección más, el vehículo quedará fuera de la Clasificación Final.
- h) No hay restricciones de tiempo para darle Servicio al Automóvil de Competencia previo a la entrada al Parque Cerrado o Reagrupamiento, pero se tienen que cumplir los tiempos de Cierre de cada Control Horario durante el Evento.

7.5.8.- Los Automóviles de Competencia (competidores) que entren en Rally 2, tendrán que cumplir con el presente Reglamento Técnico y de Seguridad toda la duración del evento.

7.6.- AYUDA A TERCEROS.

La tripulación de un automóvil estará compuesta siempre por dos personas, razón por la

cual no podrá efectuar ninguna etapa con un solo tripulante. Cuando algún automóvil se salga por accidente del camino, podrá recibir ayuda de terceros, cesando ésta cuando el vehículo esté otra vez sobre el camino.

En caso de obstáculos tales como vados, ríos, lodazales, etc., podrá recibir ayuda de terceros, cesando ésta después de librarse del obstáculo. Solo se permitirá a bordo del automóvil al piloto y al navegante, la presencia de un tercero será motivo de descalificación excepto cuando por accidente, se tenga la necesidad de recoger a algún otro competidor, sin embargo no podrá permanecer a bordo más allá del siguiente control conocido.

7.6.1.- OPERATIVO BASICO DE SEGURIDAD EN RALLIES.

Es responsabilidad del Comité Organizador en la Libreta de Ruta una hoja de cartón que de un lado tenga en letras grandes negras en fondo Verde, la leyenda “OK” y por el otro lado en letras negras sobre fondo Rojo una **CRUZ** y/o la leyenda **S O S**.

El competidor que sufra un accidente, debe mostrar el letrero (de lado adecuado) y/o colocarlo en un lugar visible del automóvil o sobre la carretera. De esta forma los competidores sabrán cual es la situación y en el caso de que se muestre la señal de “OK”, darán aviso del incidente en el Control “CH” o “C” siguiente.

Es obligatorio para los competidores detenerse al ver la señal **“CRUZ ROJA”** y/o la leyenda **“S O S”** y uno de los tripulantes del primer auto en llegar al accidente ayudará a los accidentados, mientras el otro tripulante con la misma señal, detendrá a los siguientes autos y uno de ellos se dirigirá de inmediato al Control siguiente para dar aviso.

En caso de que se requiera enseñar la señal de **“CRUZ ROJA”** y/o la leyenda **“S O S”** automáticamente se cancelará la etapa para todos los competidores.

La señal **“CRUZ ROJA”** y/o la leyenda **“S O S”** solo se 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 de Carrera o del Rally.

Así mismo el competidor que no se detenga al mostrársele la señal de **“CRUZ ROJA”** y/o la leyenda **“S O S”** se hará acreedor a una sanción.

La tripulación a bordo del auto, y sin ninguna ayuda física externa (herramientas, refacciones, combustible), podrán efectuar un trabajo de servicio sobre el auto en todo momento, a menos que esté específicamente prohibido.

Se permite la ayuda de terceros para arreglo mecánico únicamente en las áreas de Servicio del Rally definidas en la Libreta de Ruta, excepto la recarga de combustible la cual podrá efectuarse en todas las gasolineras permitidas, en la Libreta de Ruta ~~del evento~~, y únicamente para reabastecimiento del mismo.

Queda prohibido el arrastre, empuje o remolque de vehículos de competencia en cualquier tramo, si no ha sido reportado su abandono, bajo pena de descalificación. Para reportar su abandono, la tripulación deberá llenar el formato **“NOTIFICACIÓN DE ABANDONO”** incluido en su Libreta de Ruta, y entregárselo al Oficial de Barredora.

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

Después de iniciado el Rally, no podrá haber cambio de tripulación. Se permite el intercambio a bordo del mismo auto durante el evento, se recomienda que al momento del cambio (ingreso a un Control “CH” de un TC) informar de dicho cambio, al Oficial (apoyo a las actividades de Cronometraje).

7.7 DESCALIFICACIONES.

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

- a) No llevar cascos protectores puestos y abrochados en TC's o especiales, así como el overol (Nomex u Overol según el campeonato que participen).
- b) No efectuar el número de vueltas completas exigidas por el Organizador en un Rally donde existan circuitos.
- c) Usar maniobras antideportivas.
- d) Insultar, ofender y presionar a cualquier Oficial durante ó después del Rally.
- e) El acumular más de 10 (Diez) minutos de atraso por Sección durante el Rally.
- f) Pasar un Área de o Control en función, en sentido contrario al Rally (aún de reversa).
- g) La falta de licencia FEMADAC y/o de tránsito vigente, tanto del Piloto como del Navegante, o de uno de ellos durante el Rally.
- h) No hacer el recorrido completo señalado en la Libreta de Ruta o ser arrastrado o empujado o remolcado por un tercero, en cualquier etapa, si no ha sido reportado su abandono.
- i) Circular en sentido contrario (inverso) en una etapa de velocidad.
- j) Quitar o modificar, en forma intencional cualquier señal de la ruta indicada en la Libreta, en perjuicio de los demás competidores.
- k) Ocultar intencionalmente los números de competencia.
- l) Omitir el paso de algún Control
- m) Llevar a bordo del automóvil recipientes con combustibles.
- n) Pasar algún control fuera de los límites de tiempo de apertura y cierre.
- o) Las violaciones a las limitaciones de los Reglamentos Técnicos de las Categorías.
- p) El cambio del motor del automóvil durante el Rally.
- q) El uso indebido del radio de banda civil ó 2 metros, así como el uso para fines particulares de la frecuencia del Rally por parte de los competidores.
- r) La falta de cualquiera de los Requisitos de Seguridad.
- s) Hacer protestas públicas.
- t) No permanecer en el Parque Cerrado de la meta de llegada, 30 (treinta) minutos 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) No permanecer en el Parque Cerrado de la meta de llegada, 30 (treinta) minutos 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.
- v) Los vehículos de Servicio de un competidor, sean reportados circulando dentro del Rally.
- w) Pasar lanzado al inicio de una TC en el control tipo “A”.
- x) No tomar su tiempo en el Control tipo “CH”, “A” y/o según sea el caso.
- y) Circular en reversa después del Inicio de una Señal de Área de Control y antes de la Señal de Fin de Área de Control.
- z) Participar bajo la influencia de drogas o bebidas embriagantes.
- aa) No llevar durante todo el Rally la publicidad entregada por el Comité Organizador.
- bb) No hacer alto en los Controles tipo “A” y/o “CH” o “C” según aplique.
- cc) Obstruir de cualquier manera al carril izquierdo dentro del área de Control “CH--A”.
- dd) Anexar y/o utilizar publicidad no autorizada dentro de la ruta del evento.
- ee) El levantar y/o entrenar con un auto de competencia dentro de los 30 días previos al desarrollo del Rally

- ff) Hacer mecánica, cambiar o modificar cualquier pieza del auto en cualquiera de los Parques Cerrados.
- gg) La violación a los Reglamentos de tránsito y/o vialidad federal, estatal y/o municipal dentro del evento en curso.
- hh) Realizar cualquier etapa con tripulación incompleta.
- ii) Cargar gasolina en áreas no autorizadas en la Libreta de Ruta y/o Reglamento Particular.
- jj) Recibir asistencia mecánica dentro del Tramo Cronometrado (T.C.).
- kk) Cualquier otra medida indicada en otro artículo del presente Reglamento.
- ll) Cualquier violación al presente Reglamento, sus anexos y modificaciones
- mm) No llevar durante todo el Rally la publicidad entregada por el Comité Organizador.
- nn) No hacer alto en los Controles tipo "A" y/o "CH" o "C" según aplique.
- oo) Obstruir de cualquier manera al carril izquierdo dentro del área de Control "CH--A".
- pp) Anexar y/o utilizar publicidad no autorizada dentro de la ruta del evento.

7.8.- RECLAMACIONES Y PROTESTAS.

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

Todas las protestas de un competidor, deberán ser presentadas por escrito al Comisario y/o al Director de Carrera y/o Director del Rally, llenando completamente el formato "PROTESTA" incluido en la Libreta de Ruta del Rally en curso y acompañada cada una por **\$4,000.00** (Cuatro mil pesos 00/100 MN) en efectivo, como fianza así como de sus Licencias FEMADAC y la del competidor (Piloto y Navegante) del auto protestado, las cuales serán devueltas al competidor, cuando se resuelva el caso sin penalización para los mismos.

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

Todas las Reclamaciones respecto al Rally deberán ser presentadas vía Protesta por escrito, antes del final del último Parque Cerrado del Rally correspondiente.

Cualquier otra Protesta deberá ser presentada en la meta final del Rally, dentro de los 30 minutos siguientes a la Hora Ideal de llegada del último competidor al Parque Cerrado.

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

Cada Protesta podrá incluir un automóvil exclusivamente.

Cuando las Protestas técnicas sean sobre partes mecánicas o sobre el funcionamiento de un vehículo, obliguen a destapar el Motor o la Caja de Velocidades, la fianza de la protesta será de **\$4,000.00** (cuatro mil pesos 00/100 MN) en efectivo por cada una de esta parte mecánica protestada (monoblock o caja de velocidades de manera separada).

El competidor protestante, deberá indicar exactamente la parte mecánica o punto específico que desea protestar. Si la Protesta implica diversas partes mecánicas deberá presentar una Protesta por cada una de ellas con su respectiva fianza.

Los automóviles protestados serán requisados por el Director de Carrera y/o un Comité

Técnico del evento y su traslado será cubierto por el protestante. El Director de Carrera y/o un Comité Técnico dictaminará el fallo, en base a: Peso Bascula / Potencia la Dinamómetro / Elementos mecánicos al Motor o Caja de Velocidades, que sólo será apelable ante el Consejo Directivo del Campeonato Regional de Rallies de Occidente, siendo la decisión de éste último inapelable.

En caso de que un automóvil se encuentre dentro de las especificaciones, éste se devolverá en las mismas condiciones en que fue requisado, y el costo de armado será cubierto por el protestante (máximo **\$5,000.00** (cinco mil pesos 00/100 MN) en efectivo para el armado del motor o caja de velocidades) y la fianza de la protesta será efectiva y pasará a los fondos del Club organizador.

En caso de que la protesta proceda, el automóvil será entregado sin armar, la fianza de la protesta será devuelta al protestante y la sanción al protestado será de un monto igual a la fianza en cuestión, la cual pasará a los fondos del Club organizador.

En cualquier caso, el Club Organizador se reserva el derecho de resguardar un Auto con Protesta aplicable, hasta que el protestado cubra el costo de la fianza.

Para cualquier falta o violación a las limitaciones técnicas especificadas (Art.9), se sancionará a los tripulantes como sigue:

- a) La descalificación del Rally.
- b) El Comisario del Rally y/o el Director de Carrera y/o del Rally, podrán requisar cualquier automóvil, si a su criterio es evidente que pueda estar fuera de especificaciones (art.9.0), sin necesidad de que medie protesta de otro competidor.
- c) Las Protestas notoriamente triviales, a juicio del Comisario podrán ser rechazadas (falta de sustento u objetivo).
- d) Las Protestas deberán ser resueltas durante el Rally ó a más tardar 8 días hábiles después del mismo.

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

El Club Organizador de un Evento, deberá informar por escrito al o los Clubs participantes en el CRO y a la CNRM, de actitudes antideportivas individuales o por equipos participantes, con el objetivo de aplicar sanciones correspondientes del CRO o específicas de su Club.

7.9.- APELACIONES.

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

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

8.- GRUPOS DE AUTOMOVILES.

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

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

- “GRUPO 1”
- “GRUPO 2”
- “GRUPO 3”
- “LIBRE-OPEN”

La gasolina permitida en los Grupos de Automóviles participantes, es la disponible al público Magna o Premium, quedando prohibido la alteración de las mismas con cualquier aditivo que impacten su octanaje original. La alteración de estas gasolinas o uso de otras no indicadas, es motivo de descalificación de todo Evento CRO.

9.- REGLAMENTO TECNICO.

9.1.- GRUPO 1

En esta categoría podrán participar los siguientes autos:

- **Motor Aspirado** con una cilindrada superior a 2011 cc.
- **Motor Turbo o Sobrealimentado:** Con una cilindrada de ≥ 1601 c.c. y < 2010 c.c.
- **Tracción sencilla.**
 - a) Se permite el turbo cargador y enfriador (Intercooler) de la marca original o aftermarket.
 - b) No se permite motor rotativo.
 - c) No se permite tracción integral o doble tracción.
 - d) Se permite el uso de filtros de aire de alto flujo.
 - e) Se permite el uso de sistemas de frenos a disco en las 4 posiciones del mismo, marca original del auto o modificados para asegurar la Seguridad de la tripulación.
 - f) El motor y la caja deben corresponder a la marca del auto de acuerdo a la especificación del fabricante.
 - g) Se permite sustituir cualquier pieza de vehículo por fibra de vidrio o kevlar, siempre y cuando sean piezas desmontables (cajuela, cofre y/o salpicaderas). Ninguna pieza adicional, podrá extenderse más allá de las medidas originales del Vehículo longitudinalmente.
 - h) Se permite sustituir solamente los cristales laterales por micas o policarbonato.
 - i) Se permite la instalación de spoilers y/o alerones que no rebasen la línea máxima del techo del auto. Ninguna pieza adicional, podrá extenderse más allá de las medidas originales del Vehículo longitudinalmente.
 - j) El peso mínimo del auto es de acuerdo a la ficha técnica del automóvil sin tripulación y en las condiciones en que terminó el rally, menos 50 kg.
 - k) Se deberá colocar un interruptor (switch) general de Corte de Corriente operando correctamente desde fuera (exterior) y dentro (interior) del habitáculo de la tripulación (medida de seguridad importante). Es decir, al desconectarse debe cortar completamente la corriente eléctrica y el motor se debe detener.
 - l) Se permite el recambio de rines y llantas en diámetro libre y treadwear Libre (No slicks).
 - m) Se permite, el uso de entradas de aire al habitáculo de la tripulación (parte superior en el techo del vehículo).
 - n) Sistema de escape libre.
 - o) Se permite la reprogramación en el software o mapa de la computadora (libre).
 - p) No se permite ninguna otra instalación, modificación o recambio de piezas, no contemplado en este Reglamento.

9.2.- GRUPO 2

En esta categoría podrán participar los siguientes autos:

- **Motor Aspirado:** Que tenga una cilindrada de ≥ 1601 c.c y ≤ 2010 cc
- **Motor Sobrealimentado:** con cilindrada ≥ 1301 c.c y ≤ 1620 c.c.
- **Tracción Sencilla.**

Y Cumpliendo con los siguientes incisos:

- a) No se permite motor rotativo.
- b) No se permite tracción integral ó 4 x 4.
- c) Se permite el maquinado de cilindros hasta 0.020" (veinte milésimas de pulgada = 0.508 mm) sin rebasar la cilindrada máxima permitida.
- d) Se permite el uso de filtros de aire de alto flujo.
- e) Se permite maquinar el cigüeñal hasta 0.030" (treinta milésimas de pulgada).
- f) Se permite la instalación de pistones, metales de bancada y metales de biela en la medida en que se rectificaron estos componentes con elementos Originales de la Marca.
- g) Se permite el uso de sistemas de frenos a disco en las 4 posiciones del mismo (Ruedas), marca original del auto y/o modificados así como mordazas y pastillas de frenos para contribuir la Seguridad de la tripulación.
- h) El motor y la caja deben corresponder a la marca del auto de acuerdo a la especificación del fabricante.
- i) Se permite sustituir cualquier pieza de vehículo por fibra de Crbono o Kevlar, siempre y cuando sean piezas desmontables (cajuela, cofre y/o salpicaderas).
- j) No se permite sustituir ningún cristal por micas ni policarbonato.
- k) Se permite la instalación de spoilers y/o alerones que no rebasen la línea máxima del techo del auto.
- l) El peso mínimo del auto es la indicada en su ficha técnica sin tripulación y en las condiciones en que terminó el rally, menos 50 kg. El auto de Competencia deberá suministrar en una exhibición, su peso Bascula (Federal o del Organizador), sin tripulación ni su equipo de Seguridad, con sus niveles de líquidos, (1) una llanta de Refacción y herramientas fijadas.
- m) Se deberá colocar un interruptor (switch) general de Corte de Corriente operando correctamente desde fuera (exterior) y dentro (interior) del habitáculo de la tripulación. Es decir, al desconectarse debe cortar completamente la corriente eléctrica y el motor se debe detener.
- n) Se permite el recambio de rines y llantas en diámetro libre y treadwear **Mayor o Igual a 100** (No slicks).
- o) Se permite, el uso de entradas de aire al habitáculo de la tripulación (parte superior en el techo del vehículo).
- p) No se permite ninguna otra instalación, modificación o recambio de piezas, no contemplado en este Reglamento.

9.3.- GRUPO 3:

En esta categoría podrán participar los siguientes autos:

- **Motor Aspirado:** Que tenga una cilindrada \leq 1620 cc.
- **Motor Sobrealimentado:** con una cilindrada \leq 1300 c.c.
- **Tracción Sencilla.**

Y Cumpliendo con los siguientes incisos:

- a) No se permite tracción integral ó 4 x 4.
- b) No se permite sustituir ninguna pieza de la carrocería por fibra de vidrio (a menos que sea pieza original).
- c) No se permite sustituir ningún cristal por micas ni policarbonato.
- d) Se permite el cambio de componentes de motor, frenos, suspensión y/o ignición con piezas de remplazo del original en posición y conexión originales.
- e) Se permite el maquinado de cilindros hasta 0.020" (veinte milésimas de pulgada = 0.508 mm) sin rebasar la cilindrada máxima permitida.
- f) Se permite el uso de filtros de aire de alto flujo.
- g) Se permite maquinar el cigüeñal hasta 0.030" (treinta milésimas de pulgada).

- h) Se permite la instalación de pistones, metales de bancada y metales de biela en la medida en que se rectificaron estos componentes.
- q) Se permite el uso de sistemas de frenos a disco en las 4 posiciones del mismo (Ruedas), marca original del auto y/o modificados así como mordazas y pastillas de frenos para contribuir a la Seguridad de la tripulación.
- i) El motor y la caja deben corresponder a la marca del auto de acuerdo a la especificación del fabricante.
- j) Se permite la instalación de spoilers y/o alerones que no rebasen la línea máxima del techo del auto.
- r) El peso mínimo del auto es el indicado en su ficha técnica, sin tripulación y en las condiciones en que terminó el Rally, menos 50 kg. El auto de Competencia deberá suministrar en una exhibición, su peso Bascula (Federal o del Organizador), sin tripulación ni su equipo de Seguridad, con sus niveles de líquidos, (1) una llanta de Refacción y herramientas fijadas.
- k) Se deberá colocar un interruptor (switch) general de Corte de Corriente operando correctamente desde fuera (exterior) y dentro (interior) del habitáculo de la tripulación. Es decir, al desconectarse debe cortar completamente la corriente eléctrica y el motor se debe detener.
- l) Se permite el recambio de rines y llantas en diámetro y treadwear **Mayor o Igual a 100** (No slicks).
- m) Se permite, el uso de entradas de aire al habitáculo de la tripulación (parte superior en el techo del vehículo).
- n) No se permite ninguna otra instalación, modificación o recambio de piezas, no contemplado en este Reglamento.

9.3.- GRUPO Libre – Open

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

- a) Se deberá colocar un interruptor (switch) general de Corte de Corriente operando correctamente desde fuera (exterior) y dentro (interior) del habitáculo de la tripulación. Es decir, al desconectarse debe cortar completamente la corriente eléctrica y el motor se debe detener.
- b) Se permite el recambio de rines y llantas en diámetro y treadwear libre (no slicks).

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

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

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

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

10.1.- ESPACIOS PUBLICITARIOS EXCLUSIVOS DEL ORGANIZADOR.

- A.- Publicidad obligatoria del patrocinador.**
- B.- Placa oficial del Rally.**
- C.- Publicidad opcional del organizador.**
- D.- Publicidad opcional del organizador.**



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

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

Si la 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.

ANEXO-I: FIA / NORMAS RECONOCIDAS PARA CASCOS (LISTA TÉCNICA # 25)- (1/3)

NORMES RECONNUES POUR LES CASQUES
RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS

LISTE TECHNIQUE N° 25 / TECHNICAL LIST N° 25

STANDARD DESIGNATION	LABEL EXAMPLE	Recognised to be used with FHR ¹	Recognised to be used without FHR
FIA 8860-2018 and 8860-2018-ABP	 SAMPLE  SAMPLE	YES	YES
FIA 8860-2010	 SAMPLE  SAMPLE	YES	YES
FIA 8860-2004	 SAMPLE	YES	YES
FIA 8859-2015	 SAMPLE	YES	YES
Snell SA2010 + FIA 8858-2002	 NOT VALID AFTER 31.12.2023  SAMPLE	YES	YES
Snell SA2010 + FIA 8858-2010	 NOT VALID AFTER 31.12.2023  SAMPLE	YES	YES

ANEXO-I: FIA / NORMAS RECONOCIDAS PARA CASCOS (LISTA TÉCNICA # 25)- (2/3)

STANDARD DESIGNATION	LABEL EXAMPLE	Recognised to be used with FHR ¹	Recognised to be used without FHR
Snell SA2010 + FIA 8858-2010		YES	YES
Snell SAH2010 + FIA 8858-2010		YES	YES
Snell SAH2010 + FIA 8858-2010		YES	YES
Snell SA 2010 NOT VALID AFTER 31.12.2023		NO	YES
Snell SAH 2010 NOT VALID AFTER 31.12.2023		NO	YES
Snell SA 2015 NOT VALID AFTER 31.12.2023		NO	YES

ANEXO-I: FIA / NORMAS RECONOCIDAS PARA CASCOS (LISTA TÉCNICA # 25)- (3/3)

STANDARD DESIGNATION	LABEL EXAMPLE	Recognised to be used with FHR ¹	Recognised to be used without FHR
Snell SA-2005 NOT VALID AFTER 31.12.2018		NO	YES
Snell SA2005 + FIA 8858-2002 NOT VALID AFTER 31.12.2018		YES	YES
Snell SA2005 + FIA 8858-2010 NOT VALID AFTER 31.12.2018		YES	YES
Snell SA2005 + FIA 8858-2010 NOT VALID AFTER 31.12.2018		YES	YES
SEI-31.1 SFI-31.1A SFI-31.2A SEI Foundation Inc. 46708 Pomerado Road, Suite N208 Poway, CA 92064 USA www.seifoundation.com NOT VALID AFTER 31.12.2018		NO	YES



ANEXO-II: FIA / CASCOS (LISTA TECNICA # 33 / 49 Y 69).

**LISTE DES CASQUES APPROUVÉS SELON LA NORME FIA 8860
LIST OF APPROVED HELMETS ACCORDING TO FIA STANDARD 8860**

LISTE TECHNIQUE N° 33 / TECHNICAL LIST N° 33

- Partie 1 / Part 1:** Casques homologués selon FIA 8860-2010
Approved helmets according to FIA 8860-2010
- Partie 2 / Part 2:** Casques homologués selon FIA 8860-2004
Approved helmets according to FIA 8860-2004

Partie 1 / Part 1
Casques compatibles selon FIA 8860-2010
Approved helmets according to FIA 8860-2010

**ETIQUETTE APPOSÉE SUR LES CASQUES
FABRIQUÉS AVANT LE 01.01.2013**
**LABEL USED ON HELMETS MANUFACTURED
BEFORE 01.01.2013**

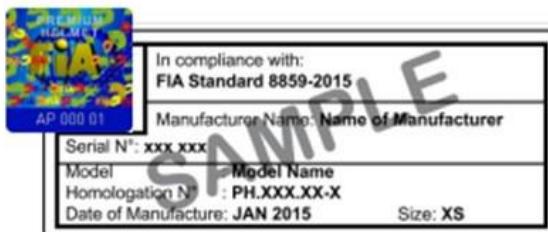


**NOUVELLE ETIQUETTE EN VIGUEUR A
COMPTER DU 01.01.2013**
NEW LABEL IN EFFECT AS FROM 01.01.2013



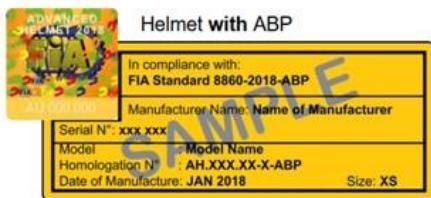
**LISTE DES CASQUES APPROUVÉS SELON LA NORME FIA 8859-2015
LIST OF APPROVED HELMETS ACCORDING TO FIA STANDARD 8859-2015**

LISTE TECHNIQUE N° 49 / TECHNICAL LIST N° 49



**LISTE DES CASQUES APPROUVÉS SELON LA NORME FIA 8860-2018
LIST OF APPROVED HELMETS ACCORDING TO FIA STANDARD 8860-2018**

LISTE TECHNIQUE N° 69 / TECHNICAL LIST N° 69



or

ANEXO-III: FIA / PROTECTOR CERVICAL. (LISTA TÉCNICA # 29 Y 41).

**LISTE DES SYSTEMES DE RETENUE FRONTALE DE LA TÊTE (RFT) APPROUVÉS SELON
LA NORME FIA 8858-2010**
**LIST OF FIA-APPROVED FRONTAL HEAD RESTRAINT (FHR) SYSTEMS ACCORDING TO
FIA STANDARD 8858-2010**

(Voir liste technique n°29 selon FIA 8858-2002 à la fin de ce document /
See technical list n°29 according to FIA 8858-2002 at the end of this document)

LISTE TECHNIQUE N° 29 / TECHNICAL LIST N° 29

Partie 1 / Part 1: RFT approuvés selon FIA 8858-2010 / Approved FHR according to FIA 8858-2010

Partie 2 / Part 2: Systèmes de sangle du RFT approuvés selon FIA 8858-2010 /
FHR tether systems approved according to FIA 8858-2010

Partie 1 / Part 1

RFT approuvés selon FIA 8858-2010 / Approved FHR according to FIA 8858-2010

**ETIQUETTE APPOSEE SUR LES SYSTEMES
RFT FABRIQUES AVANT LE 01.01.2013**
**LABEL USED ON FHR SYSTEMS
MANUFACTURED BEFORE 01.01.2013**



**NOUVELLE ETIQUETTE EN VIGUEUR A
COMPTER DU 01.01.2013**
NEW LABEL IN EFFECT AS FROM 01.01.2013



**LISTE DES CASQUES COMPATIBLES AVEC SYSTEMES DE RETENUE FRONTALE DE LA
TÊTE (RFT) APPROUVÉS SELON LA NORME FIA 8858-2010**
**LIST OF HELMETS COMPATIBLE WITH FIA-APPROVED FRONTAL HEAD RESTRAINT (FHR)
SYSTEMS ACCORDING TO FIA STANDARD 8858-2010**

LISTE TECHNIQUE N° 41 / TECHNICAL LIST N° 41

Partie 1 / Part 1: Casques compatibles avec les RFT selon FIA 8858-2010 /
Approved helmets compatible with FHR according to FIA 8858-2010

Partie 2 / Part 2: Casques compatibles avec les HANS® selon FIA 8858-2002 (ancienne LT29) /
Approved helmets compatible with HANS® according to FIA 8858-2002 (former TL29)

Partie 1 / Part 1

Casques compatibles avec les RFT selon FIA 8858-2010 /
Compatible helmets with FHR according to FIA 8858-2010

**ETIQUETTE APPOSEE SUR LES CASQUES
FABRIQUES AVANT LE 01.01.2013**
**LABEL USED ON HELMETS MANUFACTURED
BEFORE 01.01.2013**



**NOUVELLE ETIQUETTE EN VIGUEUR A
COMPTER DU 01.01.2013**
NEW LABEL IN EFFECT AS FROM 01.01.2013



ANEXO-IV: FIA / NOMEX-OVERALL (LISTA TÉCNICA 27 Y 74).

VETEMENTS DE PROTECTION POUR PILOTES AUTOMOBILES HOMOLOGUES SUIVANT LA NORME FIA 8856-2000
PROTECTIVE CLOTHING FOR AUTOMOBILE DRIVERS HOMOLOGATED ACCORDING TO THE FIA STANDARD 8856-2000

LISTE TECHNIQUE N° 27 / TECHNICAL LIST N° 27

Partie 1/Part 1: liste des vêtements homologués / *list of homologated garments*

Partie 2/Part 2: liste des fabricants approuvés de sous-vêtements / *list of approved under garment manufacturers*

Partie 3/Part 3: liste des gants approuvés / *list of approved gloves*

Partie 1 / Part 1

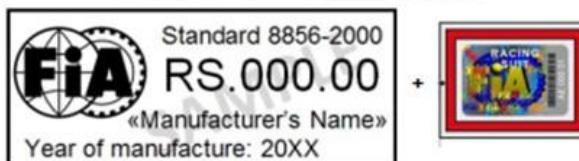
Liste des vêtements homologués / *List of homologated garments*

ETIQUETTE APPOSEE SUR LES VÊTEMENTS FABRIQUES AVANT LE 01.01.2013

**LABEL USED ON GARMENTS,
MANUFACTURED BEFORE 01.01.2013**



NOUVELLE ETIQUETTE EN VIGUEUR A COMPTER DU 01.01.2013
NEW LABEL IN EFFECT AS FROM 01.01.2013



VETEMENTS DE PROTECTION POUR PILOTES AUTOMOBILES HOMOLOGUES SUIVANT LA NORME FIA 8856-2018
PROTECTIVE CLOTHING FOR AUTOMOBILE DRIVERS HOMOLOGATED ACCORDING TO THE FIA STANDARD 8856-2018

LISTE TECHNIQUE N° 74 / TECHNICAL LIST N° 74

Overalls



Shoes, gloves, balaclavas, undergarments, rainproof over garments, cooling undergarments



Socks



ANEXO-V: FIA / ASIENTOS (LISTA TÉCNICA 12 Y 40)

SIEGES HOMOLOGUES SUR LA BASE DE LA NORME FIA 8855-1999 SEATS HOMOLOGATED ON THE BASIS OF THE FIA STANDARD 8855-1999

NON VALABLE APRÈS LE 31.12.2016
NOT VALID AFTER 31.12.2016

NOUVELLE ETIQUETTE EN VIGUEUR A
COMPTER DU 01.01.2012 JUSQU'AU 31.12.2013
NEW LABEL IN EFFECT FROM 01.01.2012
UNTIL 31.12.2013

NOUVELLE ETIQUETTE EN VIGUEUR A
COMPTER DU 01.01.2014
NEW LABEL IN EFFECT AS OF 01.01.2014

SIEGES REVALIDÉS AVANT LE 01.07.2017
SEATS RE-VALIDATED BEFORE 01.07.2017

SIEGES REVALIDÉS A PARTIR DU 01.07.2017
SEATS RE-VALIDATED AS FROM 01.07.2017

FIA Standard 8855 - 1999

ABC Seats Ltd.

Model: Super Champion 1996

Homologation N° CS.051.96

Date of Manufacture : June 1996



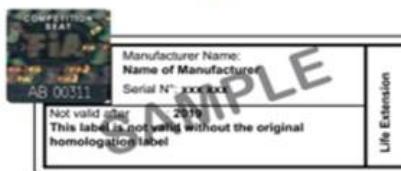
Homologation label (see above)

+

Manufacturer label with quality inspection stamp and
new validity date

Homologation label (see above)

+



LISTE TECHNIQUE N° 12 / TECHNICAL LIST N° 12

SIEGES DE COMPÉTITION HAUTE PERFORMANCE HOMOLOGUÉS SELON LA NORME FIA 8862-2009 ADVANCED RACING SEATS HOMOLOGATED ACCORDING TO THE FIA STANDARD 8862-2009

NON VALABLE APRÈS LE 31.12.2021
NOT VALID AFTER 31.12.2021



NOUVELLE ETIQUETTE EN VIGUEUR A COMPTER DU 01.01.2012
NEW LABEL IN EFFECT AS FROM 01.01.2012



IMPORTANTE / IMPORTANT

Utilisation des supports homologués sous réserve du Règlement Technique de la catégorie concernée /
Use of the homologated brackets subject to the Technical Regulations of the category concerned

- ☛ EN CLIQUANT ICI, VOUS POUVEZ TÉLÉCHARGER DES DÉTAILS RÉQUIS DES POINTS D'ANCRAGE DES SUPPORTS POUR RALLYE.
IF YOU CLICK HERE, YOU CAN DOWNLOAD REQUIRED DETAILS OF THE ANCHORAGE OF THE RALLY SEAT BRACKETS.

LISTE TECHNIQUE N° 40 / TECHNICAL LIST N° 40

ANEXO-VI: FIA / CINTURONES (LISTA TÉCNICA 24 Y 57)

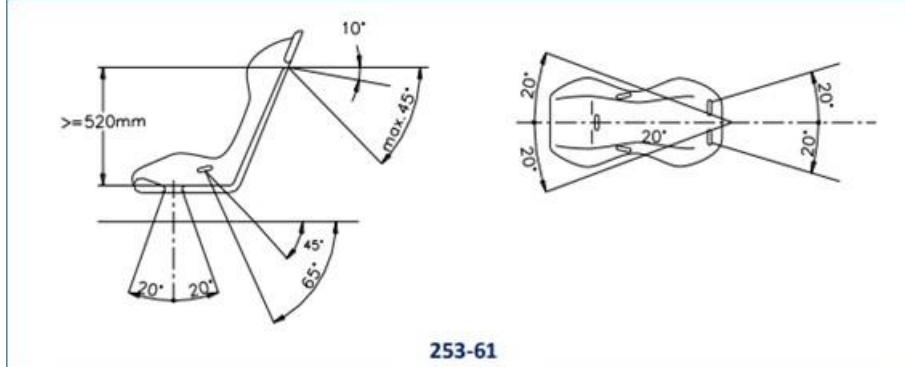
**HARNAIS HOMOLOGUÉS PAR LA FIA SELON LES NORMES FIA 8853/98 ET 8854/98
HARNESSES HOMOLOGATED BY THE FIA ACCORDING TO THE FIA STANDARDS 8853/98 AND 8854/98**

LISTE TECHNIQUE N° 24 / TECHNICAL LIST N° 24

Homologation / Homologation									Harnais valide jusqu'au ⁽¹⁾ Harness valid until ⁽¹⁾
Numéro homologation Homologation number	Nom commercial Commercial name	Norme Standard Standard	Nbre sangles en contact avec le pilote Number of straps in contact with the driver	Nbre fixations (extrémités sangles) Number of attachments (strap end-fittings)	Boucle Buckle	Constructeur Manufacturer	Début Beginning	Fin End	
D-100.T/98	692	8853/98	6	6	T	Securon	Nov-97	Dec-17	Dec-22
B-101.T/98	692	8854/98	4	4	T	Securon	Dec-97	Dec-17	Dec-22
D-102.T/98	693	8853/98	6	6	T	Securon	Dec-97	Dec-17	Dec-22

**HARNAIS HOMOLOGUÉS PAR LA FIA SELON LA NORME FIA 8853-2016
HARNESSES HOMOLOGATED BY THE FIA ACCORDING TO THE FIA STANDARD 8853-2016**

LISTE TECHNIQUE N° 57 / TECHNICAL LIST N° 57



ANEXO-VII: CNRM - JAULAS (EJEMPLO APENDICE J -DIBUJOS #253-XXX)

