CAMPEONATO REGIONALDE RALLIES DE OCCIDENTE

REGLAMENTO

2022

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 Damián.*	*Carlos Lozano Sánchez.*
2018	*Toño Cárdenas*	*Christel Gil O.*
2019	*Gerardo Hernández M.*	*Juan G. Hernández P.*
2020	*Carlos Huerta Damián*	*Carlos Lozano Sánchez*
2021	*Carlos Huerta Damián*	*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	**8**
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	**9**
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…	**14-15**
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.- PROCEDIMENTO PARA OPTAR POR SUPER-RALLY	**27**
7.6.- AYUDA DE TERCEROS	**30**
7.7.- DESCALIFICACIONES	**31**
7.8.- RECLAMACIONES Y PROTESTAS	**32**
7.9.- APELACIONES	**33**
8.- GRUPOS DE AUTOMOVILES	**33**
9.- REGLAMENTO TECNICO – ESPECIFICACIONES	**34**
9.1.- GRUPO 1	**34**
9.2.- GRUPO 2	**34**
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)	***38-46***

CLAUSULA OBLIGATORIA. -

Este reglamento regula las competencias 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 encualquier evento del Campeonato Regional de Rallies de Occidente aceptan este Reglamento como la norma primaria 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), obliga a las tripulaciones que incluyen a su Piloto y Navegante, se encuentren inscritos como socios activos, de 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 TÉCNICO DEL CRO

El Consejo Técnico del CRO estará formado por los presidentes o por aquellas personas designadas para que los sustituyan, de los clubs organizadores CASAC, CAMAC y RAC, más dos (2) socios de cada club, que serán nombrados por los presidentes de cada club y su cargo será hasta el 31 de diciembre del año en curso. Uno de los elegidos de cada club puede ser miembro de una tripulación.

El objetivo del Consejo Técnico será el de definir y de 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 y/o en aquellos casos donde se determine, sea necesario intervenir (ref. 5.3.2).

1.2.- FUNCIONES, OBLIGACIONES Y FACULTADES.

Con base a los acuerdos entre los Consejos o Mesas Directivas 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 CNRM 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.- VALIDEZ 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) Quien haya obtenido mejores resultados absolutos.
b) Quien haya ganado más tramos cronometrados.
c) Quien haya obtenido menos penalizaciones.

3.- CATEGORIAS, FORMA DE PUNTUACION y CAMPEONATO

Cada grupo y categoría puntuará en forma independiente para su campeonato.

3.1.- CATEGORIAS GRUPOS Y PUNTOS:

Categorías admitidas: GRUPO 1, 2, 3, y Open. Especificaciones en el punto 9

Generalidades:

Competidor: Se refiere al individuo de una tripulación, puede ser piloto, o navegante.

En el momento de su primera participación todos los competidores deberán inscribirse al campeonato vía su club, con valor de $400.00. Competidores ajenos a los 3 clubes organizadores del CRO deberán hacer el pago al club organizador de su primera fecha de participación.

Para ser elegible a premiación al final del Campeonato CRO, los competidores deberán haber arrancado al menos cuatro (4) rallies de la temporada 2022. Este valor deberá ajustarse cada temporada.

Para ser elegible a premiación al final del Campeonato CRO, los competidores deberán haber arrancado al menos 1 rally de cada club CAMAC, CASAC y RAC.

Campeonato Absoluto CRO

Solo se premia al 1er lugar.

La puntuación para el campeonato se da de manera individual por Pilotos y Navegantes.

A cada uno de ellos por ganar el campeonato se le otorgará un Trofeo de 1er lugar (Campeón).

Solo se asignarán puntos para el campeonato absoluto a los participantes dentro de los grupos, G1, G2 y G3.

Los puntos se asignan en función de sus resultados dentro del listado "*absoluto*" de cada rally

Campeonato de Categorías.

Los puntos ganados en cada fecha, solo suman al final del campeonato para la categoría en la que se ganó cada uno de esos puntos.

Se premiará al final del Campeonato a las 4 categorías. Nota: Para este efecto, la Open requiere de al menos 3 tripulaciones promedio en el año.

Solo se premia al primer lugar de cada categoría (tanto piloto, como navegante) con trofeo y mención.

Novatos

Se considera Novato al Competidor que inicia su participación en el Campeonato CRO.

Perderá su calidad de Novato al participar 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 Novato que participe con un Piloto Experto, podrá respectivamente, mantener su condición de Novato en el Campeonato.

Se premia al mejor novato (tanto piloto como navegante) al final del campeonato con trofeo y mención según su posición absoluta.

Puntuación

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, el Comité Organizador tendrá la obligación de entregar en ceremonia especial, lo siguiente:

3.2.1.- Trofeos Dobles por la Clasificación de Absolutos al: 1ro. 2do y 3er lugar.

3.2.2.- Los Trofeos Dobles por Evento y por Categoría se entregarán de acuerdo a lasiguiente tabla:

N° INSCRITOS	*TROFEOS DOBLES*
1 a 2	1
3	2
4 ó más	3

4.- TIPO DE ETAPAS

El recorrido de un Evento, 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.- **Primer Parque Cerrado (Inicio) de treinta (30) minutos.** Uno (1), al inicio del Rally, comenzando treinta (30) minutos antes del arranque oficial del primer auto.

La tripulación se podrá registrar (o ingresar) desde diez (10) min antes de la hora de inicio (del Parque Cerrado) y hasta veinte (20) minutos después de haber iniciado la hora oficial del ParqueCerrado sin penalización.

Ingreso de Tripulaciones a sus autos de competencia. Los tripulantes podrán entraral Parque Cerrado de inicio del Rally e ingresar al auto de competencia, diez (10) minutos antes,de la hora ideal de arranque del primer auto.

Penalización de treinta (30) segundos únicos. El competidor que ingrese su auto desde el minuto veintiuno (21) y hasta el minuto treinta (30), después de haber iniciado el Parque Cerrado, tendrá una penalización de 30 segundos únicos. Por afectar el Orden de Arranque y se le ubicará al final del mismo.

Descalificación x falla al ingreso a Parque Cerrado. La tripulación que intente ingresar y/o registrarse a partir del minuto Treinta y un segundo (30´01”), NO será aceptada y autorizada a tomar la salida, por Descalificación a falta de ingreso a Parque Cerrado.

4.1.2.- **Otro Parque Cerrado de treinta (30) minutos mínimo.** Al finalizar el Rally, con una duración

mínima de treinta (30) minutos, iniciando con la hora ideal de llegada del último auto clasificado al área destinada por el Comité Organizador o 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 Cerradosdeben 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 oficialesdel evento.

4.2.- TRAMO CRONOMETRADO (TC)

En este tipo de etapa los automóviles se clasificarán en función del tiempo realizado entrepuntos 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 todoslos participantes en cada Evento.

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

4.2.2.- Distancias en TC’s: máxima veinte y cinco (25.0) Km., mínima de cuatro (4.0) Km.

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

4.2.4.- Es Obligatorio el Uso de Protector Cervical (Tipo Hans Device, ver art 5.7.3.l).

4.3.- ENLACE

Se define como el Tramo a recorrer entre dos TC’s. El tiempo para esta etapa deberá seramplio 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.- SECCIÓN

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 o en un Boletín numerado, revisado y autorizado.
Para que un Slalom u otro tipo de Etapa Especial puedan contar para un Rally, se deberáReglamentar perfectamente y someterlo junto con la Libreta a la consideración del Comisario y deberá contemplar aspectos de seguridad tanto de público como de competidores. Dentro de estas etapas estarán consideradas las que se desarrollen en CIRCUITOS y/o AUTODROMOS, siendo dichas etapas de un máximo 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 (1) extintor de dos (2) Kg. de polvo ABC cargado y listo para utilizarse por auto competidor, bajo pena de descalificación en caso de no tenerlo.

Se prohíbe cargar combustible en el área de Servicio bajo pena de descalificación y sólopodrá 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 dos (2) Kg. de polvo ABC cargado, vigente 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 carreray/o comisario del evento).

El área asignada para los Servicios, deberá contemplar espacio suficiente para contener a todos y cada uno de los autos competidores en el evento. Obligatoriamente garantizado por la organización.

4.7.- REAGRUPAMIENTO

Etapa que podrá ser incluida o no en el evento y de ser así, con características de ParqueCerrado, 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 estará 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, deacuerdo con el tiempo parcial acumulado de su Carnet de Tiempos, el cual podrá ser en la etapa de Servicio y/o en la de Reagrupamiento. Deberá haber como mínimo una (1) Reclasificación durante el Rally. El Comisario y/o el Director del Rally darán un Tiempo Nuevo de Salida del áreade Servicio y/o del área de reclasificación acorde al tiempo de la Libreta de Ruta o a una decisiónparticular, 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:

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

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

5.0.3.- Deberá incluir un mapa del Rally, resumen de etapas y horarios, Hoja de señales de "**OK"** en verde y "**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.

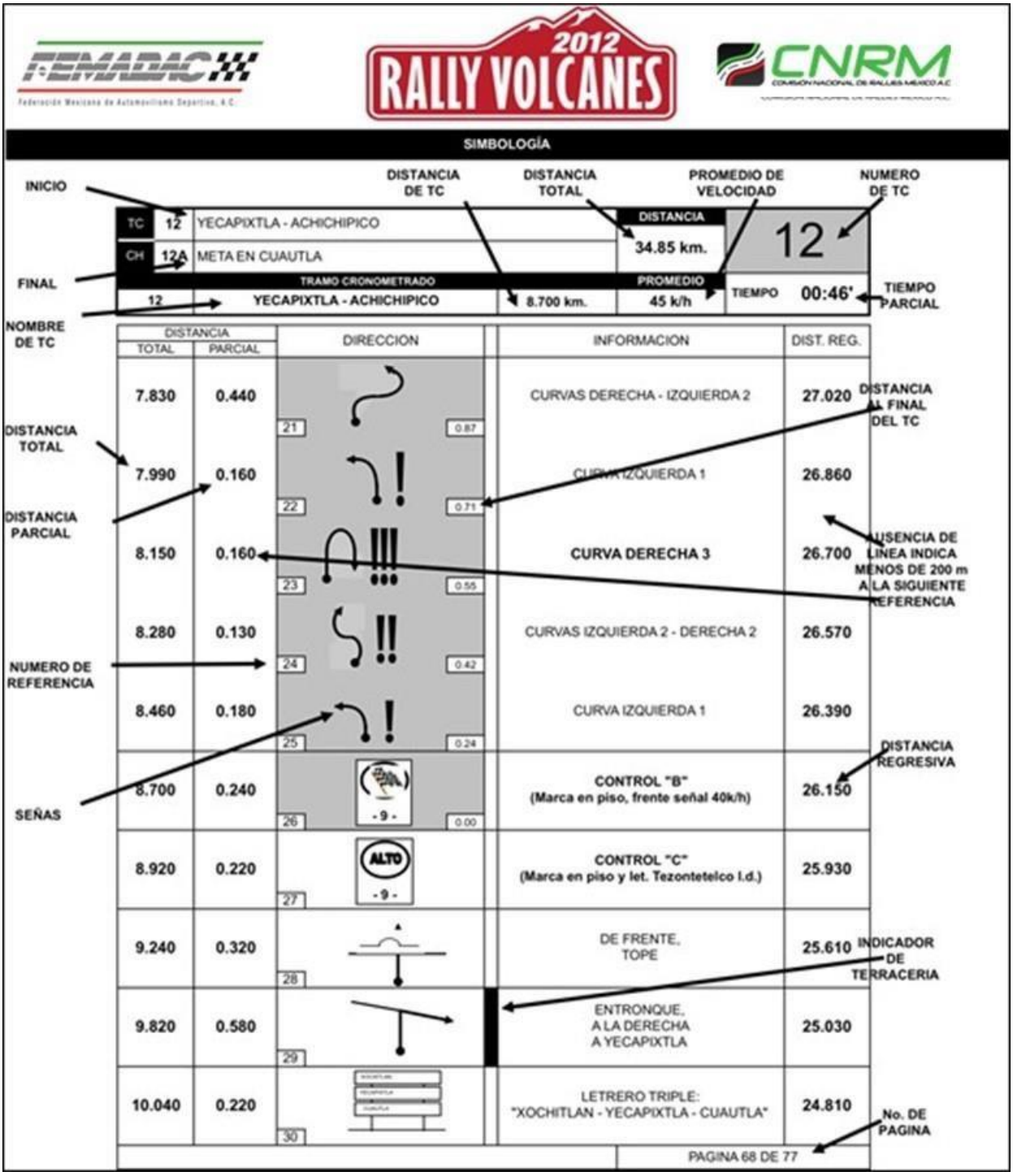
5.0.4.- Se permite incluir publicidad de patrocinadores del evento en el encabezado y/o pie de página, que no interfiera con la información de la Libreta de Ruta, siempre y cuando se imprimaen blanco y negro. Se podrán insertar mensajes publicitarios a color en la portada, contra- portada, y en la segunda y tercera de forros. No se permite publicidad, en las indicaciones de laLibreta 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 Veinte (20) días de anticipación a la fecha del Rally. En caso de incumplimiento de esta cláusula, el Comité Organizadorserá 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 equipode los Oficiales de Control.

5.1.- FORMATO LIBRETA DE RUTA

EJEMPLO DE LIBRETA DE RUTA:



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),
- Vehículos de primera intervención médica (MIC).
- 1 Barredora,
- 1 Ambulancia y
- 1 Grúa

- Equipados con torreta color ámbar, intercomunicados entre sí y plenamente identificados (rotulados).
- Se recomienda que los Autos 00 y 0 cuenten con Jaula de Seguridad Antivuelco (Roll Cage).
- Los tripulantes del auto 0 deberán 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 del CRO, 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 CRO.

5.3.2. – En aquel caso, que por alguna circunstancia especial se amerite, el Reglamento a aplicar será el de la CNRM, haciendo referencia al Reglamento vigente del Campeonato Nacional mediante acuerdo con el Consejo Técnico del CRO.

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.Hora de junta de competidores previa al rally.
t) 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. Se recomienda uso de medios digitales. Solo en casos extremos se entregarán 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** laLibreta de Rauta de cada competidor, que reciba el comunicado.

5.5.-RUTA CRÍTICA.

Cronograma de obligaciones previas a cumplir por el Comité Organizador de cada rally para cada evento, comprendiendo los siguientes puntos como mínimo:

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

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)

5.5.2.- 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. Estarevisión 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 deseguridad, 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 estarán obligados a firmar la Carta Compromiso.

Si algún competidor o miembro de un equipo, requiere presentarse al escrutinio, despuésde 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.

5.7.1.1.- Para tal efecto, deberá designarse un área adecuada, la cual será atendida como mínimo por Dos (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 llena y firmada por Piloto y Navegante.
b) Comprobante de pago de inscripción al Campeonato y al Evento del CRO.
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.

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

5.7.1.2.- El documento del Escrutinio Administrativo contiene las firmas y losdatos del Piloto y Navegante, quienes certifican el deslinde de responsabilidadhacia la Organización y Organizadores del evento, con la aceptación por el Pilotoy por el Navegante de su responsabilidad total para la participación en el evento.

Este documento será entregado por la Tripulación para que se le realice el Escrutinio Técnico, cuyo Oficial, recibirá y conservará dicho documento.

5.7.1.3.- **Sanción económica**. Por presentarse al Escrutinio Administrativo fuera del horario estipulado, se aplicará sanción económica **parainscritos al CRO**, de Quinientos pesos M.N ($ 500.00 MN). No aplicará sanción adicional, cuando el CRO sea parte de un Evento Nacional o del NACAM:

5.7.2.- Escrutinio Técnico:

Revisión de requisitos de Seguridad tanto a los competidores como a su vehículo, para permitir su participación en el evento CRO. Para tal efecto, deberá designarse un área adecuada con paso restringido.

5.7.2.1.- Los oficiales para realizar la inspección Técnica serán: **un (1) Director de Escrutinio** y por lo menos dos (2) Oficiales de Escrutinio por cada 15 autoscompetidores, que deberán revisar todos los puntos de Seguridad (Art. 5.7.3), así como los indicados en el formato "Escrutinio Técnico", el cual le fue entregado al competidor al aprobar el Escrutinio Administrativo, realizando el marcado en cada concepto que incluye dicho formato.

5.7.2.2- Cumpliendo este escrutinio, se le entregará al competidor un contra recibo de escrutinio, explicando la corrección a los detalles con fallas "corregidas"aprobado, o calcomanía "**OK**" adherida al parabrisas, que será el pase de entradaal Parque Cerrado de inicio del evento.

5.7.2.3 - 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, explicando la corrección a los detalles, con fallas "corregidas".

5.7.2.4.-**Descalificación**. Una vez iniciado el Parque Cerrado, el auto que no haya cumplido con el 100 % de su escrutinio, no podrá tomar la salida. Será por tal motivo, Descalificado del evento.

5.7.3.- Requisitos de Seguridad. *Son aplicables a cualquier competidor, indistintamente su categoría.*

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) **Direccionale**s 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, con alguna de las siguientes homologaciones:

- FIA 8860-2010 Lista técnica #33
- FIA 8859-2015, Lista técnica #49
- FIA 8860-2018, Lista técnica #69
- Snell Foundation SA2015
- Snell Foundation SA2010

La vigencia será de 10 años a partir de la fecha de fabricación.
El resumen, etiquetas y hologramas se encuentran en la lista técnica 25 anexa al final.

g) **Apellido y Tipo de Sangre**. Cada casco debe tener rotulado el Apellido, Tipo de sangre y Alergias del competidor. Se prohíbe el uso de cintas adhesivas con información escrita a mano.

h) **Protector Cervical**, Tipo Hans Device, Homologado, con Marcay Fecha de Manufactura, para cada miembro de la tripulación, con alguna de las siguientes homologaciones:

- FIA 8858-2002, Lista técnica #29. Vigente hasta 10 años a partir de la fecha de fabricación.
- FIA 8858-2010, Lista técnica #29. Vigente hasta 10 años a partir de la fecha de fabricación.
- SFI 38.1 Vigente hasta 5 años a partir de la fecha de fabricación.

i) **Inmovilizadores Cervicales,** Collarines rígidos. Los Dos collarines rígidos 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.

j) **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 delas siguientes especificaciones:

- FIA 8856-2000 (Lista técnica #27). / FIA 8856-2018 (Lista técnica # 74) – Consu Holograma y hasta 10 años de vigencia, a partir de la fecha de fabricación. Anexo-VI
- SFI 3.2A/3, SFI 3.2A/5, SFI 3.2A/10 – Hasta 4 años de vigencia, a partir de la fecha de fabricación.
- Se recomienda el uso de Ropa Interior anti-fuego y Balaclava para Piloto y/oNavegante.
- SFI 3.2 / SFI 3.3 / SFI 3.4 / SFI 3.5 – Hasta 4 años de vigencia, a partir de la fecha de fabricación.

k) **Zapatos,** alguno de los siguientes:

- De piel o de Nomex.
- Nomex homologaciones FIA o SFI hasta 4 años de vigencia, a partir de la fecha de fabricación.
- No se permiten de material sintético.

l) **Guantes**. Se sugiere el uso de guantes para el piloto. De material ignifugo. Marca yFecha

de Manufactura.

a. FIA 8856-2000 (Lista Técnica #27). – Con Holograma y hasta 10 años de vigencia, a partir de la fecha de fabricación.
b. SFI 3.2 / SFI 3.3 / SFI 3.4 / SFI 3.5 – Hasta 4 años de vigencia, a partir de la fecha de fabricación.
c. Prohibido usar elementos de materiales sintéticos o no homologados por sufalla a la protección ignifuga. Medida de Seguridad.

m) **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 dela siguiente Homologación:

a. FIA 8853/98, 8854/98,8853-2016. (Lista Técnica #24 y 57)- con su Holograma y hasta cinco (5) años de vigencia, a partir de la fecha de fabricación. Anexo-V
b. SFI. 16.1, 16.5 y 16.6 – Hasta tres (3) años de vigencia, a partir de la fecha de fabricación.
c. 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.
d. Los tirantes traseros de los hombros, deberán fijarse a la Jaula Antivuelco (RollCage) o a la parte trasera de la cabina, con un ataque máximo de 30 grados, a ladistancia y posición, como se recomienda en los diagramas de la FIA Dibujo 253-
e. 62. (Anexo-VII). Mediada de Seguridad.

n) **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
- FIA 8862-2009 Lista Técnica #40
- FIA 8855-2021 Lista Técnica #91
- SFI 39.1 y 39.2 – Hasta 4 años de vigencia, a partir de la fecha de fabricación.

Los asientos con daños visuales o sin estar debidamente fijos, seránrechazados.
En los asientos FIA, su fecha de vencimiento será 10 años después de su fecha de fabricación, extendiéndose hasta el día 31 Diciembre de tal año.

o) **Jaula de Seguridad**. Se debe instalar una Jaula de Seguridad Antivuelco (roll-Cage) demínimo seis puntos de fijación al chasis o bastidor y cumplir con lo siguiente:

a. La jaula tendrá que ser de tubo de 1-½" pulgada de diámetro con espesor de pared mínimo de 86 milésimas de pulgada o calibre 14 ó 2.18mm (se sugiere sufabricación con tubo de 1-¾" de diámetro calibre 12 ó 2.50 mm ó 98 milésimas depulgada). No deberá tener dobleces con radios cerrados, ni arrugas en los dobleces; tampoco podrá ser de 2 piezas soldadas.
b. El alma principal del roll deberá ser de una sola pieza, sin embargo podrán ser desarmable, siempre que cumplan con la Norma de unión en el punto de sujeción correspondiente. FIA Apéndice J. Artículo 253 y/o CNRM Artículo # 52- Apéndice J – Dibujos 253-39 al 253-47) vigente.

c. Las soldaduras de los tirantes del alma de la barra deberán ser completas y adecuadas, a juicio del Comité Organizador. La fijación al piso del automóvil o a cualquier otra parte, deberá ser con placas y contra placas, de 1/8" (un octavo depulgada ó 3 mm.) de espesor y de 3 x 4 pulgadas de superficie como mínimo.
d. Por último, deberán existir dos (2) perforaciones (una en el alma y otra en algúntirante) de un mínimo de un 1/8" (un octavo de pulgada ó 3 mm.) de diámetro, para poder comprobar el espesor de los tubos.
e. 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.

p) **Extinguidor** vigente (presión indicada) y sujeción fija, correcta y segura. Es obligatorio que esté al alcance de ambos tripulantes.
   a. El extinguidor deberá ser del tipo polvo ABC de Dos (2) Kg, con etiqueta vigentede uno (1) año y debe estar en perfectas condiciones de operación.
   b. El método de fijación debe ser metálico y de fácil liberación.
   c. Se recomienda fijarlos en el piso del auto, en la parte delantera del lado del Navegante o Copiloto.
   d. Queda estrictamente prohibido, fijarlo con cualquier tipo de cinta adhesiva o elástica. Se sugiere el sistema automático homologado.

q) Corta Corriente dos (2), Uno Exterior y otro Interior. Que puedan ser accionados en forma indistinta, desde el exterior y desde el Interior del Vehículo, éste ultimo deberá estar al alcance de ambos tripulantes debidamente sujetos.

r) **Argollas de Arrastre** delantera y trasera, perfectamente señaladas y fijas al bastidor.Sin presentar cortes o deterioro alguno.

s) **Batería**. La batería debe alojarse en el lugar de origen del Vehículo, fija (inmóvil).

t) **Señales reflejantes** de emergencia. Dos (2).

u) **Lámpara de mano** (para Rallies nocturnos) funcionando. Y navaja o cutter.

v) **Nombres de Piloto y Navegante** en ambos lados del cristal trasero del auto con tipo desangre y alergias.

w) **Parabrisas.** El parabrisas que carezca del sello de la DGN o DOT, queda absolutamente prohibido y deberá ser laminado.

x) **Escrutinio "OK".** Al cumplirse todos los puntos anteriores, en cada Rally se deberá adherir al auto competidor en el parabrisas una calcomanía de "Escrutinio **OK**", la 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 MÉDICO.

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

El sistema de cronometraje será el que norme como oficial el Campeonato Nacional de Rallies México, puede considerarse, únicamente como respaldo, el uso de cronómetros digitales con función retrapante y en todo caso sus lecturas o registros se anotarán en hojas por separado.

a) La hora oficial de los Rallies será la que indique el equipo oficial de cronometraje y deberá estar disponible para competidores y oficiales antes y durante el desarrollo del evento. Se recomienda utilizar la de la Ciudad de México, sincronizada en cuanto a minutos y segundos, con la emisora WWV de Fort Collins, Colorado, EE.UU.

~~b)~~ 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 legibles. Se recomienda capacitación y entrenamiento previo en el uso de Cronómetros.

c) Las horas de paso podrán mostrarse a los competidores.

d) Los controles deberán efectuarse por un Jefe y Oficiales acreditados (licencia de la FEMADAC y capacitado vía curso documental). Se llama responsable al Oficial que firma la Hoja de Control, no cumplir con este requisito será motivo de cancelación del Evento o del TramoCronometrado correspondiente. La licencia de FEMADAC es el seguro que protege a un oficial de control ante un eventual accidente y es obligatorio portarla en los eventos.

e) Ningún Oficial de Control que haya funcionado correctamente podrá ser anulado.

f) El Director de Carrera o del Rally o el Comisario del mismo, podrán rechazar la designación de un Oficial de Control o anularlo con base al Reglamento 6.e. (Carecer de licencia FEMADAC,No estar capacitado. O faltas de actitud y responsabilidad).

g) 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.

h) La primera y última etapa de un Rally deberán ser siempre de Enlace con Controles Horarios y con tiempos muy amplios.

i) Todos los Controles deberán ubicarse siempre muy visibles, con la señalización Oficial.

j) Todos los Oficiales de Control deben conocer y respetar el presente Reglamento. Deberán estar capacitados en el Reglamento CRO vigente.

k) 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.

l) 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 hubiere presentado. 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).
ROJA y BANDERA A CUADROS: Control "***B***": Fin de velocidad (pasar lanzado).
ROJA: Control Horario "***CH***", "***A***" y "***C***": Alto obligatorio.
BLANCA RAYAS NEGRAS: Fin del Área de Control.

a) **AMARILLA**: (Advertencia) Señala el Inicio área de control. Un vehículo no se puede detenero parar entre esta Señal Amarilla y la siguiente que está entre veinticinco (25) y cincuenta (50) mts.

b) **ROJA: CONTROL "CH"** con un oficial que anota su hora de paso en minutos y segundos.El competidor tiene cincuenta y nueve (59) segundos para pasar.

c) ROJA: CONTROL "A" con un oficial que inicia el Tramo Cronometrado y Velocidad. Entreel Control anterior y éste, el competidor debe esperar tres (3) minutos para arrancar por lo que no habrá más de 3 vehículos dentro de este espacio. Los tres (3) minutos solamente nose respetan si el Oficial de Control Retrasa el inicio del Tramo Cronometrado o la velocidad (Solicitando el Carnet de Tiempos p/anotar nuevo minuto de arranque). Los tripulantes debenpasar con Cascos y Cinturones Puestos y Abrochados. Se encuentra entre veinte (20) y cincuenta (50) mts. de la anterior.

d) **BLANCA RAYAS NEGRAS**: (Fin de Área de Control-Sin Oficial de Control). Cinco (5) metros después de la anterior. Un vehículo con problemas deberá pasar esta señal para efectuar reparaciones, 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) **ROJA CON BANDERA A CUADROS**: **CONTROL "B"** con un Oficial que toma el tiempo, finde Velocidad, pasar lanzado. Los tripulantes deben pasar con cascos y cinturones puestos y abrochados. Se encuentra entre veinticinco (25) y cincuenta (50) mts. de la anterior.

g) **ROJA: CONTROL "C"** Alto Total. Con un Oficial con el que deben detenerse y éste anotael tiempo en el carnet del competidor, si el competidor se pasa de este puntoel 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 sunavegante. Los tripulantes deben parar con cascos y cinturones puestos y abrochados. Después de parar completamente su automóvil los tripulantes podrán desabrochar y quitar sus cascos y cinturones. Se encuentra entre 200 y 500 mts. de la anterior.

h) **BLANCA RAYAS NEGRAS**: Sin Oficial de Control: Fin de área de Control, entre cinco (5) y veinte y cinco (25)mts. de la anterior.

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

j) En los Rallies podrá haber los siguientes Tipos de Control: "**CH**" – "**A**" – "**B**" – "**C**"
k) En los Rallies los Controles "**CH**" y "**A**" así como "**B**" y "**C**" estarán dentro de un "área de control".
l) 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 lossiguientes controles.

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

En el área comprendida entre la señal Amarilla de inicio y la Blanca de Final de áreade control, sólo deben estar los vehículos que están haciendo su registro de llegada enel control "**CH**" o esperando su arranque en el control "**A**". Queda prohibido bajo pena dedescalificación 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 hubieranecesidad 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 la marcha en el área de Control de arranque, a excepción del momento de registrar su llegada en el Control "**CH**" o de esperar su arranque en el Control "**A**". Si por error de una tripulación pasa la señal Amarilla que se ubica antes del Control "**CH**", pero aún no ha hecho su registro con el oficial del Control "**CH**. Efectuar reversa es motivo de descalificación.

Después de registrado en el control "**A**", si una tripulación no logra arrancar el TC cuando el Oficial de Control **"A**" se lo indique.

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 deControl, 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 ubicará 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 (minuto y segundo) a su puesto de dicho competidor.

El competidor que se haya registrado fuera de su tiempo ideal conservará esa nuevaposición 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) Diez (10) segundos por cada minuto o fracción de **atraso**.
b) Un (1) minuto (ó 60 segundos) por cada minuto o fracción de **adelanto**.

Ejem**:** Si el minuto es 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 o 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 enese 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 competidorestará descalificado. Este cálculo es responsabilidad de los competidores durante el Rallyy 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.

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 (minuto y segundo.

La hora de arranque ideal debe ser 3 minutos después de la hora de registro realen 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 Comisarioy/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 debenmantener 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 conun Retraso.

Únicamente en el caso de que un competidor arranque Adelantado se deberá anotar el Adelanto que existió.

En caso que ocurra un rebase en la TC anterior puede haber un reacomodo entrelos 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 comoAdelanto 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 porlo 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 asíla distancia que exista del Control "**A**", o 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 no se presente), éstase cancelará y los competidores deberán agregar al tiempo de la siguiente etapa el tiempo de tres (3) minutos, para llegar correctamente al próximo Control "**CH**", conservando su orden de paso del Control anterior que lo haya registrado.

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

Siempre estarán ubicados en los finales de los Tramos Cronometrados y se separan entre 200 y 500 metros entre sí. Entre los Oficiales de Control "**B**" y "**C**" deberá existir excelente comunicación.

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

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

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

6.2.- PENALIZACIONES.

Aplican, aparte de las siguientes, todas aquellas indicadas en cualquier artículo del presente Reglamento.
6.2.0 Tabla de Penalizaciones por causa de desviación al requisito de un Control a saber:

CONTROL	CAUSA DE SANCIÓN O PENALIZACIÓN	TIPO DE SANCIÓN O PENALIZACIÓN
CH	Atraso vs Tiempo Ideal	Diez (10) Segundos por cada minuto o fracción
CH	Adelanto vs Tiempo Ideal	Un (1) minuto por cada minuto o fracción
CH	Detención en Área de Control, fuera de su tiempo	Diez (10) Segundos por cada minuto o fracción
A	Impedir que Oficial anote tiempo de inicio de TC	Sanción: Descalificación
A	Circular en sentido contrario o en reversa, al sentido del Evento	Sanción: Descalificación
A	Pasar lanzado el Control –No detenerse	Sanción: Descalificación
A	Arranque antes de su Tiempo -Adelanto	El doble del tiempo adelantado(en minutos y segundos)
A	Atraso al Arranque al No arrancar dentro de máximo de veinte (20) segundos	Un (1) minuto por cada minuto o fracción de minuto
A	Atraso al Arranque y consumo de dos (2) minutos sin arrancar referidos a Hora ideal de Arranque	Sanción; Descalificación
B	Tiempo consumido en recorrido del TC	Minutos, segundos y decimas de segundos
B	Pasar en lanzado en Reversa	Sanción: Descalificación
C	No permitir que el Oficial de Control Anote tiempode paso por Control "**B**"	Sanción: Descalificación
C	Circular en Sentido Contrario o Reversa	Sanción: Descalificación
C	Realizar mecánica dentro del Área de Control	Sanción: Descalificación

C	No detenerse para tomar su tiempo en este Control	Cinco (5) minutos al tiempo total del Rally. Al final del Evento

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

a) Diez (10) segundos por cada minuto o fracción de atraso.
b) Un (1) minuto (ó 60 segundos) por cada minuto o fracción de adelanto.
c) Diez (10) Segundos por cada minuto o fracción por detenerse entre la señal de inicio de área de Control y el registro en el Control "**CH**" ,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.
c) El competidor deberá esperar la señal de arranque del Oficial de Control.
d) Si la tripulación, se arranca antes, se penaliza con el doble del Adelanto, siempreen minutos y segundos.
e) Si el competidor, no logra arrancar dentro de los 20 (Veinte) segundos posterioresa la que el Oficial de Control se lo indique, se le penalizará con 1 (Uno) minuto por cadaminuto 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 deun punto por segundo y sus fracciones.

No se puede pasar este control en reversa ni en sentido contrario. Penaliza Descalificación..

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 porel Control "**B**".
- Si el competidor circula en Sentido Contrario y/o en Reversa.

El Oficial Control puede asignarle una salida más atrasada, debiendo conservar suposición 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 elanterior Control efectuado y registrado.

7.- COMPETIDORES

7.1.- RESPONSABILIDADES.

El Campeonato Regional de Occidente (CRO) y el Comité Organizador de cada Rally, nose hacen responsables por ninguna clase de daños y accidentes que los participantes pudierancausar o 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.- El seguro de grúa del CRO cubre únicamente maniobras de rescate desde un máximo de 3 metros fuera de la carretera hasta el próximo parque cerrado. Fuera de estos límites los costos los cubrirá el competidor. Los momentos de intervención de la grúa los indica el director de carrera.

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,al Oficial de Control del Final (Meta) del Evento, o a la Barredora.

7.2.- INSCRIPCIONES.

Para que una Tripulación quede inscrito en un Rally o Evento, 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) que incluye el seguro de grúa.

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 el comité directivo CRO antes de la primera fecha del Campeonato.

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

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

Los números deberán ser de Color Naranja Fluorescente con una dimensión de dieciocho (18) cms de alto, en tipo de letra "Arial negrita (bold)", los cuales deberán ser adheridos sobre un fondo (plasta) de veinte x veinte (20x20) cms. de alto y ancho respectivamente de color negro, colocados en la esquina superior frontal de cada puerta, debajo del espejo retrovisorlateral.

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 naranjafluorescente, con dimensión de veinticinco (25) 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**" consecutivos y donde se deben anotar los tiempos de los Controles previstos en la ruta. Este Carnet les será entregado a los competidores enla 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 nuevao misma posición relativa a la Inicial, mediante los tiempos indicados en ellos.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 setomarán 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:

CARNET DE TIEMPO	CAUSA DE PENALIZACION ATRIBUIBLE A TRIPULACION	TIPO DE PENALIZACION
Acumulados	Error en sumatoria de Tiempos Acumulados a Favor de la Tripulación	Diez (10) Segundos
Acumulados	Error en sumatoria de Tiempos Acumulados en Contra de la Tripulación	Cinco (5) Segundos
TC	Omisión del tiempo de un TC	Diez (10) Segundos
Acumulados	Falta de suma de tiempos acumulados	Diez (10) Segundos
CH / A	Omisión de tiempo de un Control "CH" y/o "A"	Sanción: Descalificación
B / C	Omisión de tiempo de un Control "B" y/o "C"	Cinco (5) Minutos
Pérdida de Carnet	Pérdida de un Carnet de Tiempos a causa de la Tripulación	Sanción: Abandono automático. Podrá integrarse a Rally 2, de existir una Sección posterior.

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 en los Controles "**CH**" (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 **Cinco (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 haráacreedor 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

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 nuevaSección (siempre que exista una posterior) cumpliendo con el siguiente procedimiento:

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 establecidosy 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 elTC 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 **Quince (15)** minutos de tardanza, posteriores al ingreso del último vehículo que ingresa a la Zona de Reclasificación. En el minuto **Quince y una décima (15´+ 0.1”)** no alcanzará a integrarse en esa Sección y deberá esperar a la siguiente Sección, si aún exista una en el Itinerario del evento.

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

ASIGNACION DE TIEMPO	CAUSA DE PENALIZACION POR RALLY 2	TIPO DE PENALIZACION

Hoja de Tiempos Por cada Tramo	Por cada Tramo Cronometrado o Prueba Super Especial, **no terminado**	Tres (3) Minutos adicionales al tiempo de la Tripulación más lenta de su Grupo categoría.
Hoja de Tiempos	Abandono del Rally en una Sección	Cinco (5) minutos únicos

a) **Tres minutos (3) adicionales al Tiempo del vehículo lento del Grupo por cada TC no terminado.** Por cada Tramo Cronometrado o Prueba Súper Especial no terminada, tendrán **tres** (**3) minutos** de penalización, que se sumarán al tiempo más lento del Grupoy 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 Comisariojunto con el Director de Carrera.

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

c) **Cinco (5) minutos de penalización**. Adicionalmente a la penalización por Tramos no terminados, por abandono del Rally se aplicará una penalización de **cinco (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 **Veinte (20) minutos** después del registro del tiempo 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 Reagrupamientoo Reclasificación, con el Director de Carrera y/o con el Comisario, para informar su re- integración al evento.

b) El tiempo límite para ingresar al Servicio, al Reagrupamiento o a la Reclasificación, seráel cierre del Control Horario de **Quince (15) minutos** después del ingreso del último competidor (tripulación) en el tiempo ideal que le corresponda y el Oficial de Reclasificación, podrá darle salida. El periodo de tiempo en la Reclasificación puede serdisminuido o acortado a criterio del Oficial de Control.

c) 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 losOficiales de Control, ambos, el Oficial de Control de Salida de Servicio deberá mantener abierto el ingreso a Reclasificación por veinte (**20**) minutos máximo y el Oficial de Reclasificación, podrá darle salida. El periodo de tiempo en la Reclasificación puede serdisminuido o acortado a criterio del Oficial de Control. Si el Oficial de Control de salida de Servicio ya ha cerrado su Control Horario, lastripulaciones "**No**" podrá acceder al área de Reagrupamiento o Reclasificación y el competidor (a tripulación) quedara fuera por Abandono de la Sección que inicia.

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 denel 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 o Reclasificación.

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 iniciode la siguiente Sección, acreditando las penalizaciones correspondientes por Tramos noarrancados. 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 (habiendo firmado el documento de Abandono), 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 quecumplir 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 lacual 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 estéotra vez sobre el camino.

En paso de obstáculos tales como vados, ríos, lodazales, etc., podrá recibir ayuda de terceros, cesando ésta después de librar el obstáculo. Solo se permitirá a bordo del automóvil alpiloto y al navegante, la presencia de un tercero será motivo de descalificación excepto cuandopor accidente, se tenga la necesidad de recoger a algún otro competidor, sin embargo no podrápermanecer 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 que de un lado tenga en letras grandes negras en fondo Verde, la leyenda "**OK**" y por elotro 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/ola leyenda "**S O S**" y uno de los tripulantes del primer auto en llegar al accidente ayudaráa los accidentados, mientras el otro tripulante con la misma señal, detendrá a lossiguientes 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 serequiera intervención médica, por ningún motivo se usará para asistencia mecánica o dealgún 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 áreasde 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 y únicamente para reabastecimiento del mismo. Queda prohibido el arrastre, empuje o remolque de vehículos de competencia encualquier tramo, si no ha sido reportado su abandono, bajo pena de descalificación. Parareportar 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 obliga a que al momento del cambio (ingreso a un Control "**CH**" de un TC) informar de dicho cambio, al Oficial deControl quien deberá reportar el cambio a Barredora (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 o Nomex.

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 o 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) Los vehículos de Servicio de un competidor, sean reportados circulando dentro del Rally.

v) Pasar lanzado al inicio de una TC en el control tipo "A".

w) No tomar su tiempo en el Control tipo "CH", "A" y/o según sea el caso.

x) Circular en reversa después del Inicio de una Señal de Área de Control y antes de la Señal de Fin de Área de Control.

y) 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 municipaldentro 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.).

ll) Cualquier violación al presente Reglamento, sus anexos y modificaciones

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 tomadola salida.

Todas las protestas de un competidor, deberán ser presentadas por escrito al Comisarioy/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** (Cuatromil 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, deser posible durante el Rally o a más tardar ocho (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 mecánicaprotestada (monoblock o caja de velocidades de manera separada).

El competidor protestante, deberá indicar exactamente la parte mecánica o puntoespecífico 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 su traslado será cubierto por el protestante. El Director de Carrera dictaminará el fallo, en base a: Peso Báscula / Potencia al Dinamómetro / Elementos mecánicos al Motor o Caja de Velocidades, que sólo será apelable ante el **Comité Directivo del Campeonato Regional de Rallies de Occidente**, siendo la decisión de éste últimoinapelable.

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 delClub 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 conProtesta 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), sinnecesidad 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 o a más tardar **ocho** (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 participantesen el CRO y a la CNRM, de actitudes antideportivas individuales o por equipos participantes, conel 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 cinco (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 quince (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"
"GRUPO 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 TÉCNICO.

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 **Mayor o Igual a 1596 c.c. y menor o igual a 2010 c.c.** (≥ 1596 c.c. y < 2010 c.c.)
- **Tracción sencilla** únicamente a dos ruedas. (1x2)

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, marcaoriginal del auto o modificados para asegurar la Seguridad de la tripulación.
f) El motor y la caja deben corresponder a la marca original del auto de acuerdo a la especificación del fabricante.
g) Se permite la instalación de spoilers y/o alerones que no rebasen la línea máxima delauto en la sección delantera frontal y trasera de sus parachoques. Ninguna pieza adicional, podrá extenderse más allá de las medidas originales del Vehículo longitudinalmente.
h) El peso mínimo del auto es de acuerdo a la ficha técnica del automóvil sin tripulación yen las condiciones en que terminó el rally, menos cincuenta (50) kgs.
i) Se permite el recambio de rines y llantas en diámetro libre y treadwear Libre (No slicks).
j) Se permite, el uso de entradas de aire al habitáculo de la tripulación (parte superior en eltecho del vehículo).
k) Sistema de escape libre. Se permite el uso de múltiples de escapes tubulares (headers).
l) Se permite la reprogramación en el software o mapa de la computadora (libre).
m) No se permite ninguna otra instalación, modificación o recambio de piezas, nocontemplado en este Reglamento. Bajo pena de Descalificación del Evento.

9.2.- GRUPO 2

En esta categoría podrán participar los siguientes autos:

- **Motor Aspirado**: Que tenga una cilindrada **Mayor o Igual a 1601 c.c. y menor o igual a2010 c.c.** (≥ 1601 c.c y ≤ 2010cc)
- **Motor Sobrealimentado**: con cilindrada de **Mayor o Igual a 1301 c.c. y menor o igual a1500**

c.c. (≥ 1301 c.c y ≤ 1500 c.c.)

- **Tracción Sencilla**. Únicamente a dos ruedas. (1x2)

a) Y Cumpliendo con los siguientes incisos:
b) No se permite motor rotativo.
c) No se permite tracción integral ó 4 x 4
d) Se permite el maquinado de cilindros hasta 0.020" (veinte milésimas de pulgada =
e) 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 con elementos Originales de la Marca.
i) 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.
j) El motor y la caja deben corresponder a la marca del auto de acuerdo a la especificación del fabricante.
k) No se permite sustituir ningún cristal por micas ni policarbonato.
l) Se permite la instalación de spoilers y/o alerones que no rebasen la línea máximadel auto en la sección delantera frontal y trasera de sus parachoques. Ninguna pieza adicional, podrá extenderse más allá de las medidas originales del Vehículolongitudinalmente.
m) 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.
n) Se permite el uso de múltiples de escapes tubulares (headers).
o) Se permite el recambio de rines y llantas en diámetro libre y treadwear **Mayor oIgual a ciento cincuenta (150)**.
p) Se permite, el uso de entradas de aire al habitáculo de la tripulación (parte superioren el techo del vehículo).
q) No se permite ninguna otra instalación, modificación o recambio de piezas, nocontemplado en este Reglamento. Bajo pena de Descalificación del Evento.

9.3.- GRUPO 3:

En esta categoría podrán participar los siguientes autos:

- **Motor Aspirado**: Que tenga una cilindrada **menor o igual a 1600 c.c. (**≤ 1600 cc**.)**
- **Motor Sobrealimentado**: con una cilindrada **menor o igual a 1300 c.c.** (≤ 1300 c.c).
- **Tracción Sencilla** únicamente a dos ruedas. (1x2)

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 menosque sea pieza original).
c) No se permite sustituir ningún cristal por micas ni policarbonato.
d) El motor y la caja deben corresponder a la marca del auto de acuerdo a laespecificación del fabricante.
e) Se permite el cambio de componentes de motor, frenos, suspensión y/o ignición conpiezas de remplazo del original en posición y conexión originales.
f) Se permite el maquinado de cilindros hasta 0.020" (veinte milésimas de pulgada =
g) 0.508 mm) sin rebasar la cilindrada máxima permitida**.**
h) Se permite maquinar el cigüeñal hasta 0.030" (treinta milésimas de pulgada).
i) Se permite la instalación de pistones, metales de bancada y metales de biela originales, en la medida en que se rectificaron estos componentes. Sin alterar relación de compresión original

del motor.

j) 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 defrenos para contribuir a la Seguridad de la tripulación.
k) Se permite el uso de múltiples de escapes tubulares (headers).
l) Se permite el uso de filtros de aire de alto flujo.
m) Se permite la instalación de spoilers y/o alerones que no rebasen la línea máxima delauto en la sección delantera frontal y trasera de sus parachoques. Ninguna pieza adicional, podrá extenderse más allá de las medidas originales del Vehículo.
n) El peso mínimo del auto es el indicado en su ficha técnica, sin tripulación y en las condiciones en que terminó el Rally, menos cincuenta (50) kgs. 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,
o) una llanta de Refacción y herramientas fijadas.
p) 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.
q) Se permite el recambio de rines y llantas en diámetro y treadwear **Mayor o Igual a ciento cincuenta unidades (150).**
r) Se permite, el uso de entradas de aire al habitáculo de la tripulación (parte superior en el techo del vehículo).
s) No se permite ninguna otra instalación, modificación o recambio de piezas, no contemplado en este Reglamento. Bajo pena de Descalificación del Evento.

9.3.- GRUPO Open

En esta categoría podrán participar todos los autos que no cumplan con las restricciones de los Grupos 1, 2 y 3 y que cumplan los incisos de seguridad Art. 5.7.3.

10.- PUBLICIDAD.

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

a) Placas de Rally cajuela y cofre - 2 con área de **40 x 25** cm c/u.

b) Parte superior de la plasta de puerta junto a los números de competencia – Dos (2) con área de cuarenta (**40)** por veinte **(20)** cm c/u.

c) Parte del Parasol. Un (1) área de veinte (**20**) x ciento diez y ocho **(118**) cm.
d) Parte de las Salpicaderas delanteras. Un (1) área de veinte (**20**) por veinte **(20**) cm.

El vehículo de competencia, que no respete los espacios de Publicidad establecidos se le aplicará una sanción económica de Quinientos pesos ($ 500.00 MN) por cada espacio no respetado.

Espacio publicitario para uso exclusivo del Organizador del Rally sobre los vehículoscompetidores:

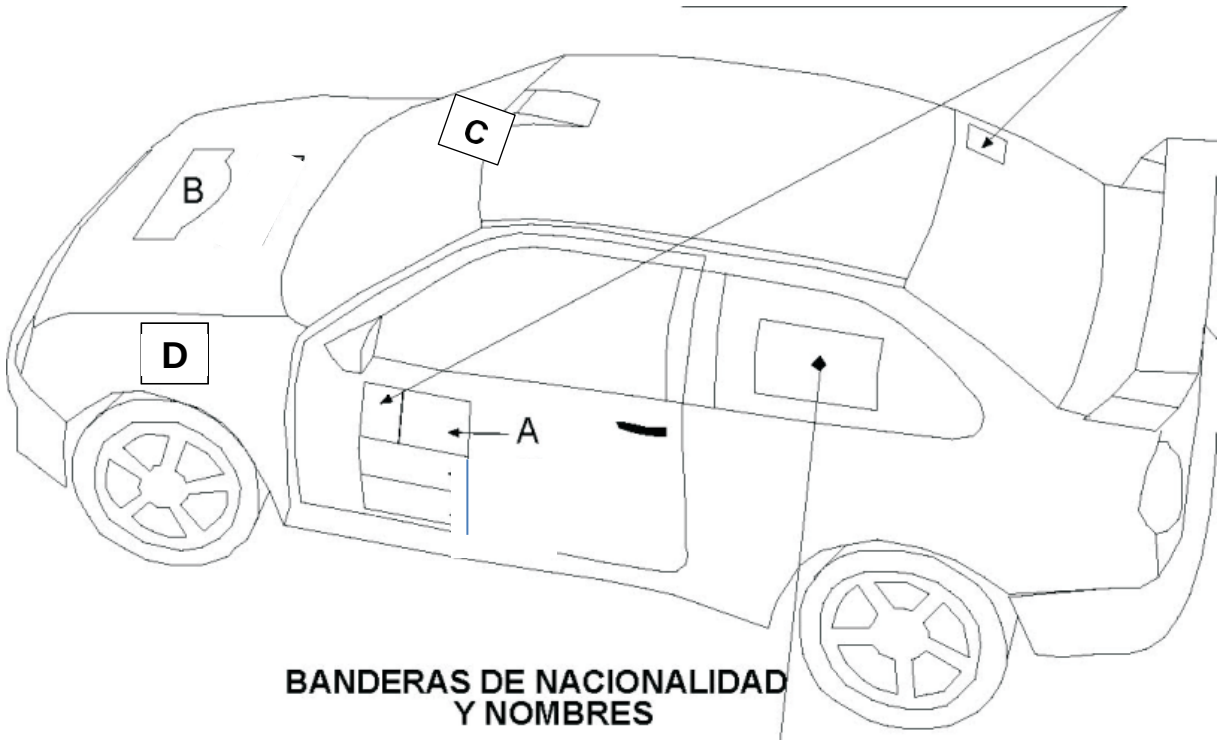
10.1.- ESPACIOS PUBLICITARIOS EXCLUSIVOS DEL ORGANIZADOR.

A.- Publicidad obligatoria del patrocinador.

B.- Placa Oficial del Rally o Evento.

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 un (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 del organizador parcial o totalmente, siempre y cuando **pague el doble de la cuota de inscripción** antes de su entrada al Escrutinio Administrativo y Técnico.

11 - ANEXOS:

LISTE DES SYSTEMES DE RETENUE FRONTALE DE LA TÊTE (RFT) APPROUVES 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) APPROUVES 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

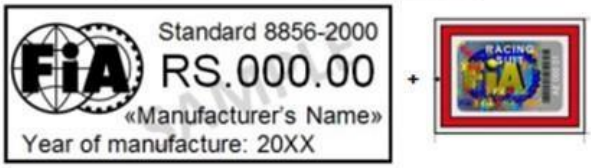
LISTE TECHNIQUE N° 27 / *TECHNICAL LIST N° 27*

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

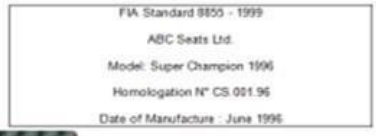
Shoes, gloves, balaclavas, undergarments, rainproof over garments, cooling undergarments

Socks

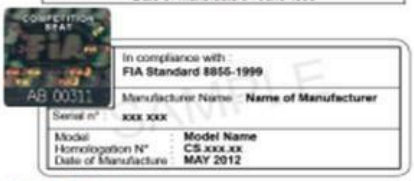
ANEXO-V: *FIA / ASIENTOS (LISTA TÉCNICA 12 Y 40)*

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

Homologation label (see above)
+
Manufacturer label with quality inspection stamp and new validity date

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

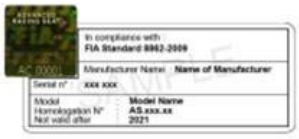
Homologation label (see above)
+

LISTE TECHNIQUE N° 12 / *TECHNICAL LIST N° 12*

SIEGES DE COMPETITION HAUTE PERFORMANCE HOMOLOGUES 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 TELECHARGER DES DÉTAILS REQUIS 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)

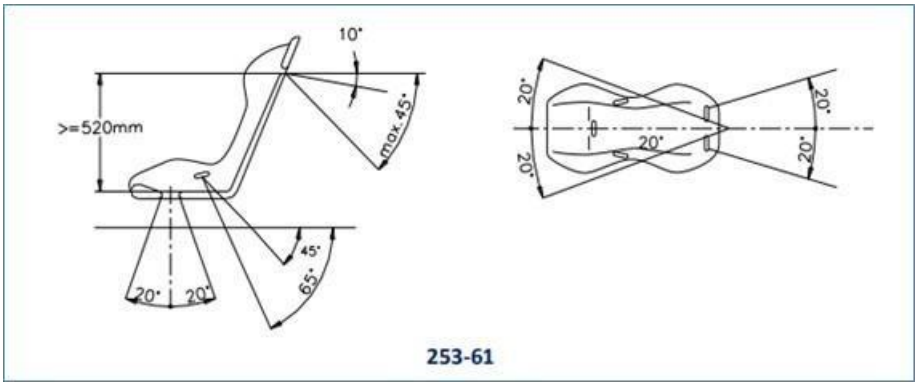
HARNAIS HOMOLOGUES PAR LA FIA SELON LES NORMES FIA 8853/98 ET 8854/98
HARNESSES HOMOLOGATED BY THE FIA ACCORDING TO THE FIA STANDARDS 8853/98 AND 8854/98

LISTE TECHNIQUE N° 24 / *TECHNICAL LIST N° 24*

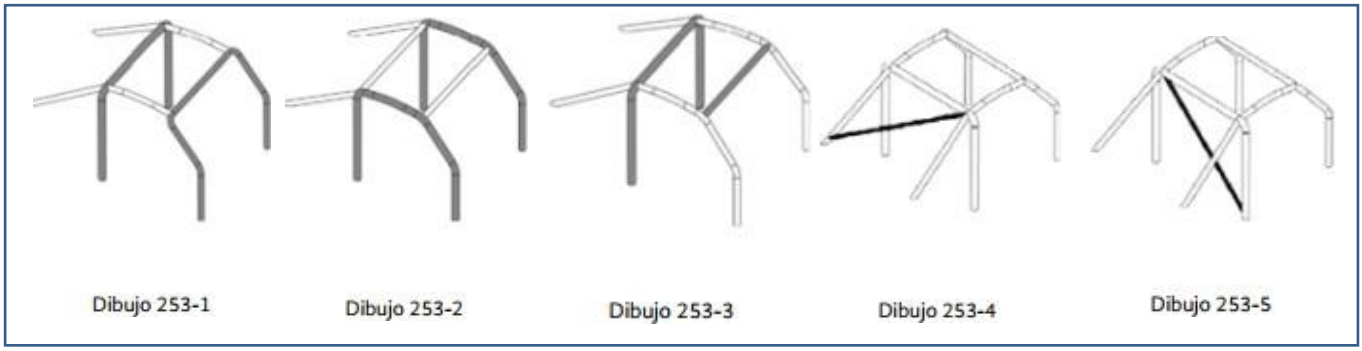
Homologation / *Homologation*									Harnais valide jusq'au[1] *Harness valid until [1]*
Numéro homologation *Homologation number*	Nom commercial *Commercial name*	Norme *Standard*	Nbre sangles en contact avec le pilote *Number of straps in contact with the driver*	Nbre fixations (extrémités sangles) *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 HOMOLOGUES 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*

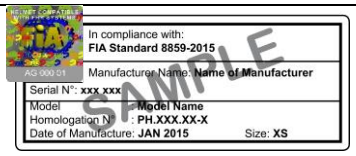


ANEXO-VII: JAULAS (EJEMPLO APENDICE J -DIBUJOS #253-XXX)

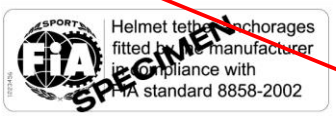
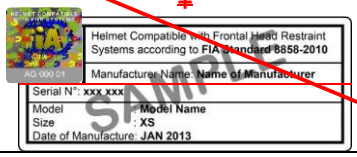


NORMES RECONNUES POUR LES CASQUES
RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS

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		**YES**	**YES**
FIA 8860-2010 **NOT VALID AFTER 31.12.2028**		**YES**	**YES**
FIA 8859-2015		**YES**	**YES**
Snell SA2010 + FIA 8858-2002 **NOT VALID AFTER 31.12.2023**		**YES**	**YES**
Snell SA2010 + FIA 8858-2010 **NOT VALID AFTER 31.12.2023**		**YES**	**YES**

STANDARD DESIGNATION	LABEL EXAMPLE	Recognised to be used with FHR[1]	Recognised to be used without FHR
Snell SA2010 **+** **FIA 8858-2010** **NOT VALID AFTER 31.12.2023**		**YES**	**YES**
Snell SAH2010 **+** **FIA 8858-2010** **NOT VALID AFTER 31.12.2023**		**YES**	**YES**
Snell SAH2010 **+** **FIA 8858-2010** **NOT VALID AFTER 31.12.2023**		**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**

STANDARD DESIGNATION	LABEL EXAMPLE	Recognised to be used with FHR[1]	Recognised to be used without FHR
~~FIA 8860-2004~~ ~~NOT VALID AFTER 31.12.2020~~		~~YES~~	~~YES~~
~~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~~
~~SFI 31.1~~ ~~SFI 31.1A~~ ~~SFI 31.2A~~ ~~SFI Foundation Inc~~ ~~15708 Pomerado Road, Suite N208~~ ~~Poway, CA 92064~~ ~~USA~~ ~~www.sfifoundation.com~~ ~~NOT VALID AFTER 31.12.2018~~	 	~~NO~~	~~YES~~

[1] Normes reconnues par la FIA pour casques à utiliser avec les systèmes RFT. Prière de se reporter aux exigences supplémentaires concernant l'utilisation des casques au Chapitre III - Equipement des Pilotes de l'Annexe L au Code Sportif International de la FIA. / *FIA-recognised Standards for helmets to be used together with FHR systems. Please check additional requirements regarding helmet use in Chapter III - Drivers' Equipment of Appendix L to the FIA International Sporting Code.*