

CAMPEONATO CASAC DE REGULARIDAD 2026

REGLAMENTO DEPORTIVO

- ✓ **Artículo 1. - AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO**
- ✓ **Artículo 2. - DEFINICIONES DE LA ESPECIALIDAD**
- ✓ **Artículo 3. - OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES**
- ✓ **Artículo 4. - PRUEBAS PUNTUABLES**
- ✓ **Artículo 5. - NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES**
- ✓ **Artículo 6. - ASPIRANTES Y LICENCIAS**
- ✓ **Artículo 7. - NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS**
- ✓ **Artículo 8. - VEHÍCULOS ADMITIDOS**
- ✓ **Artículo 9. - SEGUROS**
- ✓ **Artículo 10. - PUBLICIDAD**
- ✓ **Artículo 11. - OFICIALES**
- ✓ **Artículo 12. - INSCRIPCIONES - DERECHOS DE INSCRIPCIÓN - LISTA DE INSCRITOS**
- ✓ **Artículo 13. - REGLAMENTO PARTICULAR - COMPLEMENTOS**
- ✓ **Artículo 14. - PLACAS DE RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION**
- ✓ **Artículo 15. - ITINERARIO - LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)**
- ✓ **Artículo 16. - CARNE DE CONTROL**
- ✓ **Artículo 17. - RECONOCIMIENTOS**
- ✓ **Artículo 18. - VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)**
- ✓ **Artículo 19. - SALIDA**
- ✓ **Artículo 20. - ASISTENCIA**
- ✓ **Artículo 21. - NEUMÁTICOS**
- ✓ **Artículo 22. - PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES**
- ✓ **Artículo 23. - TRAMOS CRONOMETRADOS**
- ✓ **Artículo 24. - CRONOMETRAJE**
- ✓ **Artículo 25. – PARQUE CERRADO**
- ✓ **Artículo 26. – SUPER RALLY**
- ✓ **Artículo 27. - CLASIFICACIONES**
- ✓ **Artículo 28. - EMPATE EN UN RALLYE**
- ✓ **Artículo 29. - RECLAMACIONES Y APELACIONES**
- ✓ **Artículo 30. - TROFEOS Y RECOMPENSAS**
- ✓ **Artículo 31. - PUNTUACIÓN, NORMAS CLASIFI. PRUEBAS Y CLASIF. FINAL DEL CAMPEONATO**
- ✓ **Artículo 33. - TROFEOS Y CAMPEONATOS FINALES**

- ✓ **ANEXO 1. - RESUMEN DE PENALIZACIONES**
- ✓ **ANEXO 2. - SEÑALIZACION RALLYES**

Artículo 1. - AMBITO DE APLICACIÓN DEL PRESENTE REGLAMENTO

1.1.- El presente **Reglamento** Deportivo es de aplicación en el Campeonato de Rallyes de Regularidad CASAC 2026

Artículo 2. - DEFINICIONES DE LA ESPECIALIDAD

Además de todo lo especificado en el Art. 2 —Definiciones de la especialidad del Reglamento Deportivo de Rallyes de Regularidad CASAC, las pruebas puntuables para el Campeonato de Rallyes de Regularidad CASAC, deberán cumplir e incorporar los siguientes artículos:

2.1.- Vehículos admitidos: Serán admitidos los vehículos que cumplan con lo establecido en el Art. 8 de requisitos de seguridad del presente reglamento.

2.2.- Número de participantes: En los rallyes de Velocidad que se admita regularidad no se establece un número mínimo de participantes que tomen la salida para que la prueba pueda celebrarse. En los rallyes exclusivos de regularidad se recomienda un mínimo de 15 participantes que tomen la salida, aunque un Organizador podrá establecer en su Reglamento Particular un mínimo de participantes para celebrar la prueba.

2.3.- Los Rallyes de Regularidad son pruebas cronometradas, a una velocidad media expresada en números enteros, que podrá ser de las siguientes modalidades:

2.3.1.- Velocidad Media Fija: Consiste en realizar los Tramos Cronometrados a una velocidad media constante previamente determinada por el organizador, debiendo estar obligatoriamente en un rango de velocidades comprendida entre 40,00 km/h. y 65,00 km/h. en Regularidad Sport e inferiores a 65,00 km/h en Regularidad.

2.3.2.- Velocidad Media Variable: Consistente en realizar los tramos cronometrados a unas velocidades medias previamente determinadas por el organizador, variando estas según las posibilidades del trazado, de forma que diferentes partes del Tramo Cronometrado se disputen a diferentes medias, debiendo estar obligatoriamente en un rango de velocidades comprendidas entre 40,00 km/h y 80 km/h en Regularidad Sport e inferiores a 65,00 km/h en Regularidad, siendo la media total del Tramo Cronometrado para Regularidad Sport no superior a 80,00 Km/h. (puntualmente se podrá solicitar autorización del comisario deportivo, por las singularidades de un tramo cronometrado, un incremento de hasta el 6% de esta limitación de 80,00 km/h).

2.4.- Las medias establecidas en cualquiera de las modalidades deben ser acordes al trazado, asumibles y realizables por todos los vehículos participantes inscritos en todas las categorías admitidas para Regularidad Sport (**medias entre 40 y 80 km/h**) y para Regularidad (**inferiores a 65 km/h**), por lo que no pueden ser excesivas para el trazado a realizar. Las medias impuestas requieren la autorización favorable del Comisario de la CNRM.

2.5.- En los Tramos Cronometrados disputados en circuitos permanentes (NO circuitos de karting en cuyo caso se mantendrá el mismo criterio que para un TC) la velocidad media podrá ser incrementada hasta 80,00 siendo la máxima permitida 100,00 Km/h.

2.6.- A criterio del Director de Carrera, un tramo que ha sido neutralizado para los participantes en velocidad podrá ser disputado en Regularidad siempre que no se vea afectada la seguridad de la prueba.

2.7.- El organizador decidirá si su prueba se realiza en cualquiera de las modalidades anteriores. Asimismo utilizará el sistema de medición —por la cuerda para todos los tramos, la distancia total y real de los tramos cronometrados y las medias a que estos deben ser disputados con todos los cambios previstos, si los hubiese. Debiéndose indicar estos puntos en el Reglamento Particular de la prueba.

2.8.- Obligatoriamente, los organizadores deben publicar 15 días antes de la celebración de la prueba, el tramo de calibración, la distancia real de los tramos, la modalidad y velocidades medias, utilizando el Anexo I del presente Reglamento Deportivo, debidamente cumplimentado en la página web de la prueba.

Artículo 3. - OBLIGACIONES Y CONDICIONES GENERALES

3.1.- El Club Automovilístico Santiago A.C convoca el Campeonato de Rallyes de Regularidad CASAC.

3.2.- La denominación del Campeonato, tal y como figura en el Art. 3.1 del presente Reglamento, deberá figurar en todos los documentos y soportes publicitarios de las Pruebas puntuables, cuando se mencione la puntuabilidad para los mismos.

3.3.- El Club Automovilístico Santiago A.C convoca a los siguientes Campeonatos y Copas de Rallyes de Regularidad con las siguientes Categorías definidas en el Reglamento Técnico:

3.3.1 Campeonatos regularidad CASAC 2026

- Campeonato de Pilotos CASAC 2026

- Campeonato de Navegantes CASAC 2026

3.4.- Serán de aplicación, por orden de prelación:

- El reglamento deportivo de rallies de Velocidad México 2026
- El Reglamento Deportivo del Campeonato Mexicano de Rallies de regularidad, en todo lo no especificado en el presente Reglamento.
- El presente Reglamento Deportivo.
- El Reglamento Particular de la Prueba.

Cualquier posible contradicción entre alguno de estos documentos, se resolverá aplicando el de más alta jerarquía.

3.5.- El Código deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo A.C (FEMADAC) será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales de procedimiento, reclamación y apelación.

Artículo 4. - PRUEBAS PUNTUABLES

4.1.- Las pruebas puntuables serán las que figuren en el Calendario Deportivo aprobado por la Comisión Nacional de Rallies

A.C. Estas pruebas puntuables son:

- 8º RALLY LA CONGOJA
- 58º RALLY MONTAÑAS
- 51º RALLY RUTA DEL SOL
- 40º RALLY SANTIAGO
- EPIC RALLY TESORO AZUL

4.2.- El número de pruebas puntuables será de cinco (5).

Artículo 5. - NORMAS A CUMPLIR POR LAS PRUEBAS PUNTUABLES

5.1.- El Organizador establecerá un tramo, llamado —Tramo de Calibración, para que cada participante pueda comprobar y adecuar sus mediciones con las del Libro de Ruta y que deberá figurar su emplazamiento y descripción en el Road- Book, en el Complemento 1 de Regularidad y en el Reglamento Particular de la Prueba. Será obligatorio que el aparato de medición del rally y del tramo de calibración, sea calibrado en un tramo medido con Odómetro (precisión mínima 1 m), en caso de no poder conseguir esta precisión, se calibrará el equipo de medición tomando como referencia cuatro hitos kilométricos de una vía señalizada de la red de carreteras, (el primero sería el km. 0 del tramo de medición, el cuarto el km. 3) que deben ser reflejados, en el Anexo I de Regularidad.

5.2.- El —Tramo de Calibración tendrá una longitud mínima de 3 km y deberá estar ubicado lo más próximo al lugar por donde transcurra la prueba. Se recomienda que sea un tramo con poca circulación y con los hitos kilométricos señalizados.

5.3.- El método de medición de los tramos debe ser siempre POR LA CUERDA de la carretera, es decir, circulando por EL CENTRO DEL CARRIL PROPIO en el sentido de la marcha cuando la vía sea de doble carril y en vía estrechas circulando por la derecha de la calzada sin recortar las curvas.

5.4.- Se recomienda que, una vez establecido el —Tramo de Calibración sea realizada por parte del Organizador con el aparato de medición debidamente calibrado una comprobación de la medida de los Tramos Cronometrados y los puntos de Cambios de Media para el buen funcionamiento de la especialidad.

5.5.- Obligatoriamente, los organizadores deben incluir en el Itinerario, del Reglamento Particular de la prueba, la distancia real de los tramos.

Los organizadores deben enviar al comisario CNRM, como máximo TRES SEMANAS antes de la celebración de la prueba, la modalidad y velocidades medias para su comprobación y aprobación. Aportando **Archivo EXCEL "ANEXO TIPO MEDIAS REGULARIDAD"**.

5.6.- El sistema de cronometraje utilizado en las pruebas puntuables del campeonato, deberá ser autorizado previamente y realizado siempre con medios electrónicos (fotocélulas, transponders, GPS, etc) que garanticen su precisión, debiendo contar como mínimo cada tramo cronometrado con un control secreto por cada 1,5 km de Tramo Cronometrado, considerándose además el final de TC como un control mas de la clasificación. Se recomienda aumentar el número de controles secretos con el fin de prevenir posibles anulaciones de alguno por distintas causas (Art.24.3.2) y no comprometer la puntuabilidad del TC. La hora real de salida siempre será la marcada en el carné de control y en las hojas de control, no pudiendo ser estimativas ni realizando redondeos. El tiempo que tarden los participantes en tomar la salida contará como tiempo invertido, y los adelantos producidos en esta serán penalizados. Los tiempos de llegada de tramo deben ser obligatoriamente anotados en el Carnet de Control en el control Stop, siendo estos los únicos válidos para la clasificación del control de llegada de tramo cronometrado.

5.7.- Dada la importancia para la especialidad de la correcta medición de los TC se establece la obligatoriedad para el Organizador de marcar la ubicación exacta de cada TC de manera efectiva e inequívoca, mediante unas marcas de pintura fluorescente en el margen derecho de la carretera (cuneta) en el sentido del TC, de los puntos de inicio y fin de tramo. Estas marcas deberán estar realizadas en el momento de la publicación del recorrido de la prueba. Además, dichas marcas deberán coincidir con el montaje de los puntos de Salida y Final del TC el día de la prueba.

5.8.- La medición de la longitud de los tramos cronometrados TC, debe ser expresada en metros (precisión 1 metro)

Artículo 6. - ASPIRANTES Y LICENCIAS

Será obligación para poder arrancar un evento del campeonato que tanto piloto como copiloto cuenten con una licencia deportiva vigente emitida por la FEMADAC.

El no contar con dichas licencias durante la realización del evento ameritará la descalificación inmediata de los participantes.

Artículo 7. - NORMAS A CUMPLIR POR LOS EQUIPOS

7.1.- El abandono de un miembro del equipo o la admisión de un tercero a bordo (salvo en el caso de transporte de un herido) entrañará la exclusión del vehículo.

7.2.- El equipo que supere la velocidad media en un **10 % en cualquiera de los puntos de control del Tramo Cronometrado y no sea debido a la recuperación de un retraso**, será sancionado con la descalificación de la prueba inmediatamente. En caso de reiterado incumplimiento de este artículo, el Comisario deportivo tomará las medidas disciplinarias que estime oportunas.

7.3.- El equipo que adelante al vehículo que le precede en cualquier lugar del tramo por EXCESO DE VELOCIDAD será inmediatamente sancionado con la Descalificación de la prueba (para determinar esta sanción se tendrán en cuenta los tiempos invertidos por todos los participantes implicados en los distintos controles intermedios y final, así como su orden de paso por estos). En caso de reiterado incumplimiento de este artículo, el Comisario Deportivo tomará las medidas disciplinarias que estime oportunas.

7.4.- Las descalificaciones por infracción de los artículos 7.2 y 7.3 siempre será un resultado (0 ptos) en el campeonato.

7.5.- Únicamente se permite el uso, la instalación o el transporte en el vehículo de un solo aparato de medición interconectado al vehículo, el uso de cronómetros y tablas en papel o electrónicas (pirámides) no está limitado. Tanto los aparatos de medición como los cronómetros pueden ser analógicos o digitales indistintamente.

7.6.- Se recomienda que el nombre del piloto y copiloto figuren sobre las aletas delanteras o los cristales laterales traseros del vehículo.

7.7.- Los reconocimientos están permitidos sujetos a lo indicado en el reglamento particular de cada evento.

7.8.- El Organizador podrá convocar a los participantes a un Briefing, indicando en el Reglamento Particular el lugar y hora de celebración. La asistencia al Briefing será obligatoria para, al menos, uno de los miembros del equipo (Concursante, Piloto o Copiloto). La falta de asistencia al mismo entrañará una sanción, desde una multa económica hasta la no autorización a tomar la salida. El organizador deberá comprobar la asistencia, mediante la toma de firmas. Cuando el briefing se realice por medio de un documento por escrito, deberá entregarse una copia del mismo al Equipo en el momento de las Verificaciones Administrativas, y este deberá firmar el acuse de recibo del mismo.

7.9.- Los equipos deberán indicar al director de carrera, en el momento de las Verificaciones Administrativas, los teléfonos móviles de localización inmediata durante el meeting del Piloto, Copiloto, Representante del Concursante y Responsable de Asistencia para que puedan ser localizados en cualquier momento por los Oficiales de la Prueba o por el Organizador.

7.10. - Normas a seguir por el Conductor y Navegante en un Tramo Cronometrado.

- Las ventanillas del vehículo deberán ir cerradas, permitiéndose una ranura para ventilación del habitáculo (NUNCA MAYOR DE 6 CM) o sustituyendo las ventanillas por rejillas de protección.
- Deberán llevar su rotulación reglamentaria completa y bien colocada.
- Deberán llevar el cinturón o el arnés debidamente ajustado.
- Deberán portar casco durante las etapas de regularidad.
- No podrán sacar las manos por las ventanillas o fuera del habitáculo (saludos, etc.)

El incumplimiento de alguno de estos apartados conllevará sanción y hasta la descalificación.

7.11.- Los equipos participantes tienen la obligatoriedad de comunicar a la Dirección de Carrera, por el Teléfono de Emergencias, su estado y situación en caso de accidente o avería. En caso de no indicar inmediatamente su abandono a dirección de carrera podrán ser sancionados.

- **Acciones que deben realizar en caso de abandono dentro de un Tramo Cronometrado:** En el momento del abandono deberán comunicar inmediatamente al Teléfono de Emergencias de la dirección de carrera la situación y estado del equipo, así como si necesitan cualquier tipo de asistencia. En caso de no tener cobertura telefónica, y en caso de necesitar asistencia urgente deberán mostrar la señal de CRUZ ROJA del Road Book o el facilitado por la Organización.
- **Acciones que deben realizar en caso de abandono fuera de un Tramo Cronometrado (enlace):** Deberán comunicar inmediatamente a Dirección de Carrera por el Teléfono de Emergencias, su abandono e indicar su posición. Deberán entregar en dirección de carrera o al Coche barredora el Carnet de Ruta.

En caso de no realizarse esta comunicación con Dirección de carrera inmediatamente tras el abandono serán sancionados de la siguiente manera:

- 1ª vez en la temporada: \$ 500 pesos
- 2ª vez en la temporada: \$ 750 pesos
- 3ª vez en la temporada: \$ 1000 pesos

Estos importes deberán ser abonados antes de la siguiente prueba a realizar del campeonato.

Artículo 8. - VEHÍCULOS ADMITIDOS

8.1.- En todas las pruebas del campeonato podrá participar cualquier auto que cumpla con los requisitos de seguridad mencionados en el reglamento particular del evento.

Artículo 9. - SEGUROS

Todos los eventos del campeonato deben de contar con un seguro de daños a terceros y responsabilidad civil que cubra a total de participantes y el tren de carrera.

Artículo 10. - PUBLICIDAD

Será obligación de todos los participantes el portar la publicidad que el organizador del evento proporcione durante todo el desarrollo del Rally.

Artículo 11. - OFICIALES

Todo oficial que participe como control o dentro del tren de carrera deberá de contar con acreditación vigente de la FEMADAC.

Artículo 12. - INSCRIPCIONES - DERECHOS DE INSCRIPCIÓN - LISTA DE INSCRITOS

El monto de las inscripciones deberá de quedar claramente especificado en el reglamento particular del evento y describiendo claramente a que es acreedor la persona que se inscribe al evento.

Artículo 13. - REGLAMENTO PARTICULAR - COMPLEMENTOS

Todos los boletines o complementos de información deberán estar numerados, identificados y aprobados por el Comisario del evento para poder ser publicados en los medios oficiales de cada rally.

Artículo 14. - PLACAS DE RALLYE Y NUMEROS DE COMPETICION

Serán entregados por la organización durante el escrutinio previo al arranque. Es criterio del organizador el entregar la numeración de los autos.

Artículo 15. - ITINERARIO - LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK)

Debe de estar publicado ya sea de forma electrónica o en papel al menos el lunes previo al arranque del evento.

Artículo 16. - CARNET DE CONTROL

Se entregarán 10 minutos antes del arranque del primer auto de competencia tome la salida. Debe de ser llenado con pluma permanente (no lápiz).

Artículo 17. - RECONOCIMIENTOS

Estarán permitidos siempre y cuando el reglamento de cada evento así lo estipule, respetando los horarios para dichos levantamientos bajo pena de descalificación.

Artículo 18. - VERIFICACIONES (ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS)

Se boletinarán oportunamente los horarios de escrutinio en los tableros oficiales así como en el reglamento particular de cada evento.

Artículo 19. - SALIDA

19.1.1.- A la salida del rallye o de una etapa o de una sección, tomarán la salida los participantes de Regularidad después del último participante de Velocidad, ordenándolos descendientemente por velocidades medias más lentas, en intervalos de 1 minuto para Regularidad Sport. Este orden y los intervalos entre vehículos podría ser alterado a petición del Organizador y previa autorización del director de carrera.

19.1.2.- El retraso en la presentación a la salida del rallye de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, por mas de 15 minutos será motivo de descalificación del evento.

Artículo 20. - ASISTENCIA

20.1.- Los rallyes de velocidad que tienen admitida la modalidad de regularidad, deberá de apegarse a los requisitos señalados en el reglamento particular de la prueba.

20.2.- En los rallyes específicos de Regularidad que no contemplen Parques de Asistencia deben incluir en su Reglamento Particular zonas específicas dentro de itinerario para realizar estas labores (polígonos industriales, descampados, calles o avenidas, etc), asignando a los sectores en que estén incluidas el tiempo adicional que se estime oportuno para realizar los trabajos.

20.3.- Queda a criterio del Organizador aplicar el tiempo invertido en los Parques de Asistencia para los participantes en Regularidad, después del paso por el CH de entrada del parque de Asistencia, darles la salida inmediatamente anotando su hora teórica de salida para que los citados participantes puedan dirigirse a un lugar concertado por el Organizador en el itinerario del siguiente sector para la comida.

20.4. - Los equipos que cuenten en sus —Asistencias con Generadores Eléctricos y/o Grupos Electrógenos para el suministro de corriente eléctrica, será OBLIGATORIO tener junto al mismo un extintor homologado -triclase ABC- de al menos 5 Kg. El incumplimiento de esta norma, detectado por cualquier oficial de la prueba, será puesto en conocimiento de los comisarios deportivos, que podrán a su exclusivo criterio sancionar al equipo/s infractor/es, pudiendo llegar a la descalificación de la prueba.

20.5.- Repostaje.

20.6.- Se autoriza a efectuar repostaje en todas las Estaciones de Servicio ubicadas en el recorrido del rallye y autorizadas por el Organizador en su reglamento particular.

20.6.- El Organizador deberá prever, si es necesario, un suplemento de tiempo en los sectores de enlace a los que pertenezcan las Estaciones de Servicio autorizadas.

Artículo 21. - NEUMÁTICOS

21.1.- Los neumáticos deberán ser homologados para su uso en carretera, no slicks.

21.2.- El número de neumáticos a utilizar es libre.

21.3.- Toda infracción concerniente a esta normativa de neumáticos, comprobada por los Oficiales del rallye, entrañará una penalización.

Artículo 22 - PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES

22.1.- Todos los controles, salvo los controles intermedios de tiempo secretos, serán indicados por medio de paneles estándar FIA.

Artículo 23. - TRAMOS CRONOMETRADOS

23.1.- Seguridad del Tramo

Cada tramo cronometrado deberá contar con el siguiente dispositivo de seguridad:

23.1.1.- (OBLIGATORIO): Un vehículo medico de intervención rápida (MIC)

23.1.2.- Una Ambulancia de S.V.B. (Soporte Vital Básico). Es recomendable tener en las inmediaciones en estado de alerta una Ambulancia S.V.A. (Soporte Vital Avanzado) que dé cobertura a uno o varios tramos próximos.

23.1.4.- Un equipo de Bomberos, para servicio de extinción de incendios. (Recomendable)

23.1.5.- Una red de comunicación, intercaladas dentro del recorrido que permitirá el seguimiento de los vehículos y la vigilancia del desarrollo de la Prueba. Esta red deberán tener comunicación directa con Dirección de Carrera. Si la prueba es exclusivamente de Regularidad y el Organizador dispone de sistema de seguimiento de los participantes mediante GPS, se podría ampliar la distancia de los puntos de radio de seguridad, quedando como obligatorio inicio y fin de tren de carrera.

23.1.6.- Cada puesto de radio deberá estar claramente para su perfecta visibilidad por los participantes y resto de vehículos de Organización.

23.1.7.- Una grúa en aviso para retirar los vehículos participantes averiados, fuera de la carretera al lugar seguro más próximo.

23.2.- Seguridad de los participantes

De obligado cumplimiento en todas las pruebas puntuables para el Campeonato de Regularidad Casac:

23.2.1.- Cada vehículo participante deberá transportar al menos un triángulo rojo reflectante homologado que, en caso de parada del vehículo, en un tramo cronometrado o de enlace, deberá ser colocado por un miembro del equipo, de forma visible, como mínimo 50 m antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes. Al equipo que no observe estas reglas, le será impuesta una penalización.

23.2.2.- En el caso de un accidente en el que no haya ningún herido que requiera atención médica inmediata, la señal OK del Road-Book o el facilitado por la Organización, debe ser claramente mostrada como mínimo a los tres vehículos siguientes, así como a cualquier vehículo o helicóptero que preste asistencia médica. Al equipo que no observe esta regla le será impuesta una penalización.

24.- CRONOMETRAJE

De obligado cumplimiento en todas las pruebas puntuables para el Campeonato de Regularidad Casac: El Organizador instalará en cada Tramo Cronometrado los Controles Horario, de Salida, Llegada y Stop.

24.1.1.- Los Controles de Cronometraje intermedios no pueden ser colocados en los primeros 500 mts., ni en los 200 mts. siguientes a un cambio de media si la velocidad se incrementa o en los 100 mts. siguientes a un cambio de media si la velocidad se reduce.

24.1.2.- ANULACIÓN DE UN CONTROL. Cualquier control intermedio que incumpla lo establecido en el artículo anterior será anulado.

24.1.3.- En el caso de que un vehículo no dejará constancia de su paso por un control intermedio o el valor de la penalización fuera el resultado de alguna incidencia demostrable como la obstrucción total o parcial de otro vehículo, incidente en el tramo cronometrado por causas ajenas al mismo o cualquiera otro hecho reclamado y admitido por la dirección de carrera, se le aplicará como penalización en los controles afectados la media aritmética de las puntuaciones obtenidas en el mismo control por los dos participantes anteriores y posteriores según el orden de clasificación en el momento del incidente. Si alguno de estos cuatro resultados a promediar fuera anormalmente abultado, se desestimará para el promedio, siempre en base al criterio de los Comisarios Deportivos, tomando el del siguiente participante en orden de clasificación. En el caso de que lo anterior le ocurriese a un determinado número de vehículos a determinar por los Comisarios Deportivos-, estos podrían optar por procedera la anulación de ese control para todos los participantes.

A continuación, se puede observar un ejemplo de aplicación del artículo anterior :

CLASIFICACIÓN	competidor	CONTROL n	CONTROL n+1	CONTROL n+2
3º	101	0,2	3,1	0,6
4º	106	-0,3	2,8	1,0
5º	103	0,6	*	0,8
6º	104	5,1	11,5	6,0
7º	105	0,6	3,6	0,6
8º	107	-0,7	2,5	-0,4

Para el cálculo de la penalización del control n +1, para el competidor 103 según lo indicado, se tomaría la media de la penalización para el mismo control de los competidores 101, 106, 104 y 105. Sin embargo, observamos que las penalizaciones del competidor 104 son anormalmente altas por cualquier motivo, por lo que se desechan y se toman las del 107, quedando como sigue el cálculo: Control n+1 (103) = $(3,1+2,8+3,6+2,5)/4 = 3,0$

24.1.4.- Si un vehículo no dejara constancia de su paso en más de un control intermedio del mismo tramo, se aplicará lo siguiente (bajo decisión de los Comisarios Deportivos):

- Si ocurre en un porcentaje alto de vehículos (igual o superior al 30 %), se anularán los puntos intermedios.
- Si ocurre en un porcentaje bajo de vehículos (inferior al 30 %), decidirán los Comisarios Deportivos pudiendo anular el tramo o imponerle los puntos correspondientes a la media aritmética de los puntos obtenidos por el primer y último clasificados en ese tramo. En cualquier caso, si el Comisario Deportivo apreciara la concurrencia de circunstancias determinantes de los hechos previstos por este artículo, podrán adoptar cualquier otra decisión que considere en más adecuada incluso distinta a las anteriormente indicadas.

24.1.5.- En el caso de que en un determinado control dentro del tramo varios vehículos sufrieran una incidencia común en la medición de su tiempo, que pudiera tener su causa en el funcionamiento del aparato de medición del citado control, pero no en circunstancias ajenas al mismo, los Comisarios Deportivos podrán acordar la anulación del control en el que se haya producido tal incidencia de cronometraje. En todo caso, será competencia del Comisario Deportivo decidir el número de vehículos que pudieran determinar la aplicación de este precepto. Se recomienda que solo se aplique la anulación en caso de que el número de vehículos afectados sea superior al 20 % de los participantes en ese tramo.

24.1.6.- Las diferencias existentes entre el tiempo de paso real de un equipo y el tiempo de paso ideal establecido en un Control de Cronometraje de un Tramo Cronometrado, tanto por defecto como por exceso, serán penalizadas con 1 punto por cada segundo de diferencia o 0'1 punto por cada décima de diferencia.

24.1.7.- El incumplimiento por parte de algún participante de los artículos 7.1, 7.2 y 7.3 de este reglamento debe ser controlado, observado y comunicado inmediatamente al Director de Carrera por parte del Cronometrador que gestiona los tiempos para aplicar con la mayor celeridad la DESCALIFICACIÓN de ese participante, que se realizará al finalizar la sección en la que se haya producido el incidente. Será practicada por el Director de Carrera e informada a los Comisarios Deportivos para su inclusión en sus actas.

Artículo 25. - PARQUE CERRADO.

Deberá de existir al final del evento al menos un parque cerrado de 30 minutos después de la llegada del último auto clasificado en la competencia.

Artículo 26.- SUPER - RALLY

No hay opción de super rally en el campeonato de rallies de regularidad Casac.

Artículo 27. - CLASIFICACIONES

27.1.- Las Clasificaciones se establecerán sumando los tiempos de penalización pasados a puntos (1 segundo = 1 punto, 1 décima de segundo = 0,1 puntos) obtenidos en:

- Entre las diferencias existentes entre el tiempo de paso real y el tiempo de paso ideal establecido en un Control de Cronometraje de un Tramo Cronometrado, tanto por atraso como por adelanto (en valores absolutos).
- Las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

27.2.- Deben publicarse, como mínimo, al final de cada sección las clasificaciones con las penalizaciones acumuladas en puntos correspondientes a los tramos cronometrados disputados en esa sección y los acumulados de las anteriores secciones. Estas clasificaciones solo recogerán las penalizaciones obtenidas en los diferentes puntos de control de los tramos, sin hacer mención ni a las horas reales de paso ni a las distancias en las que los controles estaban ubicados.

27.3.- Al final de cada rallye se publicará una Clasificación Oficial Provisional, además de las clasificaciones de todos los tramos disputados, con expresión del total de puntos de penalización acumulados, en orden creciente y detalle de las penalizaciones asignadas a cada participante en cada control, horario o de cronometraje, **especificando la ubicación kilométrica exacta de estos**. En de vital importancia la publicación de los puntos kilométricos de cada TC en donde se han ubicados los controles secretos para verificar la correcta imposición de penalizaciones a los participantes y por ende la veracidad de la clasificación provisional publicada. Será ganador del rallye el equipo que menos puntos de penalización acumule.

27.4.- La entrega de Trofeos se realizará en base a la Clasificación Final Provisional, cualquier discrepancia en tiempos de los distintos controles se resolverá antes de la publicación de la Clasificación Final Definitiva cotejando la documentación recogida en los controles de los tramos por el coche barredora (hojas de control).

Artículo 28. - EMPATE EN UN RALLYE

En caso de empate en un rallye, será ganador el equipo que tenga:

- Más —ceros al paso por los controles de cronometraje de los tramos cronometrados.
- De persistir el empate, se considerarán las penalizaciones —unos, —doses, —treses, etc.
- De persistir el empate, se considerará el menor penalizado en el primer Control de Cronometraje de la prueba, segundo, y así hasta deshacer el empate.

Artículo 29. - RECLAMACIONES Y APELACIONES

Toda reclamación deberá de presentarse por escrito de acuerdo al reglamento de rallies de regularidad nacional 2019 vigente.

Artículo 30. - TROFEOS Y RECOMPENSAS

Se establece como mínimo la entrega de Trofeos a los 3 primeros clasificados.

Artículo 31. - PUNTUACIÓN, NORMAS CLASIFI. PRUEBAS Y CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

31.1.- Para cada una de las tripulaciones admitidas, después de cada prueba puntuable, según la clasificación obtenida en la prueba, se hará la siguiente distribución de puntos para los pilotos y copilotos clasificados.

1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
25	18	15	12	10	8	6	4	2	1

Al resto de pilotos y copilotos clasificados del 11º puesto en adelante se les atribuirán 1 puntos y los que abandonen 1 punto. El participante descalificado no recibirá puntos y será éste un resultado obligatorio a retener.

31.2.- Si un rallye es suspendido por cualquier causa, o TODOS los participantes de Regularidad no pueden disputar la misma cantidad de los TC del mismo, la aplicación de puntos será de la forma siguiente, teniendo en cuenta que en esta modalidad lo que determina la clasificación son los puntos de control, por tanto:

- Si se han cumplido MENOS del 30% de los Controles totales de la prueba, esta perdería su condición de prueba puntuable.
- Si se han cumplido entre el 30% y el 50% de los Controles totales, puntuara al 50%
- Si se han cumplido MAS del 50% de los Controles totales, puntuará al 100%

Artículo 32. - TROFEOS Y CAMPEONATOS FINALES

Al final de la temporada se entregarán los siguientes trofeo a los ganadores del campeonato:

Campeonato de Regularidad Sport:

1º Clasificado (Piloto y Copiloto) TROFEO

2º Clasificado (Piloto y Copiloto) TROFEO

3º Clasificado (Piloto y Copiloto) TROFEO

ANEXO 1. - RESUMEN DE PENALIZACIONES.

Art.	Motivo	Vez	Sanción
7.1	Abandono de un miembro del equipo.	Todas	Descalificación
7.1	Admisión de un tercero a bordo.	Todas	Descalificación
7.2	Superar en cualquier control un 10% la velocidad media	Todas	Descalificación
7.3	Adelantar a Vehículo que precede por exceso de Velocidad	Todas	Descalificación
7.5	Superar nº aparatos medición permitidos	Todas	500 puntos
7.7	Intervención de en tramo por tercero	Todas	Descalificación
7.8	No asistencia al Briefing.	1ª 2ª 3ª	500 \$ 1000 \$ No autorizado a tomar la salida.
7.9	No facilitar teléfonos de contacto inmediato o no ser correctos.	Todas	500 \$
7.10	Incumplimiento de normas a seguir por Piloto y Copiloto en Tramo Cronometrado.	1ª 2ª 3ª	500 \$ 1000 \$ Descalificación
7.11	No realizar la comunicación con dirección de carrera inmediatamente tras el abandono	1ª 2ª 3ª	500 \$ 1000 \$ 2000 \$
8.1	No conformidad del Vehículo Si se conoce antes de la salida Si se conoce una vez tomada la salida	Todas	No autorizado a tomar la salida. A criterio del Comisario Deportivo Mínimo 3 min.
10	Incumplimiento de la normativa sobre publicidad.	1ª 2ª 3ª	500 \$ 1000 \$ No autorizado a tomar la salida.
	Acción fraudulenta, incorrecta o antideportiva.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
14	Ausencia de uno de los números o placa de rallye.	Todas	Mínimo:500 \$
14	Ausencia de los números o placas de rallye.	Todas	Mínimo:500 \$
15	No seguir el itinerario establecido.	Todas	A criterio de comisario deportivo pudiendo llegar a la Descalificación Mínimo: 120 segundos
16	Carnet de control: no seguir el orden y/o la exactitud de las anotaciones en el mismo.	Todas	Descalificación
16	No presentar el carnet de control en los puestos correspondientes.	Todas	Descalificación
16	No entregar el carnet de control en la llegada de cada Sección.	Todas	Descalificación
16	Hacer anotaciones distintas a la del comisario del puesto de control.	Todas	Descalificación Mínimo:10 segundos
16	Hacer rectificaciones o modificaciones en el carné de control.	Todas	Descalificación
16	Falta de visado o sello en un control de paso. Ausencia de la hora en un C.H o no presentación del Carnet en este.	Todas	Descalificación Mínimo:30 segundos
17	Incumplimiento de la normativa sobre reconocimientos.	Todas	No autorizar la salida del evento
18	Realizar verificaciones fuera del horario establecido (con autorización de comisario deportivo)	Todas	Mínimo:50€
18	No presentar cascos en la revisión administrativa	Todas	No autorizado a tomar la salida.

18	Vehículo no conforme	Todas	Descalificación
19.1.1	Entrar en el Parque Cerrado de Salida con un retraso máximo de 15 minutos.	Todas	500 \$
19.1.1	Entrar en el Parque Cerrado de Salida con un retraso superior a 15 minutos.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
19.1.2	Retraso en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace, hasta un máximo de 15 minutos.	Todas	60 puntos por minuto o fracción de minuto de retraso.
19.1.2	Retraso de más de 15' en la presentación a la salida del rallye, de una etapa, de una sección o de un sector de enlace.	Todas	No autorizado a tomar la salida.
20.1	No respetar el reglamento de tránsito vigente.	1ª 2ª 3ª	Mínimo: La sanción impuesta por la Autoridad de Tráfico. Mínimo: El doble de la sanción impuesta por la Autoridad de Tráfico. Descalificación
	Remolcar, transportar o hacer empujar el vehículo.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
	Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos o impedir que le adelanten. Comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.	Todas	Mínimo: el tiempo parado + 5 min (1seg.=1Punto) A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
20	Infracciones a la normativa de asistencia.	Todas.	Descalificación
20	Entrega de información, comida y bebida fuera de las zonas establecidas.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
20	Rebasar la velocidad de 30 km/h en el interior de las zonas de asistencia	1ª 2ª 3ª	A criterio de los C.D. A criterio de los C.D Descalificación
20	No dejar el lugar de asistencia en las mismas condiciones.	1ª 2ª 3ª	500 \$ 1000 \$ 2000 \$
20.4	Incumplimiento normativa.(Generador=Extintor)	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
20.5	Incumplimiento de la normativa sobre respotaje.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
21	Incumplimiento de la normativa sobre neumáticos.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
25	Realizar reparaciones o recibir asistencia en parque cerrado.	Todas	Descalificación
22	Parar en una zona de control más tiempo del necesario.	Todas	Mínimo: el tiempo excedido del necesario (1seg.=1Punto)
	No seguir las instrucciones de los oficiales.	Todas	Mínimo:1000 \$
	Detenerse o avanzar excesivamente lentos entre el panel de aviso y la zona de control.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control.	Por retraso	10 puntos por minuto o fracción.
	Diferencia entre la hora real y la ideal de presentación a un control.	Por adelanto	60 puntos por minuto o fracción de minuto.
	Incumplimiento normas del procedimiento de control	Todas	Mínimo: 30 Puntos
	No presentarse en todos los controles en el orden previsto y en el sentido del recorrido, o circular marcha atrás en la zona de control.	Todas	descalificacion
	Retraso superior a 15 minutos sobre el horario establecido entre dos controles horarios.	Todas	Eliminación de carrera.
	Retraso superior a 15 minutos al final de una sección y/o etapa del rallye o un retraso global (rallyes de 2 etapas) de más de 30 minutos.	Todas	Eliminación de carrera.

	No llevar el vehículo inmediatamente al parque cerrado.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
24.3.3	Diferencia entre la hora real de paso y la ideal de paso por un control en T.C.	Por adelanto o retraso	1 punto por cada segundo de diferencia 0'1 punto por cada decima de diferencia
	No llevar el equipo personal de seguridad durante un tramo cronometrado.	Todas	Descalificación
	Circular en sentido contrario al tramo cronometrado.	Todas	Descalificación
	No arrancar en la salida de un tramo dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida.	Todas	Eliminación de carrera.
	Retraso en la salida de un tramo cronometrado.	Todas	60 puntos por cada minuto o fracción de minuto.
	Falsa salida.	1ª 2ª 3ª 4ª	Mínimo 10 puntos. Mínimo 60 puntos. Mínimo 180 puntos. Descalificación
	Detenerse entre el panel amarillo de aviso meta y el panel stop.	Todas	Mínimo: el tiempo detenido
	Rehusar tomarla salida en un tramo cronometrado en el lugar y hora asignada.	Todas	A criterio de los C.D., con penalización mínima de 600 puntos.
	No poder anotar el tiempo de salida o llegada por culpa de la tripulación	Salida Llegada	Eliminación de carrera. 300 puntos.
	Recibir asistencia en tramo cronometrado.	Todas	Descalificación
	Rebasar la velocidad máxima después de que se le haya mostrado bandera amarilla dentro del tramo cronometrado.	Todas	Mínimo: 2000 \$
	No llevar o colocar correctamente el triángulo rojo reflectante.	Todas	A criterio de los C.D., con penalización mínima de 1000 \$
	No mostrar la señal OK.	Todas	A criterio de los C.D., con penalización mínima de 2000 \$
	Empujar un vehículo, en los lugares indicados, personas distintas a las autorizadas.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
	Asignar una nueva hora de salida por no finalizar la reparación antes de su hora prevista	Todas	10 puntos por minuto o fracción de minuto.
	No parar el motor y/o no abandonar inmediatamente el parque cerrado.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación
	Volver a entrar en parque cerrado, después de haber salido de él.	Todas	A criterio de los C.D. pudiendo llegar a la Descalificación

ANEXO Nº 2 - SEÑALIZACION RALLYES

Dirección	Tipo de Control	SEÑALIZACIÓN	Dirección
	CONTROL de PASO	25 m 25 m	
	CONTROL HORARIO	25 m 25 m	
	CONTROL HORARIO y SALIDA de TRAMO	25 m 50 m min 25 m	
	PUESTO de RADIO	100 m 55 cm \varnothing	
	PUESTO de ASISTENCIA MÉDICA	100 m 55 cm \varnothing	
	LLEGADA de TRAMO	100 m 100 m 300 m 25 m	
	REAGRUPAMIENTO	ENTRADA 25 m SALIDA 5 m 25 m 5 m (Si el CH de Salida es común al de Entrada a Zona de Asistencia)	
	ENTRADA ZONA de ASISTENCIA (si no es común a la salida del Reagrupamiento)	25 m 5 m	
	SALIDA ZONA de ASISTENCIA	25 m 5 m 10 m REPOSTAJE 55 cm \varnothing	
	CONTROL de NEUMÁTICOS		
	MARCAJE de NEUMÁTICOS	55 cm \varnothing	