



CAMPEONATO REGIONAL DE RALLIES DE OCCIDENTE

REGLAMENTO 2010

CLAUSULA OBLIGATORIA

ESTE REGLAMENTO REGULA LOS RALLIES TIPO REGIONAL, DE LOS CUALES ESTA CONFORMADO EL CAMPEONATO REGIONAL DE RALLIES DE OCCIDENTE 2010, ORGANIZADO POR LOS CLUBS: CLUB AUTOMOVILISTICO SANTIAGO A.C., CLUB AUTOMOVILISTICO MORELIA A.C. Y EL RALLY AUTOMOVIL CLUB A.C.

TODOS LOS COMPETIDORES QUE SE INSCRIBAN Y COMPITAN EN CUALQUIER EVENTO DEL CAMPEONATO REGIONAL DE RALLIES DE OCCIDENTE, ACEPTAN ESTE REGLAMENTO COMO LA UNICA NORMA QUE RIGE A LOS CONTENDIENTES.

EL PRESENTE TENDRA USO COMO REGLAMENTO PARTICULAR DE COMPETENCIA UNICAMENTE DEL CAMPEONATO REGIONAL DE RALLIES DE OCCIDENTE. ASI MISMO, PARA CUALQUIER PROTESTA O CONTINGENCIA DEL REGLAMENTO, LOS COMPETIDORES ACEPTAN COMO AUTORIDAD PARA LA RESOLUCIÓN DE DICHAS PROTESTAS E INCONFORMIDADES AL CONSEJO DIRECTIVO EN PRIMERA INSTANCIA, Y AL COMITÉ DE APELACIÓN Y ARBITRAJE DEL CAMPEONATO EN SEGUNDA Y ULTIMA INSTANCIA, EN LA CUAL LAS DECISIONES QUE SE TOMEN POR ESTE COMITÉ SERAN INAPELABLES. LOS CLUBS ORGANIZADORES SE COMPROMETE A CUMPLIR LOS ESTATUTOS Y REGLAMENTOS DE LA CNRM, ASI COMO DE LA FMADAC Y DE LA CODEME EN LA ESFERA DE SUS RESPECTIVAS COMPETENCIAS.

1.- OBJETIVO:

Impulsar y fomentar la practica del rallismo en tripulaciones nuevas dentro de eventos con la seguridad y promoción necesaria para generar el crecimiento de este deporte.

1.1.- CONSEJO DIRECTIVO

A.- INTEGRACIÓN

El consejo directivo, quien será la primera autoridad dentro del campeonato, estará conformada por los presidentes de los clubs organizadores

Sr. Carlos Cordero Popoca

Lic. Carlos Ruano

Ing. Mario Alonso Tinoco Guzmán

Rally Automovil Club A.C.

Club Automovilistico Morelia A.C.

Club Automovilistico Santiago A.C.

El Presidente del Club organizador de cada evento en conjunto con el Comisario del evento y del Director del evento, sin perjuicio de ninguna autoridad, podrán imponer sanciones a Organizadores, competidores y cualquier persona involucrada en los eventos del Campeonato Regional de Rallies de

Occidente, pudiendo en cualquier orden suspenderlos, amonestarlos, multarlos, descalificarlos y/o excluirlos de los eventos, de acuerdo a la gravedad de la falta cometida.

El Consejo Directivo en funciones tendrán la facultad de otorgar, vender, y/o ceder los derechos y la organización de cualquier rally del Campeonato Regional de Rallies de Occidente y serán en conjunto los que puedan decidir por la comercialización de dichos eventos.

2.- CALENDARIO

El Campeonato Regional de Rallies de Occidente estará compuesto por 5 eventos:

FECHA	RALLY	ORGANIZADOR	SUPERFICIE
17-abr-10	II Rally Sierra del Tigre	CASAC/RAC	TIERRA
15-may-10	II Rally Aguascalientes	CAMAC/RAC	TIERRA
11-sep-10	Rally Patrio	CAMAC	PAVIMENTO
6 y 7 nov-10	Rally medianoche	RAC	PAVIMENTO
25 y 26 nov-10	Rally Acapulco	RAC	PAVIMENTO

3.- COMISARIO

El Comisario de cada rally será la persona que designe la CNRM. 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 él 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.

Deberá ponerse de acuerdo con el director del Rally sobre todo en lo concerniente a la seguridad de los tramos cronometrados y en el buen funcionamiento de los controles.

Después de que el Comisario haya efectuado el recorrido, decidirá las correcciones necesarias, de común acuerdo con el Director del Rally.

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

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

Todas las decisiones del Comisario, concernientes a incrementar la seguridad, deberán ser acatadas por el Director del Rally.

Es obligatorio que el Comisario circule en uno de los autos del tren de carrera.

El Comisario del Rally deberá presentar al Consejo Directivo (con copia a la CNRM), un reporte detallado a más tardar el martes siguiente del evento con la siguiente información:

- Cumplimiento de la ruta crítica
- Relaciones y comunicación con el director del Rally
- Reglamento particular, promoción y difusión del Rally
- Parques Cerrados de inicio y final de rally
- Salida y Meta del rally
- Escrutinio Administrativo y Técnico, parques de servicio

Libreta de ruta, mediciones y boletines
 Vehículos insignia y barredora
 Seguridad en cierre de carreteras
 Cronometraje y funcionamiento de controles, protestas
 Radiocomunicación, servicios médicos y rescate
 Grado de dificultad del Rally
 Cómputos y resultados oficiales
 Entrega de premios

4.- PUNTUACIÓN PARA EL CAMPEONATO 2010

Los competidores recibirán los siguientes puntos para el campeonato por grupos en cada Rally que terminen clasificados.

Puntuación para rallies :

LUGAR	PUNTOS	LUGAR	PUNTOS
1	10	5	4
2	8	6	3
3	6	7	2
4	5	8 EN ADELANTE	1

Para la determinación de campeonato, se tomarán únicamente los cuatro mejores resultados por participante.

NOTA 1.-

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

NOTA 2.-

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

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

5.- TROFEOS.

En cada Rally, serán acreedores a trofeos doble y/o reconocimientos dobles y/o mención a los 3 primeros lugares cada categoría.

Para tener derecho a:

- Clasificación en el Campeonato
- Trofeos y/o menciones

Los pilotos y navegantes deberán tener un mínimo de 3 rallies arrancados dentro del Campeonato.

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

- a) Trofeos dobles y/o reconocimientos dobles y/o mención a los 3 primeros lugares de cada categoría.
- b) Trofeos dobles y/o reconocimientos dobles y/o mención al Campeón Absoluto de novatos.

6.- NOVATOS

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

- a.- Haya sido campeón de novatos.
- b.- Haya arrancado un máximo de 6 rallies en 2 temporadas consecutivas.
- c.- Nunca haya arrancado un rally nacional como experto.

La tripulación consta de piloto y navegante. Al ser cualquiera de ellos experto, la tripulación se considera experta en ese rally, al novato se le tomará en cuenta para el conteo de sus rallies como novato, sin embargo el navegante experto que no haya sido piloto experto, deberá ser piloto novato y viceversa.

7.- EXPERTOS

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

8.- TIPO DE ETAPAS

El recorrido podrá hacerse en cualquier tipo de carretera, camino o pista. Las etapas de que puede constar un rally, son las siguientes:

8.1.- PARQUE CERRADO

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

- a) Uno al inicio del rally comenzando 30 minutos antes del arranque oficial del primer auto. La tripulación se podrá registrar desde 10 min. antes de la hora de inicio hasta 20 min. después de haber iniciado el Parque Cerrado sin penalización, previa entrega del contra recibo de escrutinio aprobado; desde el min. 21 y hasta el min. 50 después de haber iniciado tendrán una penalización de 30 seg. únicos. La tripulación que se registre a partir del min. 51 no será autorizada a tomar la salida. Los tripulantes podrán entrar al parque cerrado de salida 10 min. antes de la hora ideal de arranque del primer auto.
- b) Otro al finalizar el rally con una duración mínima de 30 minutos iniciando con la hora ideal de llegada del ultimo auto clasificado al área destinada por el Comité Organizador, ó indicando su duración en la libreta de ruta o en el reglamento particular del Rally. En el caso que se lleve a cabo escrutinio final, todos los autos permanecerán dentro del parque cerrado hasta que el Director Técnico y/o el Comisario del evento den por terminado el Parque Cerrado.

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

8.2.- TRAMO CRONOMETRADO (TC)

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

Los TC's se efectuarán siempre en caminos cerrados al tráfico ajeno al Rally. Es Obligatorio el uso de cascos y cinturones de seguridad firmemente ajustados, bajo pena de descalificación.

8.3.- ENLACE

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

8.4.- SECCION

Todas Las Partes comprendidas entre:

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

8.5.- 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 en un boletín numerado, revisado y autorizado. Para que un slalom u otro tipo de etapa especial puedan ruta ó contar para un Rally, se deberá reglamentar perfectamente y someterlo junto con la libreta a la consideración del Comisario y deberá contemplar aspectos de seguridad tanto de público como de competidores. Dentro de estas etapas estarán consideradas las que se desarrollen en CIRCUITOS y/o AUTODROMOS, siendo dichas etapas de un máximo de 10 vueltas en cada sentido.

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 debe tener un extintor de 2 Kg. de polvo ABC cargado y listo para utilizarse bajo pena de descalificación en caso de no tenerlo.

Se prohíbe cargar combustible en el área de servicio bajo pena de descalificación y sólo podrá reabastecerse en las áreas designadas en la libreta de ruta y/o en el reglamento particular, pudiendo ser directamente de la bomba de la gasolinera o fuera del área de las bombas si es que se carga de un depósito manual, debiendo contar con su extintor de 2 Kg. de polvo ABC cargado y listo para usarse en caso necesario bajo pena de descalificación en caso de no tenerlo y/o de incendio.

8.7.- REAGRUPAMIENTO

Parada prevista por los organizadores en régimen de parque cerrado, con un control horario "CH" de entrada y un control "CH" de salida, con el objeto y posibilidad de:

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

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

8.8.- RECLASIFICACION

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

9. Itinerario, libreta de ruta y carnet de control.

9.1. Libreta de ruta.

9.1.1. Todas las tripulaciones recibirán una libreta de ruta que incluirá una descripción detallada del itinerario obligado a seguir. Cualquier desviación puede causar la descalificación de la tripulación al final de la etapa a criterio del comisario deportivo. Las tripulaciones deben respetar íntegramente el itinerario indicado en la libreta de ruta, sin desviarse del mismo o de las áreas y/o parques cerrados y/o parques de servicio señalados, salvo caso de fuerza mayor, decidido por el comisario deportivo.

La falta a este punto tendrá como consecuencia una sanción de tiempo al auto competidor designada por el comisario deportivo.

9.1.2. En todos los casos, la libreta de ruta deberá ser publicada en formato carta o media carta, y contener el signo "OK" en verde y "S.O.S." en rojo.

9.1.3. No tendrá publicidad en las páginas de la libreta de ruta, únicamente en la portada y contraportada.

9.1.4. El organizador debe entregar una libreta de ruta a los competidores inscritos y pagados.

9.1.5. La libreta de ruta deberá de seguir el modelo detallado en el Anexo III.

9.2. Intervalos entre las salidas.

9.2.1. A la salida del rally o de cada etapa, los organizadores deberán prever la salida de los vehículos participantes con un intervalo de un minuto, pudiendo ser 2 minutos en eventos de terracería cuando los TC sean de más de 10 Km.

9.2.2. Este intervalo será y permanecerá el mismo para todos los autos participantes, excepto si una reglamentación diferente es prevista en reglamento particular de un evento.

9.3. Carnet de control.

9.3.1. Es obligatorio el uso del carnet de control que proporciona la CNRM en todos los rallies del Campeonato de Occidente de rallies de velocidad,

9.3.1.1. En los controles de paso una firma será prevista en el carnet de control.

9.3.1.2. Es responsabilidad de los oficiales de control el anotar sobre el carnet de control los tiempos en cuestión. Está prohibido, que las tripulaciones escriban sobre el carnet de control, excepto en la columna de tiempos acumulados o las áreas designadas para competidores.

9.3.2. El carnet de control deberá tener una página por enlace y una página por tramo

cronometrado. Debe ser entregado, por lo menos un carnet de control para cada etapa. En los controles de paso sellos o una firma serán eventualmente previstas.

9.3.2.1. Las tripulaciones son las responsables de hacer registrar su paso por todos los puntos relacionados en su carnet de control y en orden correcto. Cualquier incumplimiento implicará la aplicación del reglamento por el director de carrera y la tripulación será descalificada al final de la etapa.

9.3.2.2. El tiempo concedido para recorrer la distancia entre 2 controles horarios consecutivos figurará en el carnet de control.

9.4. Para los rallies de Campeonato de Occidente de Rallies de velocidad la libreta de ruta, el carnet de control, el reglamento particular y otros documentos deberán seguir lo estipulado los anexos de este reglamento.

10. Placas del rally y números de competencia.

10.1. Cada vehículo debe de tener reservado el espacio de 60 cm de largo por 52 cm de alto para los siguientes elementos, los cuales deberán ser colocados de la manera siguiente (ver croquis del punto 34 del presente reglamento):

10.1.1. Para las puertas laterales delanteras, se deberán de colocar en el extremo superior delantero los números de competencia de 20 x 20 cm, entregadas por la CNRM.

10.1.2. Para los vidrios laterales traseros el número de competencia de 25 cm de alto en tipo de letra helvética negrita (bold), deberá ser de color naranja.

10.1.3. Para el medallón trasero del vehículo, se deberá colocar el número de competencia de 25 cm. de alto en tipo de letra helvética negrita (bold), deberá ser de color naranja.

10.2. El organizador entregará solo una placa del evento de 40 cm. de largo por 25 cm. de alto (medidas máximas), ésta será colocada en el cofre. En caso de que el rally no tenga una placa el organizador deberá de entregar una calcomanía con el nombre del evento respetando las medidas antes mencionadas.

Eventualmente el organizador podrá entregar una segunda placa, esta será colocada en la parte trasera del auto (cajuela, medallón o defensa).

11. Publicidad.

11.1. Publicidad en autos de competencia.

11.1.1. Esta permitido a los concursantes colocar libremente todo tipo de publicidad en sus vehículos siempre y cuando:

- Sea autorizado por las leyes nacionales.
- No sea contraria a los buenos modos y costumbres.
- No sea de naturaleza política o religiosa.
- No invada los espacios reservados a las placas del rally y los números de competencia.
- No impida la vista de la tripulación a través de los cristales.

11.1.2. La publicidad exclusiva y obligatoria de los organizadores.

Cada vehículo debe de tener reservado el espacio de 60 cm. de largo por 52 cm. de alto para los siguientes elementos, los cuales deberán ser colocados de la manera siguiente:

A. Publicidad de 40 x 20 cm. que se colocará en la parte superior del espacio reservado, a un lado de los números de competencia laterales.

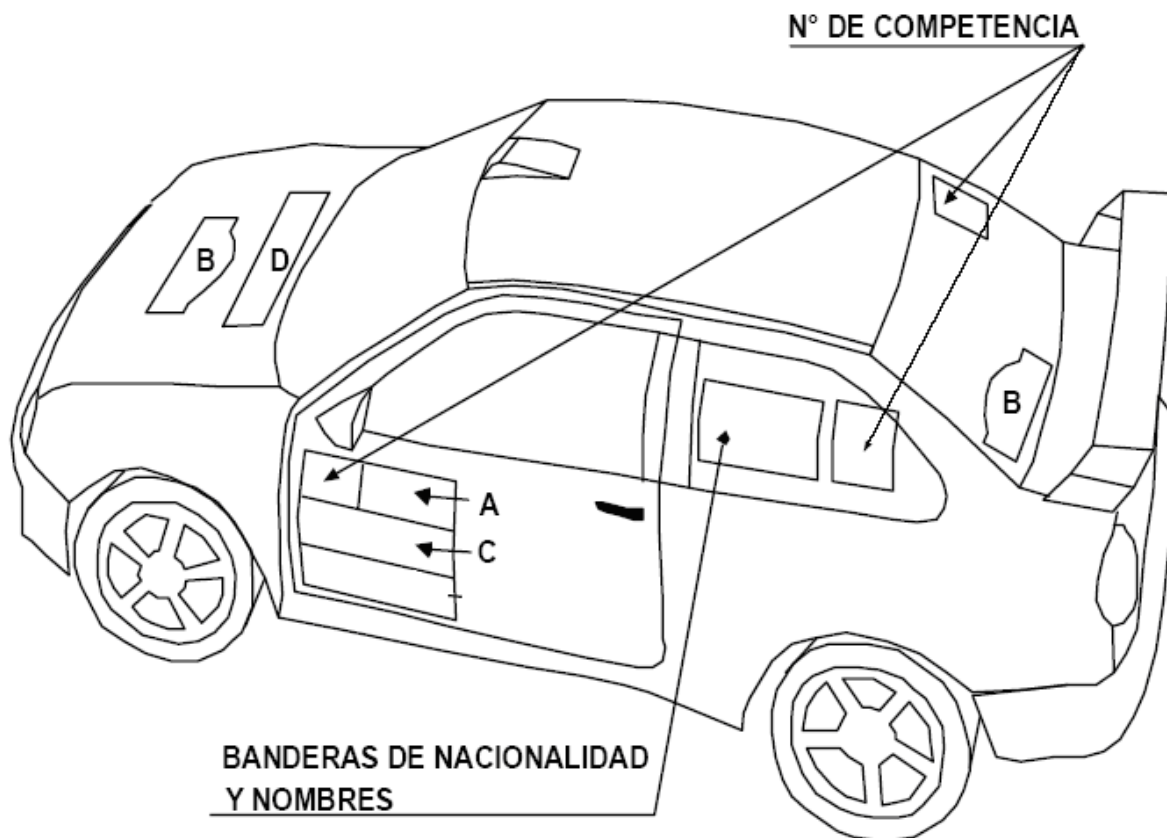
B. Placas de rally delantera.

Los participantes que aceptan la publicidad opcional de los organizadores deben reservar adicionalmente el espacio descrito a continuación:

- Un espacio de cada lado por vehículo de 32 cm. de alto por 60 cm. de largo, como indica el diagrama del inciso 3 de este artículo (C).

Adicionalmente los competidores deberán reservar obligatoriamente, el espacio de publicidad reservado para los organizadores del campeonato:

- Un espacio de 16 cm. de alto por 60 cm. de largo en el cofre (espacio de la CNRM).



11.1.3. El rechazo de la publicidad propuesta por el organizador podrá implicar como máximo un aumento del doble de los derechos de inscripción previstos para las tripulaciones.

11.2. La publicidad en eventos.

11.2.1. Será obligación de los concursantes o sus patrocinadores solicitar la autorización del promotor o el director del evento para llevar a cabo su promoción.

12. Circulación.

12.1. Durante todo el desarrollo del rally, las tripulaciones deberán respetar estrictamente todas las reglas del reglamento de tránsito. Toda tripulación que sea reportada por las autoridades correspondientes infringiendo estas reglas será sancionada según la siguiente tabla:

- Primera infracción: Una penalización económica de \$ 2,000.00 pesos MN y 5 minutos.
- Segunda infracción: Descalificación.

12.2. Los agentes de tránsito u oficiales del rally que constaten una infracción al reglamento de tránsito, por parte de una tripulación del rally, deberán notificársela de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario.

12.3. En el caso de que decidieran no parar al piloto infractor, podrán pedir la aplicación de las penalizaciones previstas en el reglamento particular del rally, bajo reserva de que:

- La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación al final de la etapa o del rally.
- Los boletines de denuncia sean suficientemente detallados para determinar sin lugar a duda la

identidad del piloto, el lugar y la hora.

□ Los hechos denunciados no sean motivo de diversas interpretaciones.

12.4. Está prohibido remolcar, transportar o empujar los vehículos, si no es para regresarlos al camino o para dejar libre la carretera. Cualquier infracción puede ser penalizada a criterio del comisario deportivo, pudiendo llegar hasta la descalificación.

12.5. Está igualmente prohibido para la tripulación, bajo una pena, a criterio del comisario deportivo, pudiendo llegar hasta la descalificación y a posteriores penalizaciones (como retiro de la licencia deportiva por una cantidad a determinar de rallies): de bloquear intencionalmente el paso de los vehículos participantes o impedir que le rebasen o de comportarse de una manera incompatible con el espíritu deportivo.

13. Servicios, reabastecimiento y reparaciones.

13.1. Generalidades.

13.1.1. Se define el servicio como un trabajo efectuado, sin restricción alguna sobre un vehículo participante, excepto cuando está limitada por los incisos 1 y 2 del presente artículo.

13.1.2. Durante todo el desarrollo del rally sólo se podrán realizar reparaciones en las zonas de servicio. Sin embargo, la tripulación, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ninguna ayuda física exterior, podrá en todo momento realizar servicio sobre el vehículo siempre que no esté específicamente prohibido.

13.1.3. Toda infracción concerniente al servicio o toda infracción definida como “servicio prohibido” (ver 36. 2), comprobada por los oficiales del rally será motivo de una penalización que podrá llevar a la descalificación a juicio del comisario deportivo.

13.1.4. Cuando sea necesario como parte del servicio el vaciado y/o el rellenado del depósito de combustible son autorizados en un parque de servicio a condición de que:

I. El trabajo sea efectuado bajo la supervisión de un comisario deportivo.

II. Ningún otro trabajo sea realizado sobre el auto durante la operación de vaciado y/o rellenado.

III. Un perímetro de seguridad sea establecido alrededor del auto.

IV. Un mínimo de dos personas estén presentes con extintores, capacitados para la utilización de líquidos flamables.

V. Sólo se añada la gasolina necesaria para llegar a la siguiente zona de reabastecimiento.

13.2. Definición de servicio prohibido.

13.2.1. Esta prohibido la utilización o la recepción por la tripulación de todo material manufacturado (sólido o líquido), piezas sueltas, herramientas u otros materiales diferentes a los transportados dentro del auto participante. La transmisión de información, de bebidas o alimentos a/de parte de la tripulación está autorizada.

13.2.2. Excepto en el interior de los parques de servicio o cuando esté específicamente permitido por medio de un boletín, se prohíbe en los enlaces, la presencia del personal del equipo o de todo medio de transporte perteneciente al mismo (incluyendo helicópteros), dentro de un radio menor a 1 km del auto de competencia excepto:

- En los tramos cronometrados (desde la señal amarilla de inicio de área de control al inicio del tramo hasta la señal de “Alto” al final de tramo cronometrado).

- Cuando los autos de competencia estén esperando en el control horario de entrada a reagrupamientos o parques de servicio o dentro de los reagrupamientos en donde pasar alimentos, bebidas e información a/de la tripulación es permitido.

- Para transportar a la tripulación al/del parque cerrado.

- En donde los autos de competencia, siguiendo la libreta de ruta, utilicen los mismos caminos al mismo tiempo que el personal del equipo siguiendo la ruta de servicio, asumiendo que no se paren en el mismo lugar al mismo tiempo.

13.2.3. Que un competidor no siga la ruta del rally, a criterio del comisario deportivo.

13.2.4. La tripulación a bordo del auto y sin ninguna ayuda física externa, puede efectuar un trabajo de servicio sobre el auto en todo momento a menos que este específicamente prohibido.

13.3. Parques de servicio.

13.3.1. Los parques de servicio deberán ser establecidos de acuerdo con las siguientes tablas:

Tipo	Tiempo autorizado en el parque de servicio	Numero de parques por etapa	Notas
I	20' o 30'	Máximo 5	
II	60'	Máximo 1	Al fin al de cada etapa

13.3.2. Los parques de servicio estarán indicados en el itinerario del rally con un control horario a la entrada y uno a la salida (La distancia de los 25 m. del inicio del área de control será reducido a 5m.).

13.3.3. La velocidad de los autos dentro del parque de servicio no excederá los 30 km/h, bajo pena de ser penalizados por el comisario deportivo.

13.4. Vehículos admitidos en un parque de servicio.

13.4.1. Sólo dos vehículos de servicio como máximo por vehículo inscrito pueden actuar en cada zona de servicio. Estos vehículos deben estar claramente identificados.

13.4.2. Cuando el espacio lo permite, vehículos auxiliares podrán ser autorizados a estacionarse cerca de sus vehículos de servicio admitidos dentro de los parques conforme al art. 36.4.1. a discreción de los organizadores.

13.4.3. Cuando el espacio es insuficiente para conformarse el art. 36.4.1, los organizadores deberán prever zonas de estacionamiento definidas para los vehículos auxiliares, a proximidad inmediata al parque de servicio.

13.5. Cambio de llantas y modificaciones.

13.5.1. Para todos los participantes, los cambios de llantas se harán únicamente en los parques de servicio.

13.5.2. Excepto en los parques de servicio, la tripulación no esta autorizada a modificar intencionalmente el dibujo o la cantidad de clavos de las llantas sobre o dentro del auto, aún utilizando la herramienta a bordo del auto.

13.5.3. Toda infracción puede tener como consecuencia la descalificación de la tripulación infractora por el comisario deportivo.

13.5.4. Está permitido el cambio de llantas durante el recorrido de la ruta, siempre y cuando sean las transportadas en el vehículo de competencia.

13.6. Reabastecimiento de gasolina.

13.6.1. Los participantes no pueden reabastecerse más que en las zonas de reabastecimiento designadas por los organizadores en la libreta de ruta, pudiendo ser una o varias gasolineras, a excepción de lo indicado en el art. 36.1.4.

13.6.2. Toda acción en el interior de una zona de reabastecimiento, que no este directamente implicada en el reabastecimiento del vehículo participante, esta prohibida.

13.6.3. Dentro de todas las zonas de reabastecimiento, el límite de velocidad será de 5 km/h.

13.6.4. Se recomienda que todos los mecánicos involucrados en el reabastecimiento porten trajes anti-fuego.

13.6.5. La responsabilidad de reabastecimiento incumbe únicamente a los participantes.

13.6.6. Los motores deberán estar apagados durante toda la operación de reabastecimiento.

13.6.7. Esta recomendado que la tripulación se mantenga fuera del auto durante el reabastecimiento. En caso de que se queden a bordo, los cinturones de seguridad deberán estar

desabrochados.

13.6.9. El auto deberá de abandonar la zona de reabastecimiento y podrá ser empujado por cualquier persona hasta fuera de esta misma zona, sin penalización.

13.7. Cambio de elementos mecánicos. Generalidades.

Un solo cambio de turbo por etapa, por auto, esta autorizado. El cambio debe de ser efectuado dentro de un parque de servicio y el turbo puede ser transportado por los vehículos de servicio; o fuera del parque de servicio por la tripulación, pero el turbo debe de ser transportado a bordo del auto de competencia. Toda infracción de esta regla será sancionada por el comisario deportivo con la descalificación del participante.

13.8. Cajas de velocidad y diferenciales.

Esta prohibido hacer cualquier cambio y reparación de estas partes al menos que esté especificado en el reglamento particular del evento.

14. Llantas

14.1. Prohibición de llantas.

La utilización de llantas “slicks” están prohibidas en todos los rallies.

15. Reconocimientos.

15.1. Aplicación de una o varias de las siguientes tres reglas de reconocimientos.

En el reglamento particular, el organizador deberá de recordar a los competidores el límite de velocidad de los tramos que se reconocerán. Podrá también sugerir horarios de reconocimiento.

15.1.1. En el caso de reconocimientos prohibidos, sea por las autoridades o por los propietarios deterrenos (autoridades militares, administración de bosques, propiedades privadas), los organizadores deberán dar a las tripulaciones la posibilidad de familiarizarse con el itinerario recorriéndolo (a horas fijas comunicadas previamente, al público y a los participantes), en autos matriculados normalmente según art. 38.2. (Prohibido autos de competencia) y respetando el código de tránsito.

15.1.2. En el caso de reconocimientos en caminos y carreteras públicas deberán ser organizados y limitados en duración y en cantidad de pasos (3 máximos), en autos matriculados normalmente según art. 38.2. (Prohibido autos de competencia) y respetando el código de tránsito.

15.1.3. Reconocimientos libres en las zonas en las cuales donde el entorno no corra riesgo de ser perturbado y donde la legislación lo permita, en autos matriculados normalmente según art. 38.2. (Prohibido autos de competencia) y respetando el código de tránsito.

15.2. Autos de reconocimiento:

15.2.1. Autos de serie obligatorio con las siguientes características:

- Las protecciones de la parte inferior del auto están autorizadas.
- El montaje de cualquier tipo de estructura antivuelcos está prohibido.
- Cinturones de seguridad de cuatro o cinco puntos están autorizados.
- Los asientos deportivos están autorizados.
- Dos faros suplementarios están autorizados.
- Neumáticos de serie para asfalto están autorizados.
- Neumáticos libres para tierra están autorizados.
- La tripulación podrá utilizar un sistema de intercomunicación “ligero” (sin casco).
- Está prohibido el uso de cascos para pilotos y navegantes.

16. Revisiones administrativas y técnicas.

16.1. Revisiones antes de la salida y durante el rally.

16.1.1. Se aplicará una sanción económica a las tripulaciones que se presenten a las verificaciones técnicas y/o administrativas fuera de los plazos previstos en el reglamento particular del rally.

Deberá existir un control horario de registro de entrada a las revisiones administrativas y técnicas, especificando los horarios en el reglamento particular del evento.

Cualquier competidor podrá solicitar al organizador un cambio de horario de su revisión administrativa y técnica hasta 48 Hrs. pudiendo o no aceptarlo el organizador.

16.1.2. Después de las verificaciones técnicas y en caso de no conformidad de un vehículo con la reglamentación técnica y/o de seguridad, le podrá ser concedido por el comisario deportivo, un plazo de tiempo para la puesta en conformidad de dicho vehículo.

16.1.3. Previo informe de los oficiales de escrutinio, la salida será negada por el comisario deportivo a todo vehículo no conforme con el reglamento técnico.

16.1.4. Las revisiones efectuadas antes de la salida serán de tipo totalmente general (control de licencias de la marca y modelo del vehículo, conformidad aparente del vehículo con el grupo en el cual está inscrito, elementos de seguridad, conformidad del vehículo con el reglamento de tránsito etc.).

16.1.5. En cualquier momento durante el transcurso del rally, se podrán realizar revisiones complementarias, tanto en lo referente a los pilotos como al vehículo. Durante todo el rally, el concursante es responsable de la conformidad técnica del vehículo, bajo pena de descalificación, anunciada por el comisario deportivo.

16.1.6. Corresponde a la tripulación, en caso de que fueran colocadas marcas de identificación, cuidar bajo su única responsabilidad su protección, hasta el final del rally; Su ausencia implicará la descalificación, por decisión del comisario deportivo. Corresponde igualmente a la tripulación verificar la buena colocación de cualquier elemento del vehículo, manipulado durante la realización de las verificaciones efectuadas.

16.1.7. Se considera como fraude aquellas marcas de identificación presentadas como originales, pero que hayan sido retocadas. Esto obligará al comisario deportivo a descalificar a la tripulación infractora o cualquier otro concursante o tripulación que hubiera ayudado o facilitado la ejecución de la infracción. Todo ello sin perjuicio de sanciones complementarias más graves que pudiesen ser solicitadas a la FEMAD del concursante o del cómplice.

16.2. Escrutinio final.

16.2.1. A su llegada, cada tripulación conducirá su vehículo al parque cerrado. Se procederá a un control rápido para revisar:

16.2.1.1. Su conformidad con el vehículo presentado a las revisiones técnicas de salida.

16.2.1.2. Si existe motivo para aplicar alguna de las penalizaciones previstas.

16.2.2. Una verificación técnica completa, incluyendo el desmontaje del vehículo y/o las revisiones especificadas en el art. 39.2.3., podrá ser llevada a cabo a criterio exclusivo del comisario deportivo, actuando de oficio o como consecuencia de una protesta o una petición del director de carrera.

16.3.3. Las verificaciones técnicas del final del rally podrán ser al menos sobre los elementos siguientes:

- Suspensión.
- Frenos.
- Tren motriz.
- Conformidad del chasis y de la carrocería.

El comisario deportivo escogerá al menos un auto para pasar las verificaciones técnicas al final del evento, dentro de la lista de autos que hayan terminado el rally. Las tripulaciones sujetas a escrutinio deberán firmar de conformidad el reporte de escrutinio final.

17. Salida.

Antes del arranque de cada etapa, los organizadores deben reagrupar todos los autos concursantes en un parque cerrado de salida, en las condiciones indicadas en el reglamento particular.

17.1. La tripulación podrá entrar al parque cerrado de salida 10 minutos antes de su hora ideal de arranque.

17.2. La hora exacta de salida figurará en la lista oficial de arranque.

17.3. Todo retraso imputable a la tripulación en su presentación a la salida del rally, de una etapa o de una sección será penalizado a razón de 10 segundos por minuto y fracción de minuto de retraso. Si el retraso es superior a 15 minutos la tripulación no será autorizada a tomar la salida.

17.4. Si las tripulaciones que disponen de 15 minutos para presentarse a la salida del rally, de una

etapa o de una sección se presentan dentro de estos 15 minutos y fracción, la hora exacta de presentación será anotada en el carnet de control.

17.5. El orden de arranque publicado por la organización deberá de mantenerse sin cambios hasta que por lo menos el 10% de la distancia de tramos cronometrados haya sido completada.

17.6. Para las etapas posteriores, el orden de salida será establecido de acuerdo con la clasificación provisional de la etapa precedente y será publicada a la hora indicada dentro del programa del reglamento particular.

18. Carnet de control.

18.1. A la salida del rally cada tripulación recibirá un carnet de control en el que figurarán los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos. Este carnet deberá ser entregado al control de llegada de cada sección y reemplazado por un nuevo carnet a la salida de la siguiente sección. Varios carnets de control pueden ser entregados al mismo tiempo, encuadrados dentro de un mismo libro, cubriendo una sección o una etapa del rally.

Cada tripulación es la única responsable de su carnet de control. La tripulación es la única responsable de la presentación del carnet de control en los diferentes controles y de la exactitud de los tiempos registrados. La tripulación es responsable de todas inscripciones anotadas en el carnet de control y presentarlo a los oficiales de control en el momento correcto y de verificar que la hora sea correctamente escrita.

Las horas y minutos serán siempre indicados de la forma siguiente:

00 h 01 – 24 h 00, siendo únicamente contados los minutos enteros. Durante todo el rally, la hora oficial será la indicada en el reglamento particular.

18.2. El carnet de control deberá estar disponible a cualquier requerimiento, especialmente en los puestos de control, en donde deberá ser presentado personalmente por un miembro de la tripulación para ser sellado y la hora anotada.

18.3. Salvo autorización expresa del oficial de control, toda rectificación o modificación hecha sobre el carnet de control implicará una penalización por el comisario deportivo que podrá llegar hasta la descalificación.

18.4. La falta de firma o sello en cualquier control de paso, la ausencia de anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carnet de control en cada control (horario de paso o de reagrupamiento) o a la llegada implicará una penalización por el comisario deportivo que podrá llegar hasta la descalificación.

18.5. Solamente el oficial de control apropiado está autorizado a inscribir la hora en el carnet de control, manualmente o por medio de un aparato impresor.

18.6. Toda divergencia en las anotaciones de tiempos entre el carnet de control de la tripulación y los documentos oficiales del rally, será objeto de estudio por el comisario deportivo, que juzgará en última instancia.

18.7. Los competidores deberán de llenar la tabla que se encuentra al final del carnet de control, antes de presentar su carnet en el control horario de entrada a una reclasificación, reagrupamiento o meta final. A criterio del director de carrera, el competidor que no cumpla con este requisito podrá ser reclasificado al final del rally en la reclasificación o reagrupamiento en cuestión.

18.8. Cualquier error de calculo que cometa el competidor en la tabla del final de carnet lo hará acreedor de una penalización de 10 segundos.

19. Funcionamiento de los controles.

19.1. Disposiciones generales.

19.1.1. Todos los controles, es decir, controles horarios, de paso, zonas de control de salida y llegada de los tramos cronometrados, controles de reagrupamiento y neutralización, serán

indicados por medio de paneles estandarizados CNRM.

19.1.2. El comienzo de un área de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarillo. A una distancia mínima de 25 m, el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo rojo.

El fin del área de control, alrededor de 25 m, más lejos, estará indicado por un panel de fondo blanco con 3 barras transversales negras.

19.1.3. Toda área de control (es decir, la zona comprendida entre el panel de aviso amarillo y el último panel blanco con 3 barras transversales) será considerada como parque cerrado (ver Art. 44.1.2) y ninguna reparación ni asistencia pueden ser efectuadas en el área de control.

19.1.4. La duración de la parada en cualquier área de control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

19.1.5. La hora ideal de registro queda bajo la única responsabilidad de las tripulaciones, que pueden consultar el reloj del oficial de control.

19.1.6. Los oficiales del puesto no pueden dar ninguna información sobre la hora ideal de registro.

19.1.7. Los puestos de control comenzarán a funcionar 20 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo concursante.

19.1.8. Salvo decisión del director de carrera, dejarán de operar 20 minutos después de la hora ideal de paso del último competidor más su tiempo de exclusión.

19.1.9. Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones de los oficiales de control. De no ser así, el competidor será reportado al comisario deportivo quien podrá imponer una penalización que puede llegar a la descalificación.

19.2. Señalización de los controles.

19.2.1. Debe obligatoriamente utilizarse la señalización que figura en el Apéndice I de este reglamento.

19.2.2. Todos los controles, es decir, controles horarios, controles de paso, salidas y llegadas de tramos cronometrados y controles de alto, estarán señalizados por medio de paneles estandarizados, de acuerdo al apéndice I.

19.2.3. La señalización de las áreas de control se hará por medio de los paneles correspondientes, de acuerdo con el siguiente listado:

Control horario (tres paneles): reloj en fondo amarillo para la entrada a área de control, reloj en fondo rojo para indicar la posición del control CH, y círculo en fondo blanco con tres rayas diagonales para fin de área de control.

Control horario y A (cuatro paneles/ inicio de tramo cronometrado): reloj en fondo amarillo, reloj en fondo rojo, bandera en fondo rojo (inicio de tramo cronometrado) y círculo en fondo blanco con tres rayas diagonales.

Controles B y C (cuatro paneles/ fin de tramo cronometrado): bandera a cuadros en fondo amarillo para inicio del área de control, bandera a cuadros en fondo rojo para fin lanzado del tramo cronometrado (control B), "ALTO" en fondo rojo para fin de tramo cronometrado (Control C), y círculo en fondo blanco con tres rayas diagonales.

Control de paso (tres paneles): sello en fondo amarillo, sello en fondo rojo y círculo en fondo blanco con tres rayas diagonales.

19.3. Área de control.

Todos los oficiales de los controles deberán estar identificados. En cada control, el jefe de puesto deberá llevar un distintivo que permita identificarlo de forma inmediata.

19.4. Controles de paso.

En estos controles identificados por las señales especificadas en el Apéndice I, los oficiales de control deben simplemente firmar y/o sellar el carnet de control en el momento que les sea presentado por la tripulación, pero sin anotar la hora de paso.

19.5. Controles horarios.

En estos controles los oficiales de control escribirán en el carnet de control la hora y minuto de paso real. El cronometraje se realizará al minuto.

19.6. Procedimiento de registro en el control.

19.6.1. El procedimiento de registro empieza en el momento en que el vehículo cruza el panel de entrada al área de control.

19.6.2. Entre el panel de inicio del área de control y el puesto de control se prohíbe a la tripulación detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta.

19.6.3. El cronometraje y la anotación de la hora en el carnet de control sólo podrá realizarse si los dos miembros de la tripulación así como el vehículo, se encuentran dentro de la área de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.

19.6.4. La hora de presentación es aquella en que un miembro de la tripulación presenta el carnet de control al oficial en funciones.

19.6.5. Este anotará en el carnet de control, ya sea manualmente o por medio de un aparato impresor la hora real de presentación del citado carnet y nada más.

19.6.6. La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo parcial para recorrer el enlace, a la hora de salida de este sector, estando expresados dichos tiempos al minuto.

19.6.7. La tripulación no incurre en ninguna penalización por adelanto si la hora de entrada en el área de control corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación o al que le precede.

19.6.8. La tripulación no incurre en ninguna penalización por retraso si la hora de presentación del carnet al oficial en funciones, corresponde al transcurso del minuto ideal de presentación.

19.6.9. Ejemplo: Una tripulación que deba pasar un control a las 18:58 h será considerada en tiempo si la anotación fue efectuada entre 18h 58' 00" y 18h 58' 59". Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada de la siguiente forma:

a) Para todo retraso: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.

b) Para todo adelanto: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

19.6.10. Una tripulación penalizada por adelanto podrá, a criterio del director de carrera, ser neutralizada el tiempo necesario para volver a salir en su posición original.

19.6.11. En los controles horarios de llegada de fin de etapa, de una sección, de un reagrupamiento, o en fin de rally, los organizadores podrán autorizar a las tripulaciones entrar con adelanto, sin incurrir en penalización. Esta disposición tuvo que haber sido prevista dentro del reglamento particular del rally o por un boletín posterior. No obstante, la hora inscrita en el carnet de control será la hora ideal, no el tiempo real.

19.6.12. Cualquier infracción a las normas del procedimiento de control por parte de una tripulación, será objeto por parte del jefe del puesto de control, de un informe escrito que será tramitado inmediatamente por el director de carrera al comisario deportivo, que impondrán la sanción que proceda.

19.6.13. Cuando por causas imputables a la organización exista un retraso en el inicio del tramo cronometrado, y que éste provoque aglomeración de los competidores en el control horario, es obligación de uno de los tripulantes presentarse a la mesa de control para entregar el carnet.

19.7. Hora de salida de los controles.

19.7.1. Cuando el enlace siguiente no empiece en un tramo cronometrado, la hora de presentación inscrita en el carnet de control constituye a la vez la hora de llegada del sector de enlace y la hora de salida del siguiente sector.

19.7.2. En cambio, cuando un control horario está seguido de un control de salida de un tramo cronometrado se aplicará el siguiente procedimiento:

a. Los dos puestos estarán comprendidos en un área de control cuyos paneles serán dispuestos como lo establecido en el artículo 42.2.3.

b. En el control horario de llegada del sector de enlace, el oficial en funciones anotará el carnet de control, por una parte la hora de presentación de la tripulación y por otra, la hora prevista de salida para el sector de enlace siguiente. Esta deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir a la tripulación prepararse para tomar la salida. Si dos o más tripulaciones se presentan en al mismo minuto en el control horario precedente a un tramo cronometrado, la hora provisional de arranque al tramo cronometrado será en el orden relativo del control horario anterior. Si la hora de llegada al control horario anterior siguiera siendo la misma se tomará el control anterior y así sucesivamente.

c. Después de haber pasado el control horario, el vehículo participante proseguirá inmediatamente hasta el control de salida del tramo cronometrado. El oficial de control responsable de ese puesto

anotará en el carnet de control y en la hoja de control la hora de salida del mismo, que normalmente coincidirá con la hora provisional de salida, para el sector de enlace. A continuación el oficial dará la salida a la tripulación según el procedimiento previsto en las presentes reglas (ver Art.43.4).

d. Si en caso de incidente, existe una divergencia entre las anotaciones, la hora de salida del tramo cronometrado dará fe, salvo decisión en contra del comisario deportivo.

19.8. Eliminación de carrera. Descalificación.

Las tripulaciones están obligadas bajo pena de descalificación, a presentarse en todos los controles en el orden correcto y en el sentido del recorrido. Está igualmente prohibido dar marcha atrás en el área de control.

19.8.1. Todo retraso superior a 15 minutos sobre el horario impuesto entre 2 controles horarios o un retraso superior a 30 minutos al final de cualquiera de las secciones y/o etapas del rally o incluso un retraso total para el conjunto del rally de más de 60 min., implicará la eliminación de carrera de la tripulación por el director de carrera. Para el cálculo del plazo de eliminación de carrera, se ha aplicado el tiempo real y no el tiempo de penalización (10s por minuto) será aplicado.

19.8.2. Un adelanto sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso a las tripulaciones reducir el retraso que provoca la eliminación de carrera. No obstante, en ningún caso las penalizaciones por

adelanto en un control horario serán tomadas en consideración para calcular el retraso máximo que comporta la eliminación de carrera.

Ejemplos:

-Tramo cronometrado A:

Salida 12 h 00' tiempo ideal 1 h 00' hora de presentación 13 h 10' penalización por retraso 10' x 10" = 1'40" retraso a registrar para la eliminación de carrera; 10'.

-Tramo cronometrado B:

Tiempo ideal 1h 30' hora presentación 14 h 20' penalización por adelanto: 20' retraso impuesto para la descalificación 10' (sin agravación).

-Tramo cronometrado C:

Tiempo ideal 2h 00' hora de presentación 16 h 30'

Penalización por retraso: 10' x 10"= 1'40" retraso a registrar para la eliminación de carrera: 10' suplementarios.

-Total de Tramo cronometrado A + B + C:

Penalización total (por retraso y adelanto):

1'40" + 20' + 1'40"= 23'20".

Retraso a tener en cuenta para la eliminación de carrera:

10' + 10' = 20'

19.8.3. La eliminación de carrera por sobrepasar el retraso máximo autorizado, sólo podrá ser aplicada al final de una sección o de una etapa.

19.9. Controles de reagrupamiento.

19.9.1. Varias áreas de reagrupamiento podrán ser establecidas a lo largo del recorrido. Los controles de entrada y salida estarán sometidos a las reglas generales que rigen para los puestos de control (ver Art.42.1, 42.2, y 42.3).

19.9.2. Estas zonas de reagrupamiento sirven para reducir los intervalos que se puedan producir entre los autos participantes como consecuencia de retrasos y/o abandonos. Es preciso, tener en cuenta la hora de salida del reagrupamiento y no la duración del mismo.

19.9.3. Ejemplo:

40 vehículos en la salida del rally. Primer reagrupamiento de 30 min.

Hora de salida del reagrupamiento: 12 h 01'.

A) Hora ideal de llegada del vehículo número1 al reagrupamiento 11h 31', hora ideal de llegada del vehículo número 40 al reagrupamiento 12h 11'.

B) Hora de presentación del vehículo núm. 1 al reagrupamiento: 11 h 45', hora de presentación del vehículo núm. 40 al reagrupamiento: 12 h 26' (20 vehículos han abandonado durante esta parte

del rally).

C) Hora de salida del vehículo núm. 1: 12h 01´ hora de salida del vehículo núm. 20: 12h 20´

Las paradas respectivas han sido: Para el vehículo núm. 1: 16", para el vehículo núm. 20:09".

19.9.4. A su llegada a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones entregarán al oficial de control su carnet de control. Las tripulaciones recibirán instrucciones sobre su hora de salida. A continuación deberán inmediata y directamente, conducir su vehículo al parque cerrado (Art. 44). Deberán obligatoriamente parar el motor. Los organizadores podrán entregar un nuevo juego de carnets de control a la entrada o a la salida del parque cerrado.

19.9.5. Después de un reagrupamiento, el orden de salida se efectuará siempre que sea posible, de acuerdo con la clasificación general establecida después de la llegada a esta área de reagrupamiento. En caso contrario, los vehículos deberán retomar la salida, según su orden de salida en la sección anterior.

20. Tramos cronometrados.

20.1. Concepto.

Los tramos cronometrados son pruebas de velocidad sobre carreteras cerradas para el rally. En los tramos cronometrados, el cronometraje se realizará al segundo.

20.2. Uso de cascos.

En el transcurso de los tramos cronometrados, el uso de cascos homologados así como los cinturones de seguridad son obligatorios para las tripulaciones cuando este se encuentra dentro del auto, bajo pena de descalificación.

20.3. Sentidos.

Está prohibido a las tripulaciones circular en sentido contrario al tramo cronometrado, bajo pena de descalificación, pronunciada por el director de carrera y/o comisario deportivo.

20.4. Arranque de salida.

La salida de un tramo cronometrado (control "A") será dada con el vehículo parado, motor en marcha y con el vehículo colocado en la línea de salida. Todo vehículo que no pueda arrancar dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de salida será eliminado de carrera y el vehículo será desplazado a un lugar seguro por los oficiales del control que deberán de reportar la falta al comisario.

20.5. Forma de salida.

Las salidas de los tramos cronometrados se efectuarán de la siguiente manera:

20.5.1. Cuando el vehículo, con su tripulación a bordo, se detenga delante del control de salida, el oficial en funciones inscribirá sobre el carnet de control del tramo cronometrado la hora prevista para la salida del vehículo concerniente (hora y minuto). El oficial devolverá este documento a la tripulación y le anunciará en voz alta los 30"-15"-10" y los últimos 5 segundos uno a uno.

En caso contrario, este método puede ser reemplazado por un sistema de cuenta regresiva electrónico, efectuando la cuenta regresiva por segundo y claramente visible por la tripulación desde su posición de salida.

El sistema puede estar acoplado electrónicamente a un dispositivo de detección de línea de salida la cual registra toda situación en la cual un auto sale de la línea de salida antes de la señalización correcta.

Este sistema puede también estar sincronizado a un sistema de semáforos de salida cuya descripción y reglamentación debe estar incluida en el reglamento particular de la prueba.

20.5.2. Finalizados los 5 últimos segundos, la señal de arranque será dada, la cual deberá ser seguida por el arranque inmediato del auto participante.

20.6. Hora de salida.

La salida de un tramo cronometrado a la hora inscrita en el carnet de control, sólo podrá ser retrasada por el oficial en funciones por causa de fuerza mayor.

20.7. Arranque retrasado.

En caso de arranque retrasado imputable a la tripulación, el oficial anotará una nueva hora de salida y la penalización será de un minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.

20.8. Salida en falso.

Una salida en falso, y especialmente una salida efectuada antes que la señal sea dada, serán penalizadas como sigue:

- Primera infracción: 10 segundos.
- Segunda infracción: 1 minuto.
- Tercera infracción: 3 minutos.

Sucesivas infracciones: a criterio del Comisario Deportivo.

Estas penalizaciones no impiden que el comisario deportivo pueda aplicar penalizaciones más graves si así lo juzgan necesario.

20.9. Salidas.

Toda tripulación que se rehúse a tomar la salida en un tramo cronometrado a la hora y en la posición asignada, será penalizada por el comisario deportivo —a propuesta del director de carrera— pudiendo llegar hasta la descalificación de la prueba sobre demanda del director de carrera, se realice o no el tramo cronometrado.

20.10. Llegadas.

La llegada de los tramos cronometrados (control “B”) será lanzada estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel “STOP”, bajo pena de descalificación. En la llegada de los tramos cronometrados, los oficiales de control se deben situar exactamente alineados con la línea de cronometraje indicada por un panel que represente una bandera a cuadros con fondo rojo.

20.11. Puntos ALTO.

La tripulación debe detenerse en el punto “ALTO” o control “C” señalizado por un panel rojo “ALTO”, con objeto de hacer anotar en su carnet de control del tramo cronometrado su hora de llegada (hora, minuto, segundo). Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los oficiales de control, éstos pondrán solamente su firma o sello sobre el carnet de control del tramo cronometrado de la tripulación, y los tiempos se anotarán en la neutralización o reagrupamiento siguiente. Es obligación de un miembro de la tripulación regresar a registrar su tiempo cuando se pase lanzado un control “C”. Queda prohibido circular en reversa o en sentido contrario al rally dentro del área de control.

20.12. Anotación de tiempos.

Si por culpa de la tripulación, la anotación del tiempo no ha podido ser efectuada, se aplicarán las penalizaciones siguientes:

En la salida: eliminación de carrera.

En la llegada (punto ALTO): penalización de 5 minutos.

20.13. Tiempos.

Los tiempos realizados por las tripulaciones en cada tramo cronometrado, expresados en horas, minutos y segundos, serán sumados a las otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.) expresadas también en tiempos.

20.14. Asistencia en tramo cronometrado.

Dentro de un tramo cronometrado está prohibido recibir asistencia. A propuesta del director de carrera, toda infracción será sancionada por el comisario deportivo quien puede pronunciar la descalificación del concursante infractor. Tal decisión sólo podrá ser anunciada al final de una sección o etapa.

20.15. Intervalos de salida en los tramos cronometrados.

Deberán respetar las mismas disposiciones indicadas para la salida de la etapa en que se realicen y deberá de ser de por lo menos de 1 minuto entre cada competidor.

20.16. Finalización de un tramo cronometrado.

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

20.16.2. Esta clasificación podrá establecerse incluso cuando sólo una tripulación hubiera podido efectuar el recorrido en condiciones normales de carrera.

20.16.3. La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva del comisario deportivo, previa comunicación del director de carrera, explicando los motivos de la interrupción.

20.16.4. En el caso de que el comisario deportivo considerará como anormal el peor de los tiempos efectivamente realizados, podrán escoger como tiempo de referencia el que les parezca más idóneo entre los otros 4 peores tiempos.

20.16.5. Sin embargo, ninguna tripulación responsable o cómplice de una interrupción de carrera, en ningún caso se podrá beneficiar de esta medida. Le será, retenido el tiempo real que haya realizado aunque éste fuese peor que el tiempo ficticio adjudicado a las demás tripulaciones.

20.17. Vehículos de seguridad y médicos.

Los organizadores deberán prever, al menos, dos vehículos de seguridad numerados “0” y “00”, y un vehículo “barredora”. Estos vehículos deberán efectuar la totalidad del recorrido de todos los tramos cronometrados del rally.

20.18. Plan de seguridad.

El plan de seguridad deberá ser conforme a lo estipulado en el anexo V.

20.19. Seguridad de los participantes.

20.19.1. Cada vehículo participante debe transportar un triángulo rojo reflejante que deberá ser colocado, en caso de que el auto se pare en el tramo cronometrado, en un lugar visible, por los menos 50 m antes del vehículo detenido para alertar a los siguientes competidores. A la tripulación que no observe esta regla le será impuesta una penalización en efectivo a criterio del comisario deportivo pudiendo llegar hasta \$ 2,000.00 (dos mil pesos M.N.).

20.19.2. En caso de que un competidor sufra un accidente donde no se requiera atención médica inmediata, deberá mostrar la señal de “OK” de la libreta de ruta, como mínimo a los siguientes 5 competidores y a cualquier vehículo de primera intervención u oficial. De esta forma los competidores siguientes darán aviso en el control “C” siguiente.

20.19.3. En caso de que se requiera atención médica inmediata, se deberá de mostrar la señal roja de “S.O.S.” de la libreta. Esto causará la suspensión inmediata del tramo cronometrado y se aplica el procedimiento del punto 43.16.

20.19.4. La señal “S.O.S.” sólo se debe enseñar cuando se requiera de intervención médica, por ningún motivo se usará para asistencia mecánica o de algún otro tipo bajo sanción severa de CNRM. Asimismo, el competidor que no se detenga al enseñársele la señal de “S.O.S.”, se hará acreedor a una sanción de CNRM.

20.19.5. Es obligatorio para los competidores detenerse al ver la señal “S.O.S.”. Uno de los tripulantes del primer auto en llegar al accidente debe ayudar a los accidentados, mientras que el otro tripulante detendrá a los siguientes autos con la misma señal. Uno de estos autos se dirigirá de inmediato al control siguiente para dar aviso.

Al competidor o competidores que hagan mal uso de las señales serán sancionados hasta con la descalificación a juicio del comisario.

20.19.6. Es obligatorio para los participantes llevar:

a. Cinturones de seguridad, que cumplan con las normas del presente reglamento. Los cinturones que no cumplan con las especificaciones serán destruidos (un tijeretazo). Después de un accidente, será obligación del piloto que el vehículo cumpla con los requerimientos del presente reglamento.

b. Dos collarines ortopédicos blandos.

c. Dos cascos protectores homologados. Los cascos protectores deberán tener perfectamente legible el nombre, tipo de sangre y alergias del competidor.

d. Dos banderas amarillas o señales reflejantes.

- e. Una lámpara de mano que funcione.
- f. Luces intermitentes de emergencia.
- g. Luces direccionales.
- h. Limpiaparabrisas.
- i. Faros delanteros, cuartos traseros y luces de frenos.
- j. Se prohíbe el uso de ropa de nylon, rayón o acrilán.
- k. Los competidores deberán usar un traje antifuego mínimo de una capa respetando la vigencia indicada por el fabricante (nómex).
- l. Queda permitido el uso de radios para casos de emergencia.
- m. Zapatos de piel o nómex.
- n. Se recomienda Soporte del casco a los hombros. (Hans Device). Su uso es opcional.

21. Parque Cerrado.

21.1. Condiciones generales.

Durante el régimen de parque cerrado, está prohibido bajo pena de descalificación, hacer cualquier reparación, ajustes mecánicos, electrónicos, o reabastecimiento. Los vehículos estarán en régimen de parque cerrado en los siguientes casos:

21.1.1. Desde su entrada en un parque de salida, si existe, de reagrupamiento, o de fin de etapa hasta su salida de los mismos (ver 42.1.3).

21.1.2. Desde su entrada en un área de control hasta su salida de la misma (ver 42.1.3).

21.1.3. Desde su llegada al final del rally hasta que acabe el plazo para la presentación de reclamaciones y escrutinio de fin de rally y sea autorizada la apertura del mismo por el comisario deportivo.

21.1.4. En el parque cerrado está prohibida la entrada a cualquier persona, salvo a los oficiales del rally que tengan una función específica en el parque cerrado.

21.1.5. Para la salida del rally deberá estar previsto un parque cerrado de arranque, al cual se conducirán los vehículos por una duración mínima de 30 minutos.

21.1.6. Las tripulaciones pueden entrar en el parque cerrado de salida o arranque 10 minutos antes de su hora de arranque. Para salir de un parque cerrado de arranque, de reagrupamiento o de fin de etapa (ver art. 44.1.1), en el caso de que un parque de reagrupamiento no dure más de 15 minutos, las tripulaciones podrán permanecer dentro del mismo.

21.1.7. Solamente los oficiales del parque cerrado y/o los miembros de la tripulación podrán empujar un auto de competencia a la entrada, en el interior o a la salida de un parque cerrado de arranque, de un control horario, de un reagrupamiento o de etapa.

21.2. Reparación en parques cerrados.

21.2.1. Si los comisarios técnicos de un rally consideran que el estado de un vehículo es tan defectuoso que puede afectar a la seguridad de la circulación por carretera, éste vehículo debe ser obligatoriamente reparado en presencia de un oficial de escrutinio.

21.2.2. El tiempo empleado en la reparación debe ser considerado como tantos minutos de retraso, con el fin de evitar que una tripulación busque recuperar el tiempo perdido.

La penalización aplicable será de un minuto por minuto o fracción de minuto.

La tripulación recibirá una nueva hora de salida después de la reparación si el tiempo perdido provoca un retraso con respecto a la hora de salida que se hubiera previsto inicialmente.

21.2.3. Como excepción a las normas de parque cerrado, pero bajo el control del comisario autorizado o de un oficial de escrutinio, está permitido a la tripulación estar dentro de un parque cerrado de arranque, de reagrupamiento o de fin de etapa para proceder a cambiar parabrisas o medallón trasero con posibilidad de ayuda externa.

21.2.4. Si para reemplazar el parabrisas es necesario reparar pequeñas partes de la carrocería y/o del arco de seguridad, se aplicará el art. 44.2.2.

21.2.5. Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de arrancada; en caso contrario el sobrepasar esta hora causará una penalización en las mismas condiciones que las previstas en el art. 44.2.2.

21.2.6. Después de haber estacionado su vehículo en el parque cerrado, los pilotos deberán obligatoriamente parar el motor y abandonar inmediatamente el parque cerrado; a partir de este

momento la entrada estará prohibida a los miembros de la tripulación.

21.3. Donas. Queda prohibido bajo pena de descalificación a los pilotos efectuar “donas” en las salidas, parques cerrados y llegadas en un rally.

22. Resultados.

22.1. Determinación de resultados.

Los resultados se establecerán sumando los tiempos obtenidos en los tramos cronometrados y las penalizaciones en tiempo incurridas en los enlaces, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

22.2. La publicación de resultados.

En el transcurso del rally las clasificaciones serán publicadas de conformidad a lo siguiente:

- Clasificaciones parciales: Clasificaciones publicadas al final de una etapa.
- Clasificación final provisional: Clasificación publicada por la dirección del rally al final del mismo.
- Clasificación final oficial: Clasificación aprobada por el comisario deportivo después de la junta de evaluación.

22.2.1. En todas las clasificaciones deben incluirse los resultados de los tramos cronometrados, así como toda penalización que se exprese en tiempo.

23. Empate de un rally.

En caso de empate en un rally, el competidor que haya obtenido el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado será declarado el ganador. Si esto no fuese suficiente para decir entre los competidores empatados los tiempos del segundo, tercero, cuarto, etc. tramos cronometrados serán tomados en cuenta. Esta regla podrá ser aplicada en cualquier momento durante el rally.

24. Las inscripciones.

La inscripción a cualquier evento del campeonato será de 1000\$ por tripulación. Este costo será independiente de la categoría a la que se inscriba. Las inscripciones se harán directamente en la pagina de la CNRM y el competidor esta obligado a presentar el comprobante de pago en la revisión administrativa anterior al evento. Salvo en caso de fuerza mayor debidamente justificada, no será tomada en cuenta ninguna anulación de inscripción ni reembolso alguno.

25. La frecuencia y orden de salida.

25.1. La frecuencia de salida en los tramos cronometrados será de al menos de un minuto, y de acuerdo el art. 32.2.

25.2. El orden de salida será determinado al cierre de inscripción por el director general del evento con la autorización del comisario deportivo.

REGLAMENTO TÉCNICO.

CLASIFICACIÓN Y DEFINICIONES

26. Clasificación.

26.1. Categorías y grupos.

El campeonato consta de 2 categorías: N2 y Open. Se podrán abrir mas categorías en un rally siempre y cuando se completen al menos 3 autos por evento. Las categorías que se pueden incluir solamente serán las contempladas en el reglamento del campeonato nacional de la CNRM vigente y bajo consentimiento del Consejo Directivo del Campeonato Regional de Rallies de Occidente.

26.2- CATEGORÍA N-2

En esta categoría podrán participar autos de no más de 10 años de antigüedad, que cumplan con el Reglamento y Homologación CNRM, así como requisitos de seguridad vigentes para esta categoría de acuerdo al Reglamento del Campeonato Mexicano de Rallies de Velocidad Vive México 2010.

26.3- CATEGORÍA OPEN

En ésta categoría, podrán participar automóviles de todos los años, siempre y cuando tengan excelente presentación y cumplan este reglamento, en especial los incisos de seguridad, que se fabrican industrialmente en serie, normalmente aspirados, de hasta 4 cilindros y 135 H.P., y que no sean de tracción en las cuatro ruedas y/o motor rotativo. Cualquier tripulación que desee inscribir un auto que supere dicha cilindrada, tipo de motor o caballaje deberá solicitar aprobación al Consejo Directivo del Campeonato Regional de Rallies de Occidente, el cual dará una decisión inapelable basada en la experiencia e historial de los tripulantes para aprobar su participación en el tipo de auto presentado.

Se permiten autos importados siempre y cuando se presente al comité organizador del campeonato el manual de especificaciones técnicas de fábrica de ése modelo y sea autorizado por el mismo.

El peso mínimo requerido se deberá de cumplir conforme la ficha técnica (ó manual de usuario) sin tripulación y en las condiciones en que terminó el Rally.

Si los vehículos son pesados al terminar un Rally, se permite colocar las piezas que durante éste se la hayan caído al automóvil.

No se permite el uso de fibra de vidrio, plástico o material similar en: cofre, tapa de cajuela, salpicaderas, puertas ó techo, a menos que sea material original.

Se deberá conservar la línea y silueta original del automóvil.

La fijación de las piezas que se substituyan, deberán de ofrecer la seguridad necesaria, para que permanezcan en su lugar durante todo el Rally.

El uso de parabrisas que carezcan de sello de la DGN ó DOT, queda absolutamente prohibido, debiendo ser laminado.

Deberán usar combustible comercial PEMEX "Premium" y/o "Magna Sin" sin aditivos.

Asientos de competencia aprobados por el comité organizador del campeonato, sin juego alguno y en excelentes condiciones.

26.3.1.- MOTOR.

Se permite efectuar en el automóvil los trabajos necesarios para su mantenimiento normal y el reemplazo de piezas idénticas a las substituidas, si éstas han sido dañadas por uso ó por accidente.

La tolerancia máxima de rectificación en los cilindros del motor es de 0.010 de pulgada.

El motor deberá corresponder a la marca, al tipo y modelo, conservando las características originales. Se prohíben los motores rotativos.

Se podrá actualizar el motor de un automóvil por un motor del mismo modelo, carrocería y tipo pero más reciente.

No se permite intercambiar piezas de un modelo / tipo de un motor a otro. Las siguientes son las modificaciones permitidas en los motores:

- a) Rebajar la(s) cabeza(s) hasta 0.020" sobre medida original.
- b) Usar radiadores de aceite.
- c) Balancear el motor.
- d) Eliminar los dispositivos de anticontaminación.
- e) Filtro de aire sobre su base original.
- f) La colocación de dobles sistemas para: acelerador, embrague, encendido.
- g) Sistema de enfriamiento (mangueras, termostato).
- h) Sistema de encendido: conservando el diseño original.
- i) Sistema de lubricación: conservando el sistema original

- j) Sistema de gasolina, colocar bomba eléctrica (las líneas se pueden colocar en el interior de la cabina siempre y cuando sean blindadas).
- k) El uso de juntas de motor.
- l) El sistema de escape es libre, respetándose la forma, longitud, salida y el diámetro original a partir del colector. Se permite eliminar el catalizador.
- m) Motores a carburador: Espreas respetando el vénturi original; en los motores a inyección: Inyectores originales sin modificación respetando la garganta y venturi original.
- n) Metales de biela, bancada y medias lunas.
- o) Anillos: máximo de 0.010 de pulgada, de venta normal al público, quedan prohibidos los total seal (sello total).
- p) Pernos.
- q) Tornillos.
- r) Mangueras.
- s) Pistones, máximo 0.010", mismo material, construcción y forma que el original de acuerdo a las especificaciones del motor sin modificación.
- t) Tolvas de monoblock, tapas de punterías y tanque de gasolina.
- u) Cambiar la polea dentada del árbol de levas a la cabeza por una graduable.

26.3.2.- RESTRICCIONES.

Modificaciones restringidas, no permitidas y piezas que deben ser originales:

- a) Se prohíbe el uso de gas avión (únicamente gasolinas comerciales PEMEX sin aditivos).
- b) Monoblock, únicamente la rectificación de los cilindros en 0.010".
- c) Portear cabezas y múltiples de admisión y escape.
- d) Las huellas de fundición en estas piezas deberán permanecer.
- e) Cigüeñal (rectificación sin modificar la carrera, el mantenimiento es libre).
- f) Bielas.
- g) Árbol de levas.
- h) Volante de motor, rectificar para balancear ó nivelar plato opresor, máx. 15 grs.
- i) Carburador o garganta y su respectivo múltiple de admisión (dependiendo si es de carburador o fuel injection) en cuanto a diámetro de vénturi, papalote y tipo. Debe ser el original al auto.
- j) Válvulas de admisión y escape.
- k) Computadora original sin modificación alguna ni cambio de "chip".
- l) Se prohíbe el uso de headers

26.3.3.- TRANSMISIÓN.

La caja de velocidades podrá ser sustituida por una de 5 velocidades, deberá de ser de la misma marca del automóvil, se respetará el paso final y relación de engranes estipulada por el fabricante.

El uso de cualquier tipo de bloqueo en el diferencial queda totalmente prohibido a menos que sea original.

26.3.4.- CLUTCH.

El compuesto de las pastas del disco es libre.

Se permite sustituir el plato opresor por uno de mayor resistencia, presión, etc. debiéndose conservar el diámetro original.

Collarín: libre

Método de accionamiento: se debe respetar el diseño del fabricante para el tipo / modelo en cuestión.

26.3.5.-SUSPENSIÓN.

Las siguientes son las modificaciones permitidas en la suspensión y anclajes:

- a) Los puntos de montaje de la suspensión en el chasis, bastidor, pueden ser reforzados en un radio de 5 cm. al rededor de los puntos originales.
- b) Reforzar: horquillas, soportes de: motor, caja, amortiguadores, barras estabilizadoras, caja de dirección.
- c) Amortiguadores libres (misma cantidad que el modelo original, con el anclaje y diseño del fabricante).
- d) Resortes libres (misma cantidad y anclaje que el modelo original).
- e) Gomas de suspensión libres.
- f) Colocación de las barras antiaproximación entre los puntos superiores de sujeción de los amortiguadores.
- g) Barras estabilizadoras libres.

26.3.6.- LLANTAS Y RINES.

Se prohíbe el uso de llantas de competencia y/o "Slicks" ó "slicks adherizados" (slickers grabados), se permiten llantas de competencia solo para terrecerías (M+S).

No se permiten rines con un ancho de cama superior a 7 pulgadas, y un offset superior a 2 pulgadas, a menos que sean los originales. El diámetro es libre.

26.3.7.- FRENOS.

El sistema deberá ser igual al de fábrica de la marca y modelo. Balatas libres sobre calipers originales, respetando superficie de frenado original, mangueras libre, se permite la substitución de discos sólidos por discos ventilados del mismo diámetro y fijación. Se permiten reubicar las líneas de frenos por seguridad. En el VW Sedán se permiten los frenos de disco delanteros del modelo Brasilia o Sedán GL.

Se autorizan las siguientes modificaciones ó substituciones: balatas con cualquier compuesto misma superficie y tamaño, soportes y mangueras metálicas de mayor tamaño, liquido de frenos, válvula repartidora y discos ventilados, se permite modificar: gomas y resortes.

26.3.8.- SISTEMA ELÉCTRICO.

Se autoriza las siguientes modificaciones ó substituciones: batería, alternador, regulador, claxon, switches, cables, faros, focos y fusibles.

Sustituir el sistema de encendido electrónico con un sistema convencional ó viceversa, de un vehículo de la misma marca (sistema original).

Se permite colocar switch general de corriente operando correctamente.

Limpiadores: hojas y brazos.

Computadora original sin modificación alguna ni cambio de "chip".

LIMITANTES:

La batería debe ser colocada en el emplazamiento original y debidamente sujeta.

La parte más alta de los faros extras no deberá exceder la altura máxima del cofre.

26.3.9.- CARROCERÍA.

Se autorizan las siguientes modificaciones o sustituciones, además de las permitidas en el inciso 11.3

Fijaciones extras para los cristales de parabrisas y medallón.

Protectores de cárter, caja de velocidades, tanque de gasolina, líneas de frenos y líneas de gasolina.

Reforzar soportes de gato.

No se permite modificar la silueta original del automóvil.

Levantar el cofre hasta 2 pulgadas en la parte del parabrisas.

26.3.10.- CABINA.

Se deben de mantener los mandos originales previstos por el fabricante.

Es obligatoria una jaula (roll cage) de acuerdo al punto 85 y anexos del Reglamento del Campeonato Mexicano de Rallies de Velocidad Vive México 2010.

La estructura de seguridad debe de cumplir con lo siguiente:

- Debe de estar hecha completamente en acero.
- Las extensiones longitudinales de la jaula de seguridad están permitidas hasta el nivel de los puntos de fijación de serie de las suspensiones a la carrocería.
- No debe haber una conexión directa entre la extensión superior y la extensión inferior. placa de identificación por el constructor que no pueda copiarse ni retirarse (es decir, soldada, troquelada o un adhesivo auto destructible).

El fabricante adjuntará con cada jaula un certificado mostrando los mismos números identificativos que deberá de llevarse a bordo y presentarse a los Comisario Técnicos de la prueba.

Estas jaulas de seguridad no deben modificarse de ninguna forma.

Para obtener la aprobación de la CNRM, un constructor deberá haber demostrado sin la menor duda su constante capacidad para diseñar y fabricar las jaulas de seguridad conforme a las normas de la FIA.

Los constructores reconocidos por la CNRM proveerán a sus clientes, únicamente, con productos diseñados y fabricados bajo las normas aprobadas.

Cada fabricante aprobado por la CNRM deberá demostrar a la misma:

- Existe un certificado del material utilizado o que es posible conocer su origen;
- Los métodos de soldadura utilizados producen soldaduras uniformes y son comprobados regularmente por pruebas de laboratorio;
- Utiliza y mantiene las normas de calidad y procesos internos, regularmente actualizadas.

76

Todas las estructuras de seguridad que remitan a la CNRM una solicitud de homologación deberán de estar conformes a las prescripciones de los artículos 81.4.1., 81.4.2. o 81.4.3., del Reglamento del Campeonato Mexicano de Rallies de Velocidad.

El Campeonato Regional de Rallies de Occidente se reserva el derecho de aceptar o de rehusar la homologación de una estructura, de acuerdo con las prescripciones de diseño establecidas por la misma. Las armaduras que respondan a una estructura ya probada y homologada por la ADN implicada y que vengan del mismo fabricante, y en las que las únicas modificaciones sean la adición de elementos, podrán homologarse directamente por la CNRM, una vez que se haya calculado la resistencia y el fabricante haya expedido un certificado.

Se permite eliminar los asientos y el respaldo trasero y colocar compartimentos adicionales en la cajuela (ubicación llantas de refacción, herramientas, gato, extinguidores, cascos, etc.).

Asientos de competencia homologados en buen estado.

Cinturones de seguridad homologados con cinco puntos de fijación.

Extintor con carga.

Exclusiones: uso de volante de madera o con recubrimiento de ésta.

26.3.11.- TANQUE DE COMBUSTIBLE.

Se permite el uso de fuel cell con la misma capacidad del tanque original. Se permite un 10% de variación. El tapón de gasolina es libre.

En caso de reubicación o modificación del tanque de gasolina, siempre y cuando sea fuel cell, éste deberá ser protegido con barreras que impidan su vaciado dentro del habitáculo ó que pueda sufrir daños en caso de impacto. Si el tanque se reubica dentro del habitáculo, éste deberá estar dentro de un compartimiento tipo estanque.