

ÍNDICE

EXPRESIÓN DEL JUEGO LIMPIO		4
PRESIDENTES DE LA CNRM		5
CAMPEONES NACIONALES DE RALLIES		6
REGLAMENTO DEPORTIVO		7
A	GENERALIDADES	7
1	Definición de la Comisión Nacional de Rallies México, AC.	7
2	Constitución.	7
2 bis	Siglas y Abreviaturas.	7
3	Estatutos y Reglamentos.	7
4	Objetivos.	7
5	Funciones.	7
6	Asambleas.	9
7	Mesa Directiva.	10
8	Comisario Deportivos.	10
9	Delegado Técnico.	11
10	Observador.	12
11	Obligaciones de los Miembros de la CNRM.	12
12	Fondos.	12
13	Futuros miembros de la CNRM.	13
14	Calendarios.	13
15	Reglamentos.	15
16	Obligaciones para los Clubes Organizadores.	16
17	Sanciones.	16
18	Papelería oficial de la CNRM.	16
19	Competidores.	17
20	Protestas.	17
21	Recursos reglamentarios.	19
22	Imagen.	19
23	Eventualidades.	19
24	Directorio.	20
B	REGLAS GENERALES PARA RALLIES	25
25	Definiciones.	25
26	Modalidades generales.	26
27	Reglamento particular.	26
28	Oficiales.	27
29	Inscripciones.	28
30	Seguros.	29
31	Tripulaciones.	29
32	Itinerario, libreta de ruta y carnet de control.	30
33	Placas del rally y números de competencia.	31
34	Publicidad.	31
35	Circulación.	32
36	Servicios. Reabastecimiento. Reparaciones.	33
37	Llantas.	35
38	Reconocimientos.	35

39	Revisiones administrativas y técnicas.	36
40	Salida.	37
41	Carnet de control.	38
42	Funcionamiento de los controles.	38
43	Tramos cronometrados.	42
44	Parque cerrado.	45
45	Resultados.	46
46	Empate de un rally.	47
47	Sanciones.	47
	GENERALIDADES DEL CAMPEONATO MEXICANO DE RALLIES.	47
48	Obligaciones de los Organizadores.	47
49	Campeonato Mexicano de Rallies.	47
50	Clasificación.	48
51	Coeficientes.	49
52	Inscripciones.	49
53	Premios y resultados de cada rally.	50
54	Campeonato Mexicano de Novatos.	50
55	Campeonato Mexicano de Interclubes.	50
56	Campeonato Mexicano de Marcas.	50
57	Competidores Novatos.	50
58	Números de competencia.	51
59	Frecuencia y orden de salida.	51
60	Cancelación de un evento.	51
	SEGUNDA PARTE: REGLAMENTO TÉCNICO	52
	CLASIFICACIÓN Y DEFINICIONES	52
61	Clasificación.	52
62	Definiciones.	52
	GENERALIDADES PARA LOS VEHÍCULOS DE PRODUCCIÓN (GRUPO N) Y TURISMO (GRUPO A).	57
63	Generalidades.	57
64	Dimensiones y pesos.	58
65	Motor.	58
66	Transmisión.	59
67	Suspensión.	60
68	Ruedas.	60
69	Carrocería.	60
70	Sistema eléctrico.	61
71	Combustible.	61
72	Frenos.	62
73	Almacenamiento de energía.	62
	EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD (GRUPO N y A).	62
74	Exclusión.	62
75	Dispositivos opcionales.	62
76	Canalizaciones y bombas.	62
77	Seguridad de frenado.	63

78	Fijaciones suplementarias.	63
79	Arneses de seguridad.	63
80	Sistemas de extinción.	64
81	Estructuras antivuelco.	64
82	Retrovisión.	72
83	Argolla para remolque.	72
84	Vidrios.	72
85	Fijaciones de seguridad del parabrisas.	72
86	Cortacorrientes general.	73
87	Depósitos de combustible de seguridad.	73
88	Protección contra incendios.	73
89	Asientos, fijaciones y soportes de los asientos.	73
90	Válvulas de sobrepresión.	74
91	Requisitos de seguridad.	74
	ESPECIFICACIONES REGLAMENTARIAS PARA VEHÍCULOS DE PRODUCCIÓN (GRUPO N).	74
92	Definición.	74
93	Homologación.	74
94	Número de plazas.	75
95	Modificaciones y montajes autorizados y obligatorios.	75
96	Peso mínimo.	75
97	Especificaciones.	75
	ESPECÍFICACIONES PARA VEHÍCULOS DE TURISMO (GRUPO A).	82
98	Definiciones.	82
99	Homologación.	82
100	Número de plazas.	82
101	Peso.	82
102	Modificaciones y adiciones autorizadas.	83
103	Limitaciones para vehículos homologados en una variante Kit Super 1,600.	95
	ANEXOS	
I	SEÑALES DE CONTROLES.	100
II	RELACIONES CON COMPETIDORES.	103
III	LIBRETA DE RUTA.	104
IV	CARNET DE CONTROL.	110
V	SEGURIDAD EN EVENTOS ORGANIZADOS POR CNRM.	113
VI	INCLUSIÓN AL CAMPEONATO MEXICANO. OBSERVADOR.	119
VII	CONEXIÓN DE GASOLINA.	124
VIII	FORMATOS DE REVISIÓN TÉCNICA.	125
	DIBUJOS (TÉCNICOS).	128

EXPRESIÓN DEL JUEGO LIMPIO

El deporte de competencia puede responder a numerosas exigencias y aportar a cada uno cualquiera que sea su edad y condición, posibilidades de expansión y un enriquecimiento de las relaciones individuales y colectivas. Puede, de diversas y notables maneras, mejorar la calidad de vida. El crecimiento de nivel de vida que lleva al aumento de tiempo libre, incitan a una participación creciente en el deporte de competición. Al mismo tiempo, la amenaza contra el "juego limpio" aumenta en razón de la búsqueda mas frecuente de la victoria a cualquier precio.

El competidor es el que da el testimonio del "juego limpio". Eso exige la prueba de un respeto total y constante a la regla escrita y sobre todo al espíritu con que se hizo. Esto será más fácil, si se acepta el objetivo de la regla reconociendo que además de esta regla, existe un espíritu dentro del cual debe practicarse el deporte de competición. Esta regla es el "juego limpio" que se manifiesta por la voluntad de participar para ganar, objetivo primero y esencial rechazando firmemente a conseguir la victoria a cualquier precio.

El "juego limpio" es una forma de ser, basada en el respeto a sí mismo que implica respeto al adversario, victorioso o vencido con la conciencia de que es el compañero indispensable al que le une la camaradería deportiva. Además, respeto positivo al árbitro o al juez.

El "juego limpio" implica modestia en la victoria, serenidad en la derrota y una generosidad suficiente como para crear relaciones humanas entrañables y duraderas. La amenaza principal que pesa sobre el "juego limpio", es la importancia excesiva que se le concede a la victoria. Participar para ganar es la esencia de la competición deportiva, pero la preocupación excesiva por la victoria puede llegar a incitar cada vez más a los participantes a violar los reglamentos y burlar la autoridad de los oficiales, recurriendo a prácticas desleales y de indisciplina. Los participantes tienen una responsabilidad primordial en salvaguardar y desarrollar el "juego limpio", a través de su constante observación de las reglas, su sensibilidad para el espíritu deportivo, su respeto constante y absoluto a los oficiales, a los adversarios y compañeros.

Como primeros educadores, los padres pueden aportar una contribución inestimable a la enseñanza del "juego limpio" a sus hijos, e iniciarlos en los principios de la lealtad, así como hacerlos descubrir y reconocer los verdaderos valores. El deber de la organización es el de definir claramente la ética del comportamiento deportivo mediante reglamentos y asegurarse de que son totalmente respetados. Estas organizaciones son guardianes de la imagen del deporte y tienen una responsabilidad especial cuando se trata, mediante el uso prudente pero positivo de su autoridad, de salvaguardar la dignidad del mismo. Es indispensable que reaccionen firmemente contra toda acción desleal y cualquier ataque al "juego limpio".

PRESIDENTES DE LA COMISION NACIONAL DE RALLIES MEXICO.

PERIODO	NOMBRE
1979 – 1986	Rubén Chávez
1986 – 1987	Halim Abraham
1987 – 1988	Rubén Chávez
1988 – 1989	Franco Soldati
1990 – 1991	Jorge Castella
1991 – 1993	Manuel “Chacho” Medina
1993 – 1994	+Bernardo Audibert
1993 – 1995	Guillermo Rojas
1996 – 2000	Francisco Martínez Gallardo
2000 – 2001	Jorge Serrano
2001 – 2003	Arturo Fernández
2003 – 2006	Gabriel Marín Ortiz
2006 – 2008	Rafael Machado
2009	Alberto Bravo

CAMPEONES NACIONALES DE RALLIES MEXICO

AÑO	PILOTO	NAVEGANTE
1967	Max Duarte	André Signoret
1968	Carlos Pruneda	Juan Antonio Ibarra
1969	Roberto Arnstein	Vicente Rodríguez
1970	Francisco Martínez Gallardo	Gonzalo Herrera
1971	+Oscar Fano Bush	José Luis Ramírez
1972	Ramón de Izaurieta	+Juan Magar
1973	Ramón de Izaurieta	+Juan Magar
1974	José Sirvent	+Ignacio Checa José de Silva
1975	+Eduardo López Negrete	Gonzalo Herrera
1976	Julián Abed	Francisco Struck
1977	Julián Abed	Luis Orduña
1978	Fernando Couto	Sergio González
1979	Jorge Serrano	+Ignacio Checa
1980	Emilio de la Parra	Sergio González

1981	Emilio de la Parra	Sergio González
1982	Freddy Van Beuren	Patricio Jourdain
1983	Sergio González	Sergio Serrano
1984	Sergio González	Sergio Serrano
1985	Jorge Serrano	+Javier Marín
1986	Emilio de la Parra	+Jorge Castella
1987	Sergio González	Luis Vázquez
	Rafael Machado	Ricardo Martorell
1988	Sergio González	Luis Vázquez
1989	Francisco Alonso	Gabriel Marín
1990	Hugo Gallo	José Miguel Gallo
1991	Agustín Zamora	Gabriel Marín
1992	Giuseppe Spataro	Jean Noël Valdelievre
		José Miguel Gallo
1993	Giuseppe Spataro	Jean Noël Valdelievre
1994	José Miguel Gallo	Jean Noël Valdelievre
1995	Gabriel Marín	Agustín Acevedo
1996	Agustín Zamora	Gabriel Marín
1997	Alejandro Pimentel	Eduardo Rodríguez
1998	Gabriel Marín	Raúl Villarreal
1999	Gabriel Marín	Javier Marín
2000	Gabriel Marín	Javier Marín
2001	Gabriel Marín	Javier Marín
2002	Carlos Izquierdo	Angélica Fuentes
2003	Erwin Richter	Rafael Telleache
2004	Erwin Richter	Rafael Telleache
2005	Carlos Tejada	Alejandro Orozco
2006	Benito Guerra	Jaime del Palacio
2007	Benito Guerra	Sergio González S
2008	Rodrigo Ordoñez	Mauricio Pimentel

REGLAMENTO DEPORTIVO DE LA COMISION NACIONAL DE RALLIES MEXICO

GENERALIDADES

1. Definición de la Comisión Nacional de Rallies México, A.C.

La Comisión Nacional de Rallies México, es un órgano colegiado en México, especializado en organizar, dirigir, evaluar, sancionar, avalar y vigilar el perfecto desempeño y desarrollo de eventos de automovilismo deportivo en la especialidad de rallies de regularidad, precisión, cronometrados de velocidad y resistencia a desarrollarse en carreteras pavimentadas, caminos de tierra, brechas, circuitos cerrados de pavimento o de tierra, así como competencias de ascenso y descenso de montañas, conforme a los usos y costumbres internacionales, todos cumpliendo con el presente reglamento acorde a los ordenamientos de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo.

2. Constitución.

La Comisión Nacional de Rallies se forma el 14 de febrero de 1974, por acuerdo de los siguientes Clubes:

- CAF, Club Automovilístico Francés de México, A.C.
- CAN, Club Automovilístico Nacional, A.C.
- CDAP, Club Deportivo Automovilístico de Puebla, A.C.
- RAC, Rally Automóvil Club, A.C.
- XAC, Xinantecatl Automóvil Club de Toluca, A.C.

El 25 de mayo de 1983 se constituye en Asociación Civil denominada:

“COMISIÓN NACIONAL DE EVENTOS DE REGULARIDAD Y RESISTENCIA, A.C.”, “CNR” por sus siglas.

El 6 de octubre de 2001, la CNR, cambio su denominación social a la de: “COMISION NACIONAL DE RALLIES MÉXICO, A.C.”, “CNRM”, por sus siglas y está integrada por los siguientes Clubes.

- ACC, Asociación Corre Caminos, A.C.
- CAF, Club Automovilístico Francés de México, A.C.
- CAMAC, Club Automovilístico Morelia, A.C.
- CASAC, Club Automovilístico Santiago, A.C.
- CEMAC, Cronometraje y Eventos Motores, A.C.
- COPA, Club Copa, A.C.
- LAC, Lindavista Automóvil Club, A.C.
- OAC, Oaxaca Automóvil Club. A.C.
- PAC, Puebla Automóvil Club, A.C.
- RAC, Rally Automóvil Club, A.C.
- XAC, Xinantecatl Automóvil Club de Toluca, A.C.

2 bis. Siglas y Abreviaturas.

En el presente Reglamento se usaran las siguientes siglas y abreviaturas:

FIA:	Federación Internacional del Automóvil.
COI:	Comité Olímpico Internacional.
WRC:	World Rally Championship
OMDAI:	Organización Mexicana del Deporte Automovilístico Internacional
NACAM:	Región FIA para Norteamérica, Centroamérica y México.
CDI:	Código Deportivo Internacional.
CODEME:	Confederación Deportiva Mexicana.

FEMAD:	Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.
ADN:	Asociación Deportiva Nacional.
CNRM:	Comisión Nacional de Rallies México.
CMR:	Campeonato Mexicano de Rallies
ACC:	Asociación Corre Caminos, A.C.
CAF:	Club Automovilístico Francés de México, A.C.
CAMAC:	Club Automovilístico Morelia, A.C.
CAN:	Club Automovilístico Nacional, A.C.
CASAC:	Club Automovilístico Santiago, A.C.
CDAP:	Club Deportivo Automovilístico de Puebla, A.C.
CEMAC:	Cronometraje y Eventos Motores, A.C.
COPA:	Club Copa Vive el Automovilismo, A.C.
LAC:	Lindavista Automóvil Club, A.C.
OAC:	Oaxaca Automóvil Club. A.C.
PAC:	Puebla Automóvil Club, A.C.
RAC:	Rally Automóvil Club, A.C.
XAC:	Xinantecatl Automóvil Club de Toluca, A.C.
VF:	Variantes de Suministro: Dos fabricantes diferentes, suministran al constructor una misma pieza, y el cliente no tiene la posibilidad de elegir.
VO:	Variantes Opciones: Entregadas bajo pedido y disponibles en los concesionarios.
VK:	Kits, suministradas bajo pedido y disponibles en los concesionarios.
ER:	Erratas. Sustituyen y cancelan una información errónea incluida anteriormente en una ficha por el fabricante.
ET, ES:	Evoluciones: Caracterizan a las modificaciones aportadas de forma definitiva al modelo base. Abandono total de la fabricación del modelo en su forma original, para la evolución de tipo (ET), o una evolución deportiva (ES) destinada a hacer más competitivo un modelo.
V:	Volumen, desplazado en el cilindro o cilindros por el movimiento ascendente o descendente del pistón(es). $V = 0.7854 \times d^2 \times c \times n$. Donde d = diámetro; c = carrera; n = número de cilindros.

3. Estatutos y reglamentos.

La CNRM es parte integrante de la Asociación Civil denominada FEMAD y esta afiliada a FIA-OMDAI. Todos los Clubes que la integran, sus miembros, así como todas aquellas personas que participen en eventos de rallismo deportivo ya sea como competidores, oficiales, directores, organizadores, promotores o cualquier función relacionada con esta especialidad deportiva automovilística, están obligados a cumplir con los estatutos y reglamentos del COI, los estatutos y reglamentos de la CODEME y los estatutos y reglamentos de la FEMAD.

4. Objetivos.

Reglamentar, sancionar, supervisar, avalar, encauzar, fomentar, coordinar la práctica y organización del rallismo deportivo y todos aquellos eventos que se desarrollen en cualquier carretera y camino dentro del territorio nacional.

5. Funciones.

Son funciones de la CNRM las siguientes y las que el pleno de la misma disponga en sesión ordinaria, así como las contempladas en los ordenamientos legales que le impongan.

5.1. Coordinar la elaboración del reglamento, sus anexos que regirán los eventos de los diferentes campeonatos nacionales, estatales o regionales de cada año, cuidando no autorizar la realización de dos eventos del mismo Club Organizador a continuación uno del otro, excepción hecha de tener grupos organizadores diferentes e independientes. Coordinar y supervisar los rallies promocionales y eventos de invitación, de acuerdo con sus reglamentos particulares así como calendarizar todas las fechas de los diferentes campeonatos nacionales, regionales, estatales o especiales.

5.2. Organizar, sancionar y avalar los siguientes campeonatos:

- Campeonato Mexicano de Rallies de Pilotos y Navegantes.
- Campeonato Mexicano de Rallies por Categorías de Pilotos y Navegantes.
- Campeonato Mexicano de Rallies de Novatos de Pilotos y Navegantes.
- Campeonato Interclubes.
- Campeonato de Marcas o Constructores de Automóviles.
- Campeonato Mexicano de Rallies de regularidad.

5.3. Publicar el estado de los campeonatos inscritos y avalados por la misma, a más tardar 48 horas después de publicados los resultados oficiales del evento, salvo protesta en contrario.

5.4. Sancionar y avalar previa autorización todas las copas de promoción que registren sus competencias ante la CNRM.

5.5. Sancionar y avalar previa autorización aquellos campeonatos estatales y regionales que se registren ante la CNRM.

5.6. Supervisar, sancionar y avalar los rallies promocionales o de invitación ya sean de velocidad, de regularidad o eventos de cualquier tipo, que se desarrollen sobre carreteras y caminos nacionales de acuerdo con sus reglamentos particulares, los que deberán cumplir en todo lo establecido en el presente reglamento y sus anexos, de lo contrario no se permitirá su realización.

5.7. Aprobar la designación de los Comités Organizadores de los eventos que presente por escrito cada Club.

5.8. Aprobar los proyectos iniciales de cada evento

5.9. Informar a la Secretarías de Seguridad Pública Federal y Locales, y/o a las autoridades correspondientes y competentes al inicio del año, los eventos sancionados por la CNRM, para efectos de obtener la aprobación y autorización del uso de las carreteras y caminos de su jurisdicción.

5.10. Podrá en pleno y con 100% de los votos, reformar, adicionar o eliminar cualquier artículo del presente reglamento y los apartados que establecen las Especificaciones Reglamentarias Para Vehículos De Producción Grupos A y N, siempre en busca del beneficio del rallismo. Para ello se convocará a todos los Clubes afiliados a la CNRM. Pero para el caso de que no se asista a la primera convocatoria, se citará en una segunda ocasión y esta se desarrollará con la presencia de los Clubes que acudan, quienes formaran el pleno de la CNRM.

5.11. Supervisar el desarrollo de los eventos, revisando toda la logística y la información técnica de los mismos para estar en condiciones de proponer y sugerir las medidas de cambio que juzgue necesarias y convenientes para el óptimo desarrollo del rally, estando facultada a modificarlos y hasta cancelarlos, si a su criterio existen motivos graves, fundados y suficientes para hacerlo.

5.12. Juzgar los resultados de todos los eventos autorizados y calendarizados, sancionados, supervisados y avalados para decidir si los eventos pueden ser incluidos en

el calendario del año siguiente, como evento dentro del campeonato en el que se encuentra inscrito.

5.13. Recibir, examinar y resolver las protestas y apelaciones presentadas.

5.14. Sesionar cuando lo soliciten el 33% de los Clubes integrantes de la CNRM, cuando exista una protesta, una apelación o un tema pendiente de resolver.

5.15. Promover la incorporación de nuevos Clubes, así como la incorporación a cualquier Club de los que integran la CNRM, de competidores independientes.

5.16. Estar en comunicación directa, y constante y abierta con todos los Clubes asociados, buscando la armonía y el buen entendimiento entre estos y entre estos y la CNRM.

5.17. Nombrar a los Comisarios Deportivos de todos los eventos que la CNRM avale y/o sancione, por lo menos 60 días antes de cada evento.

5.18. Recibir del Director General de cada evento en la junta de evaluación después del evento el expediente completo del rally, el cual deberá contener:

- Reglamento particular.
- Libreta de ruta.
- Boletines.
- Resultados, presentados en papel oficial del Club Organizador.
- Hojas de evaluación al evento por parte de los competidores.
- Hojas de revisión de seguridad.
- Copias de los oficios de las autoridades.
- Informe del Director de Carrera.
- Informe del Director Médico.
- Todo lo demás relacionado con el evento.
- Reporte del escrutinio antes y después del evento.
- Reporte de los autos dañados, con grado de los daños y fotos del auto.

5.19. Sancionar a Clubes, Comités Organizadores, competidores y a cualquier persona involucrada en los eventos, pudiendo consistir la sanción en:

- a) Para los Comités Organizadores: Suspensión del Rallismo Nacional, Prohibición para continuar fungiendo como Comité Organizador, sanción económica, prohibición a cada uno de los miembros del Comité Organizador para volver a fungir dentro de algún Comité Organizador, amonestación pública, amonestación privada.
- b) Para los Clubes: Prohibición de volver a designar al mismo Comité Organizador o en particular para alguno de los miembros del Comité Organizador, amonestación pública o privada.
- c) Para los competidores: Suspensión para participar en uno o varios eventos, amonestación, multa, descalificación y hasta exclusión de la CNRM y del rallismo nacional.

Para la aplicación de cualquiera de las sanciones se estará en cumplimiento del procedimiento administrativo relativo, de acuerdo con la gravedad de la falta cometida y contemplada en el catálogo de sanciones del presente reglamento.

5.20. Emitirá anualmente constancias o certificados de afiliación a los Clubes miembros que hayan cubierto sus obligaciones al 100% en la fecha estipulada.

5.21. Por ser el máximo órgano de la especialidad en México cuenta con la facultad de emitir fichas de homologación de los automóviles, accesorios, implementos de seguridad y variantes que se le solicite por parte de los competidores, avalados por un Club asociado y de cualquier fabricante o distribuidor de automóviles que así lo requieran para inscribir un campeonato monomarca de rallismo nacional.

5.22. Administrar los derechos del uso del nombre "Campeonato Mexicano de Rallies", y su logotipo y de la propia CNRM.

5.23. Publicar, emitir y mantener información oficial de los eventos, calendarios y reglamentos en su página de Internet <http://www.cnrn.com.mx>., la cual se constituye como el órgano oficial de comunicación de la CNRM.

5.24. Cumplir y hacer cumplir el presente reglamento, sus anexos los que formarán parte del mismo así como los ordenamientos obligatorios para la CNRM.

6. Asambleas.

6.1. La CNRM realizará una asamblea ordinaria anual dentro del primer trimestre de cada año, en la que se llevará a cabo la revisión y aprobación del estado financiero de la CNRM, del presupuesto, monto de las cuotas, sanciones que aplicarán el año en curso, la aprobación del reglamento para el siguiente año y el calendario de competencia de todos los campeonatos que sanciona y avala.

6.2. La CNRM podrá llevar a cabo asambleas extraordinarias para asuntos específicos, para lo cual convocará por escrito en términos de la escritura constitutiva a los miembros que la integran con mínimo de diez (10) días de anticipación, siendo obligación de los miembros de la comisión asistir a las mismas, no hacerlo podrá ser motivo de sanción y las decisiones tomadas en estas serán de cumplimiento obligatorio a pesar de ser contrarias a los intereses de los miembros que no asistan a las asambleas de mérito. Para efectos del quórum legal de estas asambleas bastará la presencia del 80% de los socios de la CNRM a través de sus representantes legales debidamente acreditados ante la misma.

6.3. Para las juntas de evaluación de los eventos avalados y sancionados por la comisión, se deberá convocar por escrito a todos los miembros con ocho (8) días de anticipación.

6.4. Tendrán derecho a voto en las asambleas de la CNRM, los presidentes de los Clubes que se encuentren al corriente de sus obligaciones o sus representantes legales, debidamente acreditados ante la misma. El presidente de la CNRM tendrá voto de calidad en caso de empate.

6.5. Las votaciones se decidirán por mayoría de entre los presidentes de Clubes miembros de la CNRM acreditados o sus representantes y que se encuentren presentes en la asamblea.

7. Mesa Directiva.

7.1. La CNRM tendrá una mesa directiva constituida de acuerdo a sus estatutos y será conformada de acuerdo a los mismos.

7.2. El presidente de la CNRM cuando sea él mismo el involucrado como competidor o miembro de algún equipo, cuando esto suceda será sustituido por el vicepresidente durante todo el tiempo que dure el evento, desde el inicio de su ruta crítica hasta la entrega total y definitiva de resultados.

7.3. Los miembros de la mesa directiva de la CNRM podrán tomar parte en eventos nacionales. Se excluirán de sus funciones si resultan involucrados en algún conflicto o protesta deportiva y hasta su resolución, pudiendo ser nombrado un sustituto hasta en tanto se resuelva el conflicto, de acuerdo a lo establecido en los estatutos de la propia comisión, de la FEMADAC o de la CODEME, según el caso lo requiera.

7.4. Designará un Comisario Deportivo, quien tendrá personalidad oficial será la máxima autoridad durante el tiempo que dure su encargo mismo que iniciará al momento que lo marque la ruta crítica del evento y concluirá el día de la evaluación del rally, sus facultades son tan amplias como lo establece el presente reglamento, sus anexos y los códigos deportivos que sancionan a la propia CNRM.

7.5. Designará un delegado técnico, quien tendrá personalidad oficial y facultades para supervisar las revisiones técnicas para los eventos que se determinen, definiendo si los vehículos de competencia cumplen con las especificaciones obligatorias del reglamento

técnico. Se pondrá a su disposición toda la información técnica así como las herramientas y el equipo necesario.

7.6. Designará un Observador, quien tendrá personalidad oficial y calificará según el formato denominado “Reporte del Observador” (Anexo VI) a los eventos del Campeonato Mexicano de Rallies y los eventos que aspiren a ser parte de este. Esta responsabilidad podrá recaer sobre el presidente de la CNRM, en caso de no estar involucrado en la organización o en la persona del Comisario Deportivo, quien podrá tener las dos funciones.

7.7. La mesa directiva llevará a cabo juntas de trabajo previas a la asamblea ordinaria anual, en las cuales, entre otros temas, se hará la revisión del reglamento y la configuración del calendario del siguiente año.

8. Comisario Deportivos.

8.1. Deberá ser una persona con amplia experiencia en la práctica del rallismo, con un profundo conocimiento del reglamento vigente, con un gran sentido de la ética e imparcialidad. Sus funciones serán las definidas en el capítulo VI del código deportivo de la FEMAD.

8.2. El Comisario Deportivo designado no podrá ser socio del Club Organizador o Clubes Organizadores del evento para el que fue designado.

8.3. El Comisario Deportivo es la máxima autoridad en el evento para el que fue designado para verificar la aplicación y respeto del presente reglamento, sus anexos, los estatutos y reglamentos de la FIA, los estatutos y reglamentos de CODEME, los estatutos y reglamentos de la FEMAD, y el reglamento particular del rally en sus respectivas esferas de aplicación.

8.4. Deberá revisar principalmente la parte técnica del evento, dictando los cambios y correcciones que él estime convenientes y ejecutar cualquier acción que considere necesaria para beneficio del mismo; cuidando particularmente de la seguridad personal de los competidores.

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

8.6. Después de que el Comisario Deportivo haya efectuado el recorrido, éste decidirá las correcciones necesarias de común acuerdo con el Director General del evento.

8.7. De no ponerse de acuerdo con el director del evento sobre las correcciones y cambios solicitados, en todos los casos prevalecerá la decisión que tome el Comisario Deportivo.

8.8. Todas las decisiones del Comisario Deportivo concernientes a incrementar la seguridad del evento deberán ser acatadas por el Comité Organizador del mismo y son inapelables.

8.9. Para sancionar o excluir a un competidor, el Comisario Deportivo deberá de haber recibido los informes emitidos por el Director de Carrera, el delegado técnico, el director de seguridad o por el director de controles, dependiendo del artículo violado, sobre el que fundará cualquier resolución de sanción.

Sin el informe referido debidamente firmado por el responsable del área, no podrá emitir resolución de sanción alguna.

8.10. El Comisario Deportivo del rally deberá presentar a la CNRM un reporte escrito y detallado en la junta de evaluación del evento.

8.11. Existirá un presupuesto por parte de la CNRM, que no excederá de \$5,000.00 (cinco mil pesos 00/100 MN) para los gastos del Comisario Deportivo, con el fin de supervisar cada evento, tanto en su organización como en el desarrollo del mismo, obligándose el Comisario Deportivo a entregar recibos fiscales que amparen sus gastos.

8.12. Deberá de expedir por escrito y con copia a todos los involucrados, cada una de sus decisiones. Para cumplir esta función la CNRM le entregará la papelería oficial.

8.13. Deberá supervisar el cumplimiento de la ruta crítica del evento.

8.14. Para los casos de excepción podrá fungir y realizar las tareas relativas a la función del Observador debiendo cumplir en todo lo posible con aquella función debiendo obligatoriamente cuando sea nombrado también Observador llenar el reporte del mismo.

9. Delegado Técnico.

9.1. Deberá ser una persona con amplia experiencia, un profundo conocimiento del reglamento vigente, conocimientos técnicos, con un gran sentido de la ética e imparcialidad.

9.2. Supervisará el cumplimiento del reglamento técnico.

9.3. Formará un comité de escrutinio aprobado por la CNRM de al menos tres personas que servirá de referente en caso de dudas respecto al reglamento técnico de la CNRM.

9.4. Aprobará y supervisará al director de escrutinio de cada evento.

9.5. Evaluará la posible homologación y en su caso elaborará la ficha correspondiente para el vehículo, accesorios, implementos de seguridad y variantes, que no presenten ficha de homologación FIA. Esta tendrá un costo de \$500.00 (Quinientos pesos 00/100 m.n.) por modelo de vehículo.

9.6. Existirá un presupuesto por parte de la CNRM, que cubrirá los gastos de traslado y hospedaje del delegado técnico a todos los eventos.

9.7. Capacitará en su caso a los directores de escrutinio propuestos por los comités organizadores.

10. Observador.

10.1. Deberá ser una persona con amplia experiencia en la práctica del rallyismo, con un profundo conocimiento del reglamento vigente así con un gran sentido de la ética e imparcialidad.

10.2. Será un oficial del evento pero no deberá pertenecer al Comité Organizador, y no podrá pertenecer al Club Organizador.

10.3. Deberá de entregar su reporte (ver Anexo VI) a la CNRM a más tardar en la junta de evaluación del rally en cuestión.

10.4. Existirá un presupuesto por parte de la CNRM, que cubrirá los gastos de traslado y hospedaje del Observador.

10.5. Como caso de excepción el nombramiento de Observador podrá recaer en la persona del Comisario Deportivo, quien cumplirá con todo lo relacionado a las labores de este.

11. Obligaciones de los miembros de la CNRM.

11.1. Cada año, antes del 31 de enero, todos los Clubes afiliados deberán informar por escrito a la CNRM los nombres, direcciones y teléfonos de todos los socios activos, personas que integran su mesa directiva y propondrán Comisarios Deportivos para eventos sancionados, avalados por la CNRM, así como controles y organizadores de sus eventos. Todos estos deberán contar con licencia de la FEMAD. Esta información deberá de ser actualizada trimestralmente.

11.2. Todos los Clubes afiliados a la CNRM deberán cubrir sus cuotas anuales de afiliación, a más tardar el último día hábil de enero de cada año. Para 2009 la cuota es de \$9,000.00 (nueve mil pesos 00/100 M.N.) para cada club.

11.3. Todo retraso de pagos a CNRM, por parte de sus miembros por el concepto que sea, causará intereses moratorios mensuales del 10%.

11.4. Los Clubes miembros de la CNRM podrán designar promotores de eventos automovilísticos quienes sólo podrán organizar rallies, cuando estén debidamente avalados ante la comisión por el Club Organizador afiliado a la CNRM y serán los Clubes los responsables de los eventos ante la misma, por lo que cualquier sanción, amonestación y/o multa recaerá directamente sobre el Club aval.

11.5. Las negociaciones entre Clubes y promotores sólo serán de su incumbencia. Los Clubes serán responsables de los eventos, pero la CNRM, se reserva el derecho de vetar a cualquier promotor.

12. Fondos.

12.1. La CNRM contará con ingresos por:

- Cuotas anuales por afiliación de Clubes \$9,000.00 (nueve mil pesos).
- Licencias deportivas FEMAD (30% del importe total).
- Aval y sanción de CNRM a rallies de Campeonato Nacional, \$ 38,000.00 (Treinta y ocho mil pesos)
- Aval y sanción de CNRM a rallies regionales \$ 3,000.00 (tres mil pesos)
- Aval y sanción de CNRM a eventos nacionales de regularidad \$ 2,500.00 (dos mil quinientos pesos)
- Aval y sanción de CNRM a eventos internacionales de invitación \$ 10,000.00 (diez mil pesos) mas \$3,000.00 (tres mil pesos) por día de duración del evento.
- Aval y sanción de CNRM a eventos de regularidad de invitación \$ 6,500.00 (seis mil quinientos pesos).
- Inscripción de las Copas al Campeonato \$10,000.00 (diez mil pesos)
- Aval y sanción de CNRM para la participación de las Copas en eventos sancionados y/o avalados por la CNRM \$6,000.00 (seis mil pesos), los cuales deberán ser cubiertos por las empresas que registren Copas máximo ocho días antes de la realización del evento
- Inscripción de los competidores al CMR \$550.00 (quinientos cincuenta pesos)
- Paquete de escrutinio anual, incluyendo números de competencia \$ 750.00 (setecientos cincuenta pesos).
- En caso de que un equipo no se presente a su cita para la realización del escrutinio anual o sea rechazado del mismo será sancionado con una multa de \$500.00 (quinientos pesos 00/100 mn).
- A los equipos inscritos en el CMR se les otorgará una cita para desahogar la revision anual.
- Renta del equipo* (radios, carpas, torretas, etc.) costo por evento \$ 7,000.00 (siete mil pesos).

*La CNRM enviará estos equipos a la Ciudad sede de los rallies de Campeonato Nacional, el organizador deberá otorgar una habitación en el hotel sede a la persona que designe la CNRM para entregar y recibir los equipos. Los demás eventos que soliciten estos equipos deberán pagar la renta del equipo así como los viáticos del vehículo y de la persona que la CNRM designe para el mismo.

12.2. Los fondos obtenidos por la CNRM se utilizarán conforme al presupuesto aprobado en la asamblea general ordinaria. Además podrán autorizarse gastos para lo siguiente:

- Gastos de administración de la propia CNRM.
- Gastos de premiación del CMR.
- Equipo técnico de logística y su mantenimiento.
- Promoción y difusión.

12.3. El tesorero de la CNRM presentará información trimestral de su tesorería ante el consejo directivo y sus asociados.

13. Futuros miembros de la CNRM.

13.1. Podrán en el futuro ser miembros de la CNRM, cualquier Club Organizador que así lo desee, siempre y cuando cumplan con los siguientes requisitos:

- Presentar acta constitutiva del Club, debidamente protocolizada por notario público y Registro Público de la Propiedad, que deberá contener entre sus finalidades la organización y participación en el rallismo organizado.
- Lista de las personas que integran su mesa directiva.
- Lista de todos los socios activos y federados.

13.2. Desear y demostrar el apoyo al rallismo y ser activos como competidores, controles y oficiales.

13.3. La Asamblea Ordinaria Anual de la CNRM, después de examinar la solicitud, aprobará o rechazará por mayoría de votos, la admisión del nuevo miembro.

13.4. El nuevo miembro tendrá voto hasta un año después de su aceptación.

14. Calendarios.

14.1. Para poder organizar los eventos, así como llevarlos a cabo con éxito, se contará con la colaboración de todos los Clubes que integran la CNRM, cuando el Club Organizador lo solicite.

14.2. Con este propósito todos los Clubes, deberán comprometerse a otorgar la ayuda correspondiente, tanto de controles como oficiales si los Clubes organizadores no son autosuficientes.

14.3. En los rallies podrán participar categorías de invitación y se tendrán que apegar al reglamento particular del evento. Bajo ninguna circunstancia se tomará como ganador del rally a un vehículo que participe en categorías de invitación, tampoco puntuará para el campeonato nacional, debiendo quedar fuera de toda clasificación.

14.4. Las categorías de invitación deberán cumplir con el artículo III del reglamento técnico (en lo referente a seguridad personal del piloto y del navegante y del vehículo).

14.5. Podrán participar todos los pilotos y navegantes que cumplan con los requisitos de inscripción establecidos por la CNRM, sin importar su nacionalidad.

14.6. Calendario de la Comisión Nacional de Rallies México, A.C.

Campeonato Mexicano de Rallies 2009

DÍA MES	NOMBRE DEL EVENTO	CLUB	TIPO	CIUDAD
24-26 Abril	RALLY MONTAÑAS NACAM	RAC - CASAC	TERRACERIA	GUADALAJARA, JAL.
19 - 21 Junio	RALLY AGUASCALIENTES	RAC-CAMAC	TERRACERIA	AGUASCALIENTES, AGS.
10 - 12 Julio	RALLY DE LAS 24 HORAS	CAF	TERRACERIA	LEÓN, GTO.
15 Agosto	RALLY SIERRA BRAVA	PAC	PAVIMENTO	PUEBLA, PUE.
19 Septiembre	RALLY PATRIO	CAMAC	PAVIMENTO	MORELIA, MICH.
10 Octubre	RALLY SIERRA JUAREZ	OAC	PAVIMENTO	OAXACA, OAX.
6-7 Noviembre	RALLY MEDIA NOCHE	RAC	PAVIMENTO	CUERNAVACA, MOR.
3-4 Diciembre	RALLY ACAPULCO	RAC	PAVIMENTO	ACAPULCO, GRO.

Campeonato Nacional de Rallies de Regularidad 2009

DÍA MES	NOMBRE DEL EVENTO	CLUB	CIUDAD
9 Mayo	RALLY MORELIA	CAMAC	MORELIA, MICH.
13 Junio	RALLY XAC	XAC	TOLUCA, EDO. MEX.
8 Agosto	RALLY COPA	COPA	QUERETARO, QRO.
5 Septiembre	RALLY VALLE DE BRAVO	RAC	VALLE DE BRAVO, EDO. MEX.
24 Octubre	RALLY SANTIAGO	CASAC	GUADALAJARA, JAL.
6 Noviembre	RALLY MEDIA NOCHE	RAC	CUERNAVACA, MOR.
3 – 4 Diciembre	RALLY ACAPULCO	RAC	ACAPULCO, GRO.

Eventos especiales 2009

DÍA MES	NOMBRE DEL EVENTO	CLUB	TIPO	CIUDAD
13 – 16 Febrero	CARRERA GOLFO AL PACIFICO	RAC	INVITACION REGULARIDAD	VERACRUZ – ACAPULCO
27 – 29 Marzo	RALLY EXPRESO DE CHIHUAHUA	ACCAC	INVITACION VELOCIDAD	CHIHUAHUA, CHIH.
15 – 17 Mayo	RALLY TOUR	RAC	INVITACION REGULARIDAD	TOLUCA – QUERETARO
23 Mayo	RALLY NORMA TURQUI	COPA	NOVATOS REGULARIDAD	
29 Agosto	RALLY CAF	CAF	NOVATOS REGULARIDAD	
17 Octubre	RALLY POPO	COPA	NOVATOS REGULARIDAD	
23 – 29 Octubre	LA CARRERA PANAMERICANA	LAC	INVITACION VELOCIDAD	Tuxtla Gutiérrez – Nuevo Laredo

Campeonato Regional de Rallies PAC 2009

Día Mes	Nombre del Evento	Club	Ciudad
28 Febrero	RALLY CAÑADAS	PAC	PUEBLA, PUE.
4 Abril	RALLY TLAXCALA	PAC	TLAXCALA, TLAX.
6 Junio	RALLY CUMBRES	PAC	PEROTE, VER.
15 Agosto	RALLY SIERRA BRAVA	PAC	PUEBLA, PUE.
10 Octubre	RALLY SIERRA JUAREZ	OAC	OAXACA, OAX.
21 Noviembre	RALLY QUERETARO	COPA/PAC	QUERÉTARO, QRO.

15. Reglamentos.

15.1. Ningún reglamento particular podrá contravenir el reglamento. Los siguientes reglamentos están sancionados por la CNRM, y serán publicados previa revisión que de los mismos haga la Mesa Directiva de la misma, la que autorizará su publicación y aplicación:

- Reglamento de la Carrera Panamericana.
- Reglamento del Campeonato Regional de Velocidad, PAC.
- Reglamento del Expreso de Chihuahua

- Reglamento del Campeonato Nacional de Regularidad.
- Reglamento del Porsche Rally Tour.
- Reglamento de la Carrera del Golfo al Pacifico.
- Los reglamentos particulares de los eventos avalados y sancionados por CNRM.
- Los reglamentos particulares de las copas de promoción.

16. Obligaciones para los Clubes Organizadores.

Requisitos generales para los eventos avalados y sancionados por la CNRM.

16.1. Haber solicitado antes de la Asamblea Ordinaria Anual por escrito la inclusión , por parte del Club miembro de la CNRM; al escrito de solicitud recaerá un escrito de contestación por parte de CNRM, en la que autorizará o se rechazará fundadamente la solicitud respectiva.

Para el caso de aceptación se entregará la ruta crítica a seguir y cumplir para el buen funcionamiento de la organización. En caso de rechazo de la solicitud por parte de CNRM, esta expondrá las razones que tiene para ello, contra este rechazo no se admitirá recurso alguno.

16.2. El Club Organizador y/o el Comité Organizador deberá de entregar al tesorero de la CNRM el cheque que cubra el monto del aval y de la sanción en calidad de fianza, 90 días antes del evento. El pago de los derechos por aval y sanción de los eventos se realizará ocho (8) días antes a cada evento. No cumplir con este pago causará una multa de 50% sobre el aval y la sanción, adicional y la suspensión de los derechos del Club Organizador hasta que se liquide el importe en cuestión.

Si el plazo o fecha determinada para realizar el pago por cualquier concepto es día inhábil se tendrá que hacer el día hábil anterior.

Para sanciones y avales de otros eventos se determinarán en cada caso.

16.3. Cumplir con la ruta crítica explicada en el manual de elaboración de rallies.

16.4. No inscribir a competidores que no cuenten con licencia deportiva y de tránsito vigentes. Éstos deberán presentarlas al momento de su inscripción.

16.5. Todos los oficiales del evento deberán de contar con una licencia expedida por la FEMAD.

16.6. En todos los eventos se contará con un Director General a la cabeza del Comité Organizador nombrado por el Club Organizador responsable del mismo. Cada miembro del comité tendrá funciones claramente especificadas en el manual de elaboración de rallies para cada uno de los puestos, así como Director de Carrera, de seguridad, médico, de controles, de resultados y de escrutinio. El Director General será la persona responsable durante todo el evento y sus decisiones deberán estar apegadas al presente reglamento de la CNRM y a los anexos del mismo. El Club Organizador será el único responsable del evento, por lo tanto la mesa directiva deberá vigilar siempre el cumplimiento del reglamento, sus anexos y los acuerdos y boletines que dicte la CNRM por parte del Comité Organizador.

16.7. El Director General del evento podrá alterar, modificar o suprimir tramos del recorrido, así como tomar medidas que tiendan a garantizar la seguridad y el buen desarrollo del rally.

16.8. Solicitar, por lo menos, los permisos a las siguientes autoridades para cada evento:

- Secretaria de Seguridad Pública Federal.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Dirección General de la Policía Federal
- Asociaciones de transportistas de la región en donde circulara el evento para darles a conocer los horarios y la ruta del mismo.
- Dirección General de Seguridad y Tránsito de los estados y municipios por donde transitara el evento.

- Instituto del Deporte de los estados en los cuales circulará el evento.
 - Dirección de Protección Civil de los estados por donde circulará el evento.
- 16.9.** El promedio de velocidad de los tramos de enlace no podrá ser tal, que obligue a los competidores a rebasar los límites de velocidad permitidas.
- 16.10.** Deberá existir una carta compromiso de parte de las instituciones médicas de apoyo (hospitales, helicópteros, etc.), firmada de visto bueno por el Director Médico de la CNRM.
- 16.11.** El Comité Organizador tendrá la obligación de tramitar un seguro de daños a terceros y Médico para todos los competidores, así como a todos los vehículos que participen como carros insignia, de intervención médica y carros barredora.

16.Bis. Obligaciones para las marcas de automóviles que registran “COPAS”

16.Bis.1. Las Copas inscritas ante la CNRM inscribirán dentro de las mismas los 8 ocho rallies del CMR. Tendrán la obligación de entregar puntos y premios en todos los eventos del CMR.

16.Bis.2. Todo comunicado y papelería usada por las COPAS tiene que tener impreso el logo y la imagen oficial de la CNRM.

16.Bis.3. Para que una empresa pueda registrar su marca como COPA de competencia tendrá que cubrir una inscripción al campeonato y la sanción establecida anteriormente, cuotas que no implican responsabilidad por promoción y publicidad en los eventos del CMR. Cualquier publicidad y promoción de las COPAS deberá ser puesta a consideración y aprobación del Comité Organizador de cada evento.

16.Bis.4. Como garantía de cumplimiento de las obligaciones por parte de las empresas que registren COPAS ante la CNRM, estas deberán depositar una fianza que cubra el monto total de las obligaciones contraídas y esta se cobrará por parte de la CNRM en caso de incumplimiento por parte de la empresa promotora. Además la empresa promotora perderá todos sus derechos en los eventos siguientes.

16Bis.5. Las empresas que pretendan registrar campeonatos denominados COPAS deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

1. Presentar solicitud de registro del campeonato denominado COPA ante la CNRM con 30 días de anticipación al primer Rally del campeonato del que formará parte la COPA. Para el año 2009 la fecha límite es el 24 de marzo para el CMR.

2. Cubrir a la CNRM la cantidad de \$10,000.00 (diez mil pesos 00/100 mn) por sanción de inscripción del campeonato denominado COPA.

3. Deberá cubrir la cantidad de \$6,000.00 (seis mil pesos 00/100 mn) por concepto de sanción en cada rally, este pago lo tendrá que realizar con una anticipación de ocho días antes del evento.

4. Para que el campeonato denominado COPA la empresa promotora deberá acudir a los ocho eventos puntuables del CMR, toda vez que todos los eventos serán puntuables para el CMR y para cualquier campeonato registrado bajo el concepto de COPA.

5. Deberán presentar 30 días antes del primer evento, para 2009 es el 24 de marzo, el reglamento que regirá LA COPA para que sea aprobado por la CNRM, el cual deberá cumplir con lo establecido en el presente reglamento, cuidando en todo no contradecir al mismo pues se estará reconociendo como la autoridad del rallismo en México a la propia CNRM.

6. Las puntuaciones oficiales para las COPAS son responsabilidad entera de la CNRM y será esta autoridad la que avale los resultados oficiales de la misma.

7. Todos los automóviles inscritos a una COPA deberán estar precintados por los Delegados Técnicos de la CNRM en las partes que los Delegados determinen, esto se realizara de acuerdo con las empresas promotoras de las COPAS para garantizar la imparcialidad del procedimiento.

8. Por ningún motivo las copas podrán programar eventos que interfieran o coincidan con los establecidos por el comité organizador de cada rally.

9. Todas las empresas que registren su COPA ante la CNRM tendrán derecho a realizar su entrega de trofeos durante la premiación de cada rally durante 20 minutos. Este mismo tiempo tendrán para efectuar la premiación al final de la temporada durante la cena anual de premiación.

10. En la meta final de cada rally las empresas que hayan registrado sus COPAS podrán hacer uso del podium de premiación durante diez minutos para que realicen sus ceremonias de premiación.

17. Sanciones.

A los Clubes Organizadores se les aplicará una multa de \$2,000.00 (dos mil pesos 00/100 m.n.) por cada punto de la ruta crítica que no se cumpla o se retrase y multa de \$10,000.00 (diez mil pesos 00/100 m.n.) por cancelación de un evento del Campeonato Mexicano de Rallies. Esta multa por ningún motivo exime el pago de derechos por concepto de aval y por faltas a cualquier punto de la ruta crítica. Asimismo al Club Organizador que incumpla con los requisitos establecidos en el reglamento respecto a los Vehículos de Primera Intervención se le aplicará una multa de \$5,000.00 (Cinco mil pesos 00/100 m.n.) por cada uno que falte.

Se aplicará una multa de \$2,000.00 (dos mil pesos 00/100 m.n.) al Comité Organizador que incumpla con la entrega del reporte medico al final del evento, y que deberá entregarse en la junta de evaluación del rally.

18. Papelería oficial de la CNRM.

La CNRM proporcionará a todos los Clubes organizadores de eventos de Campeonato Mexicano de Rallies, sin costo, la siguiente papelería:

- Hojas de inscripción o formatos vía Internet.
- Hojas de verificaciones técnicas y de escrutinio final.
- Hojas de control.
- Carnet de tiempos.

El manual de elaboración de rallies contendrá una muestra esta papelería.

Asimismo todos los formatos administrativos (itinerario, libreta de ruta, boletines, mapas, etc.) deberán ser los homologados por la CNRM.

19. De los competidores.

19.1. El deporte automovilístico implica en su práctica un riesgo para los competidores quienes voluntariamente lo practican por lo que la CNRM, el Club Organizador y el Comité Organizador de cada evento, no se hacen responsables por ninguna clase de daños y accidentes que los competidores pudieran causar o causarse antes, durante o después de cada competencia, por lo que eximen a la FIA, CODEME, FEMAD, CNRM, el Club Organizador y al Comité Organizador de cada evento cualquier reclamación que por la instancia de los juzgados civiles o penales que pudieran hacer en su contra los competidores o sus equipos.

19.2. Todos los competidores participan por su cuenta y riesgo y por lo que es obligatorio observar las leyes y los reglamentos de tránsito, respetar a todos los usuarios de la vía pública en beneficio de la imagen del automovilismo deportivo en general y del rallismo en particular.

19.3. Será sancionado de acuerdo con el presente reglamento, el competidor que antes, durante o después del evento, usando su auto de competencia dañe la imagen del automovilismo deportivo nacional haciendo mal uso del mismo.

19.4. Licencias deportivas.

La CNRM es miembro del consejo directivo de la FEMAD, y esta a su vez a la FIA. Para poder participar en cualquier evento sancionado por la CNRM, los aspirantes deberán obtener la licencia deportiva, expedida por la FEMAD con los siguientes requisitos:

- A. Llenar completa la solicitud de licencia deportiva.
- B. Presentar carta de aval de cualquier Club Organizador asociado a la CNRM. Esto también aplica cuando se tramite por medio de otra comisión.
- C. Constancia médica de tipo de sangre y factor RH.
- D. Dos fotografías de frente, tamaño infantil.
- E. Fotocopia de la licencia de tránsito, vigente.
- F. Certificado médico de aptitud.
- G. Pago del costo de la misma.

19.5. Se permite el intercambio de piloto y copiloto a bordo del mismo auto durante un evento, aunque sus puntos obtenidos se otorgarán de acuerdo con su inscripción, excepción hecha para el campeonato de novatos que deberán de tener la autorización del Comisario Deportivo.

20. Protestas.

20.1. Solamente se podrán recibir protestas de competidores inscritos y que hayan tomado la salida o de un concursante, debidamente registrados con anterioridad al inicio del evento ante la CNRM, siempre y cuando algunos de sus vehículos hayan tomado la salida.

20.2. Todas las protestas deberán ser presentadas por escrito al Comisario Deportivo y acompañadas por \$4,000.00 (cuatro mil pesos 00/100 MN) en efectivo, en la meta final del rally, dentro de los treinta minutos siguientes a la hora ideal de llegada del último competidor a la meta final del evento, se tendrá que presentar una protesta por cada automóvil protestado.

20.3. Únicamente en caso de que la protesta proceda, se devolverá el importe de la misma al protestante; en caso contrario, el importe pasará a formar parte de los fondos de la CNRM.

20.4. Cuando las protestas técnicas sobre partes mecánicas o sobre el funcionamiento de un vehículo obliguen a destapar el motor y/o tren motriz, el costo de la protesta será de \$6,000.00 (Seis mil pesos 00/100 MN). El protestante tendrá un plazo hasta las 16 horas del día hábil siguiente para depositar la cantidad de \$10,000.00 (diez mil pesos 00/100 MN) en efectivo, en la cuenta de la CNRM, para cubrir los gastos de rearmado, en caso de no hacerlo la protesta será desechada y el monto de su interposición pasará a formar parte de los fondos de la CNRM. Los costos serán precios cotizados en agencia de la marca del auto protestado. Cuando éstos sean menores al importe de la fianza, se devolverá la diferencia a favor del protestante, sin embargo para el caso contrario, el protestante deberá liquidar la diferencia, so pena de no arrancar en el siguiente evento puntuable y los siguientes hasta que sea liquidado el importe. En caso de proceder la protesta, los importes y fianza se devolverán al protestante.

20.5. Si existiera una falta al reglamento cometida por algún competidor que fuera visible a simple vista, ésta podrá ser protestada por cualquier competidor en cualquier momento del evento y hasta 30 minutos después de la hora ideal de llegada a la meta final del último coche incluyendo los diez minutos permitidos de retraso por etapa. No procederá ninguna protesta después de transcurrido el tiempo antes señalado.

20.6. El protestante deberá indicar exactamente la pieza mecánica o punto específico que desea protestar. Si la protesta implica diversas piezas mecánicas o puntos específicos, el protestante deberá presentar una protesta independiente por cada una de ellas.

20.7. En caso de protestas técnicas sobre algún vehículo, los tripulantes tendrán acceso a su automóvil solamente en presencia del Comisario Deportivo y solamente con la finalidad

de retirar del mismo efectos personales, desde el momento de la protesta y hasta la devolución de vehículo protestado se considerara que este automóvil se encuentra en parque cerrado y se aplicaran las mismas condiciones de estos durante el tiempo que se encuentre en el taller designado, siendo la CNRM responsable de su traslado a costo del competidor protestante.

20.8. Los automóviles protestados serán requisados por la CNRM. Ésta dictaminará sobre la misma auxiliándose de los especialistas necesarios para emitir su fallo que será inobjetable e inapelable. En caso de que un automóvil se encuentre dentro de las especificaciones contenidas en su categoría, éste se devolverá en las mismas condiciones en que fue requisado y el costo de armado será cubierto por el protestante. El depósito de la protesta pasará a los fondos de la CNRM. En caso contrario, el automóvil será entregado sin armar, el depósito de la protesta será devuelto al protestante y el costo de la revisión será cubierto por el protestado. Para cualquier falta o violación a las limitaciones técnicas especificadas, la CNRM podrá, a su juicio y además de la descalificación, aplicar otras sanciones económicas y disciplinarias, de acuerdo con el presente reglamento.

20.9. El Comisario Deportivo del evento, el Director General o el Delegado Técnico de la CNRM podrán requisar cualquier automóvil si consideran que pueda estar fuera de especificaciones, sin necesidad que medie protesta de otro competidor.

20.10. Las protestas aceptadas deberán ser resueltas durante el evento o a más tardar 8 ocho días hábiles después del mismo.

20.11. Se permite la presentación de protestas sobre violaciones al presente reglamento y estas deberán hacerse durante el evento y hasta dentro de los 30 minutos después de la llegada del ultimo competidor, plazo que transcurrido fenece el derecho de presentar cualquier tipo de protesta.

20.12. En los casos en que el competidor protestado no acepte que su auto le sea devuelto armado nuevamente en el taller autorizado por la CNRM, si y sólo si la protesta no procede, el competidor protestante cubrirá los gastos de rearmado a precios cotizados en agencias autorizadas por la misma marca del auto protestado.

El protestante no podrá participar en otro evento sancionado por la CNRM hasta no cubrir los adeudos contraídos.

20.13. Si el competidor decide interponer un recurso en contra de la decisión en que es sancionado le serán suspendidos los derechos que le otorga su licencia deportiva liberándole estos derechos una vez que se haya dirimido la controversia, esta suspensión será notificada a los clubes asociados y a la FEMAD para los efectos legales correspondientes. En caso de que el recurso interpuesto no sea resuelto dentro de los quince días hábiles siguientes a su presentación podrá participar en eventos sancionados por la FEMAD sin embargo en caso de resultar ratificada la sanción interpuesta perderá los puntos que haya obtenido en el evento en que participe y deberá devolver los premios y trofeos recibidos.

21. Recursos reglamentarios.

21.1. Las decisiones y/o resoluciones tomadas por el Comisario Deportivo durante un evento son inobjetables toda vez que este reglamento considera al Comisario Deportivo como la máxima autoridad durante el desarrollo del evento. En caso de existir inconformidad, esta deberá presentarse por escrito ante la CNRM, a más tardar cinco días después de haber sido comunicadas.

21.2. Las inconformidades de los Clubes y sus integrantes sobre decisiones, sanciones o multas impuestas por la CNRM, deberán apegarse al procedimiento establecido en los capítulos XVIII y XIX del estatuto de la FEMAD, y XVI, XVII y XVIII del Código Deportivo de la FEMAD.

22. Imagen.

22.1. Para que nuestro deporte tenga la imagen de seriedad y profesionalismo que se merece, se recomienda a los colaboradores y participantes tomar en cuenta los siguientes puntos:

- Cumplimiento, apego y respeto de los reglamentos de tránsito y vialidad.
- Observar buena compostura en los lugares públicos, salidas, metas, entrega de premios, etcétera.
- El uso y consumo de bebidas alcohólicas, drogas, enervantes y fármacos de los expresamente prohibidos por la ley, por parte del personal involucrado en los eventos sancionados por la CNRM incluyendo: oficiales, controles, organizadores, competidores y miembros de sus equipos, antes, durante y después de los mismos, significará la suspensión o descalificación inmediata del involucrado en el evento y su baja dentro de la CNRM, reportando este mal comportamiento a la FEMAD para efectos de que le apliquen las sanciones que amerite de acuerdo a sus facultades y será suspendido del rallismo nacional por el termino que puede ser: Mínimo dos años y hasta máximo cinco años.
- Todos los participantes deberán mantener una conducta positiva y respetuosa hacia todos los que hacen posible este deporte, compañeros, organizadores y usuarios de carreteras.

Nuestro entusiasmo y actitud son la mejor invitación a futuros participantes. Debemos tener una conciencia ecológica en el sentido de no ensuciar carreteras y molestar lo menos posible a sus usuarios y vecinos.

22.2. Tener presente que la sociedad nos permite el uso de sus caminos, carreteras y por eso le debemos gratitud y respeto.

22.3. Los competidores y todos los miembros de su equipo deberán abstenerse de usar cualquier medio para ofender o denostar a las autoridades deportivas, en caso contrario, se harán acreedores a las sanciones que establece el Código Deportivo de la FEMAD.

23. Eventualidades.

23.1. Cualquier eventualidad no contemplada en este reglamento, deberá atenerse a los estatutos reglamentos y/o códigos de la FEMAD.

23.2. Con base en lo acordado en la asamblea general ordinaria del 6 de octubre de 2001, se creó el reglamento técnico 2002 y sus reglas generales. Fue revisado y autorizado para su edición 2009 en la asamblea general ordinaria del 6 de diciembre del 2008.

23.3. En la aplicación de este reglamento no se utilizará ni el apéndice “J” del CDI ni las prescripciones generales de la FIA, para dirimir controversias.

23.4. La imagen, el logotipo, los derechos y el presente reglamento, son propiedad de la CNRM y solamente podrán ser reproducidos parcial o totalmente, mediante autorización expresa de la misma.

23.5. En lo referente al presente reglamento, al reglamento técnico y de seguridad, y sus anexos todo lo que no se encuentre expresamente autorizado se entenderá que esta prohibido y por lo tanto su ejecución podrá ser motivo de estudio por la asamblea de esta CNRM .

23.6. Durante el transcurso del año se podrán emitir anexos o adenda al presente reglamento, originados en las juntas de actualización del mismo. De ser votados en Asamblea Extraordinaria de la CNRM, y entrarán en vigor 30 días después de la fecha de su publicación o cuando la propia CNRM lo determine.

23.7. El presente reglamento, sus anexos y boletines entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2009 y regirán para todos los eventos sancionados y avalados por la CNRM durante el año 2009.

24. Directorio.

Federación Internacional del Automóvil (FIA).

Organización Mexicana del Deporte Automovilístico Internacional (OMDAI).

Presidente: Ing. José Abed R.

San Francisco 1903, Colonia del Valle, C.P. 03100, México, D.F.

Tel.: 5524 9537

Fax: 5524 0439

omdaifia@mail.internet.com.mx

Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo (FEMAD).

Presidente: José Sánchez Jassen

Goethe 40, Colonia Anzures, C.P. 11590, México, D.F.

Tel.: (55)5254 0084/5254 0011/5254 0157

Fax: (55)5254 0447

fmadac@prodigy.net.mx

Comisión Nacional de Rallies México, A.C. (CNRM)

Goethe 40, Colonia Anzures, C.P. 11590, México, D.F.

Presidente: Ing. Alberto Bravo Dufau.

Batalla de Casa Mata No. 582, Col. Chapultepec Sur, C.P. 58260, Morelia, Mich.

Tel.: (443) 3 15 97 20 / 3 25 15 60.

bravo582@hotmail.com

Vicepresidente: Sr. Carlos Cordero Popoca

Toledo No. 110

Col. Alamos, México D.F.

C.P. 03400

Tel (55) 55199677

Secretario: Arq. Jorge Peña Judd

Matagalpa 967

Col. Lindavista

07300, México, D.F

Tel. y Fax: 9112 7273

Tel.: 5119 0801

Tesorero: Lic. Ignacio Rodríguez Montiel.

Insurgentes Sur No 3500, 4° Piso

Col. Peña Pobre

C. P. 14060

Tel: (55) 5624 4244

irodriguez2002@hotmail.com

irodriguez@reduno.com.mx

Comisario Administrativo: Arq. Manuel Medina Ortiz.

Rodríguez Saro 123-piso 2
Col. Del Valle
03940, México, D.F.
Tel. 55 34 60 90 y 55 34 65 81
chachomedinao@sportcar.com

Director del Campeonato de Regularidades: Sr. Sergio González Tostado.

Rio Córdoba 7B
Col. La Capilla
Cuautitlan, Edo. de México.
CP 54763
Tel.(55) 5870 3830 2620 2197
Fax (55) 2620 2197
Nextel (55) 2585 5260

Director de Eventos Especiales y de Invitación: Ing. Rafael Machado Z.

Blas Pascal #230 -4
Col. Los Morales
México 11510, D.F.
Tel. 5147 0858
Cel. 55 2563 9317

ramazumx@yahoo.com

Director de Seguridad: Sr. Alvaro Portalópez

Col. Santa Cruz Guadalupe
C.P. 72150
Tel. (222) 2847553
Cel 2221529102

aportalopez@hotmail.com

Director Médico: Dr. Eduardo Pérez Pasten

Calle Amates #1 Eucalipto casa 13.
Col. Lomas de Ahuatlan
Cuernavaca, Mor.
Tel. (777) 3235747
Cel. 04577 12142287

eduardorallimex@yahoo.com

Eduardo@rallymexico.com

Director Jurídico: Lic. Benito Guerra Silla.

Descartes #54 piso 10
Col. Anzures
México 11590, D.F.
Tel. 5531 8977

Delegados Técnicos

Ing. Jaime Balmes
Espuelas No 25
Col. Colinas del Sur, México 01430, D.F.
Tel: (55)10424997

balmes@prodigy.net.mx

Arq. Luis Ángel de la Brena
Av. Plan de San Luis 491
Col. Nueva Santa Maria, México D.F.
C.P. 02800
Tel. 5556 8513
luisangelbl@prodigy.net.mx

Director de Controles: Arq. Katia Ramírez Ramírez.
Rodríguez Saro 125 piso 2
Col. Del Valle
México 03940, D.F.
Tel. 55 34 60 90 5534 6581
Kramirez@sportcar.com

**COMITÉ DE APELACIÓN Y ARBITRAJE
CLUBES**

Asociación Corre Caminos, A.C. (ACC)

Presidente: Kathia Ramírez Ramírez
Rodríguez Saro 125-piso 2
Col. Del Valle
México 03940, D.F.
Tel. 55 34 60 90 55 34 65 81
kramirez@sportcar.com
Martes a partir de las 20:00 hrs.
Av. México 449.
Col. Santa Cruz Atoyac
03310 México, D.F.

Club Automovilístico Francés de México, A.C. (CAF)

Presidente: [Roberto Mendoza](#)
Móvil 55 39 88 96 49
Martes a partir de las 20:30 hrs.
Restaurant Le Pastaga (Virgilio #8, Polanco)
México, D.F.
presidencia@caf.com.mx

Club Automovilístico Morelia, A.C. (CAMAC)

Presidente: Ing. Juan Carlos Ruano
General Anaya No 658, Despacho 1°, 2° piso
Col. Chapultepec Sur
C.P. 58260, Morelia, Michoacán
Martes a partir de las 20:00 hrs.
Av. Solidaridad 160
Col. Félix Ireta
58070, Morelia, Mich.
Tel: (443) 3244823
directiva@camac.com.mx

Club Automovilístico Santiago, A.C. (CASAC)

Presidente: [Mario Tinoco](#)
Hércules 2387

Col. Jardines del Bosque
C.P. 44520 Guadalajara, Jal.
Tel. (33)31-22-57-39
Cel. (33)31-32-62-39
e-mail contactocasac@gmail.com
marioatinoco@hotmail.com
Reuniones: Restaurant La Salvia
Lerdo de Tejada 1969
Casí esq. Chapultepec
Guadalajara, Jal.

Club COPA Vive el Automovilismo, A.C.

Presidente: Antonio de la Torre
www.clubcopaac.com
the_master_013@hotmail.com
Insurgentes Sur 1871, piso 7
México 01020, D.F.
Cel. 55 1393 9087
Miércoles a partir de las 20:30 hrs.
Restarurant Arrebato.
Concepción Beistegui, Col. Del Valle
México, D.F.

Cronometraje y Eventos Motores, A.C. (CEMAC)

Presidente: Enrique Adrián Cedillo Santos
Av. Reforma Norte # 213, Col. Centro
Tehuacán, Pue. C.P. 75700
Tel./ Fax (238) 382 0771
e-mail: ecedillo@gmail.com
cemac.tehuacan@gmail.com
Martes a partir de las 21:00 hrs.
12 Poniente # 1207-A Fracc. Los Frailes
Tehuacán, Pue.

Lindavista Automóvil Club, A.C. (LAC)

Presidente: Arq. Jorge Peña Judd
Matagalpa 967
Col. Lindavista
07300, México, D.F.
Tel. y Fax: 9112 7273
Tel.: 5119 0801
jorgepjudd@disparq.com
Jueves a partir de las 20:30

Oaxaca Auto Club, A.C. (OAC)

Presidente: Emilio Velázquez Rivera
Tel (951) 516 7418 (951) 501 2220
Tel. 045 9511 282878
e-mail: emilio0271@hotmail.com
Martes a las 9:00 p.m. en el Restaurante El Colibrí

Niños Héroes de Chapultepec #1000 Col. Reforma.
Oaxaca, Oax.

Puebla Auto Club, A.C. (PAC)

Presidente: Gabriel Álvaro Covarrubias Lomelí

rallypuebla@superagua.com

www.pueblaautoclub.com

Tel 222 2828109

Cel 222 4556341

Nextel 62*199521*4

Jueves a partir de las 20:30 hrs.

59 Poniente No. 501

Col. Villa Encantada

Puebla, Pue.

Rally Automóvil Club, A.C. (RAC)

Presidente: Sr. Carlos Cordero Popoca

Toledo No 110

Col. Álamos

04300, Benito Juárez, México D.F.

Tel.: (55) 5519 9677

Fax: (55) 5519 4575

corderoca@yahoo.com

Miércoles a partir de las 20:00 hrs.

San Francisco 1903, Col. del Valle

03940, México, D.F.

Xinantecatl Automóvil Club (XAC)

Presidente: Héctor Bernal Silva

Av. Alfredo del Mazo #3983-F

Col. San Juan Buenavista

Toluca, 50070 Edo. de Mex.

Tel. (722) 207 0292

Nextel (722) 228 3664

Jueves a partir de las 20:00 hrs.

Paseo Adolfo López Mateos 105, casa 1

Ojuelos.Toluca Edo. de Mex.

REGLAS GENERALES PARA RALLIES.

25. Definiciones.

25.1. Rally (prueba deportiva).

Rally de velocidad:

En los rallies de velocidad, los pilotos deben transitar una serie de etapas especiales (tramos cronometrados) en el menor tiempo posible. Al final de la competencia, sus tiempos parciales se suman y comparan con los del resto de los competidores. La

tripulación que utilice la menor cantidad de tiempo al recorrer la totalidad de los tramos es la triunfadora.

25.2. Etapa.

Cada una de las partes del rally separadas por una parada mínima fija.

25.3. Tramo cronometrado.

Prueba de velocidad cronometrada sobre carreteras cerradas al tráfico para el rally.

25.4. Enlace.

Los itinerarios comprendidos entre dos controles horarios sucesivos son denominados enlaces.

25.5. Sección.

Todas las partes de un rally comprendidas entre:

- La salida y el primer reagrupamiento.
- Dos reagrupamientos sucesivos.
- El último reagrupamiento y la llegada de una etapa o del rally.

25.6. Reagrupamiento.

Parada prevista por los organizadores, en régimen de parque cerrado con un control horario de entrada y otro de salida, sus objetivos:

1. Cumplir con programa del rally,
2. Permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera
3. Reclasificar a los autos.

El tiempo de parada puede variar de una tripulación a otra.

25.7. Neutralización.

Tiempo en el que las tripulaciones son detenidas por los organizadores del rally por cualquier razón.

25.8. Parque cerrado.

Zona en la que está prohibido cualquier tipo de reparación o ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos por el reglamento particular del rally.

25.9. Boletín:

25.9.1. Comunicación oficial por escrito que forma parte integral del reglamento particular del rally, destinada a modificar, precisar o completar a este último.

- Los boletines deben estar fechados y numerados.
- Para que tengan validez oficial todos Los concursantes (o algún miembro de la tripulación) deben firmar un acuse de recibo.

25.9.2. Los boletines son publicados:

- Por los organizadores hasta el comienzo de las verificaciones técnicas. Serán sometidos a la aprobación del Comisario Deportivo CNRM del evento, salvo en lo que concierne a las modificaciones aportadas al itinerario o al programa de reconocimientos (en caso de que exista uno).
- Por el Comisario Deportivo de la CNRM del evento durante toda la duración de la competencia, salvo en lo que conciernen las modificaciones de itinerario por las cuales los boletines pueden ser publicados por el Director de Carrera.

25.10. Carnet de control.

Carnet destinado a recoger las firmas y las anotaciones de los tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario.

25.11. Concurante.

Persona física o moral que asume la responsabilidad jurídica en caso de ser requerido. El concursante podrá ser un miembro de la tripulación o una persona designada por el equipo.

25.12. Tripulación.

Una tripulación está compuesta por 2 personas a bordo de cada vehículo, los dos miembros de la tripulación serán designados como piloto y como copiloto. Los dos

miembros de la tripulación podrán manejar durante el rally, ambos deberán obligatoriamente ser titulares de una licencia de competencia de la FEMAD para el año en curso siendo válida para el evento y su licencia de tránsito vigentes.

25.13. Duración de un rally.

Todo rally inicia con las verificaciones técnicas y/o administrativa (incluyendo, si aplica, las verificaciones concernientes a las piezas sueltas del auto) y termina al expirar el parque cerrado del final.

26. Modalidades generales.

26.1. Vehículos admitidos.

Los vehículos admitidos son los definidos en el art. 61.1 del reglamento técnico, más las categorías definidas en el reglamento particular.

26.2. Duración de las etapas. Velocidad obligatoria.

26.2.1. En ningún caso, la duración máxima prevista para una etapa podrá sobrepasar las 18 horas de manejo por una tripulación. Un tiempo máximo de 3 horas para reagrupamientos podrá ser añadido a esta duración.

26.2.2. Para las etapas de una duración inferior a las 6 horas, el tiempo de descanso deberá ser al menos igual a la duración de la etapa. Para las etapas de una duración de 6 horas o más, el tiempo mínimo de descanso será de 6 horas.

26.2.3. La velocidad promedio máxima autorizada en los tramos cronometrados de un rally no puede ser superior a 130 km. /h. La velocidad promedio en los enlaces será a la discreción del organizador y deberá de estar conforme a las leyes de tránsito.

27. Reglamento particular.

27.1. Condiciones de publicación.

27.1.1. El reglamento particular impreso en formato carta, según el machote del manual de elaboración de rallies, y deberá ser totalmente conforme al presente reglamento, cualquier discrepancia entre el reglamento particular y el presente reglamento prevalecerá lo que disponga el reglamento del CMR

27.1.2. El reglamento particular que el Comité Organizador desee imponer deberá mencionar explícitamente todas las disposiciones y condiciones suplementarias, que deberán ser conformes a los textos reglamentarios.

27.1.3. Al menos 60 días antes del comienzo de la prueba, el proyecto del reglamento particular, en dos ejemplares, deberán remitirse al secretariado de la CNRM, con vista de obtener su autorización. Dentro de los 7 días posteriores a la recepción del proyecto, la CNRM comunicará al organizador de las eventuales modificaciones que deba realizar y su número de visa correspondiente.

El reglamento particular final, tal como es publicado, deberá ser enviado al secretariado de la CNRM en dos ejemplares por lo menos un mes antes del rally.

27.1.4. En la portada del reglamento particular de cada rally, así como en los boletines y en la primera hoja de los resultados oficiales, deberá de figurara el logotipo de la CNRM.

27.1.5. La fecha límite de cierre de inscripciones será cuando menos ocho días antes a la celebración de la prueba, indicando claramente la hora de cierre.

La relación completa de inscritos, con la adjudicación del orden de salida por el Comité Organizador deberá de ser enviada a la CNRM, al día siguiente después del cierre de inscripciones.

La CNRM comunicará al organizador, de forma inmediata, la aceptación o modificación a realizar en la lista enviada.

Este requisito será obligatorio para poder publicar dicha lista. La lista definitiva de inscritos, deberá ser publicada por el Comité Organizador por lo menos tres días antes al comienzo de la prueba.

27.1.6. El reglamento particular debe especificar la hora y el lugar de la publicación de los resultados extraoficiales. En caso que la publicación sea retrasada, la nueva hora de publicación deberá ser publicada en el tablero oficial de avisos, a través de un boletín.

27.2. Boletines – Modificaciones al reglamento particular.

27.2.1. Toda modificación o disposición complementaria será comunicada por medio de boletines fechados y numerados, impresos en papel amarillo, los cuales formarán parte integrante del reglamento particular.

27.2.2. Estos boletines serán expuestos en el secretariado del rally (en caso de existir) y en el tablero oficial de avisos. También serán comunicados directamente a los participantes que deberán firmar un acuse de recibo, bajo responsabilidad del Comité Organizador, a menos que sea materialmente imposible durante el desarrollo del rally.

27.3. Aplicación de interpretación del reglamento.

27.3.1. El Director de Carrera es el responsable de la aplicación de estas reglas generales y del reglamento particular durante el desarrollo del rally. Deberá informar al Comisario Deportivo de todos los incidentes importantes que exijan la aplicación de estas reglas generales y del reglamento particular del rally.

27.3.2. Toda protesta presentada por un concursante será transmitida al Comisario Deportivo para deliberación y decisión.

27.3.3. Asimismo, todo caso no previsto en el reglamento será estudiado por el Comisario Deportivo, que es el único habilitado para tomar una decisión.

27.3.4. El Piloto asume la responsabilidad del concursante cuando este (concursante) no esté a bordo del vehículo durante el rally, pero podrá ser representado por el Jefe del Equipo en todas y cada una de las juntas, revisiones, etc. debidamente acreditado con anterioridad a cada evento.

27.3.5. Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por el concursante o por los miembros de la tripulación, será juzgada por el Comisario Deportivo, que podrá imponer una penalización que puede llegar a la descalificación.

28. Oficiales.

28.1. Delegado de Seguridad.

La CNRM podrá designar a un Delegado de Seguridad a cargo, especialmente para verificar la seguridad del público durante el rally.

28.2. Director de Escrutinio.

El Comité Organizador de cada rally designará a un director de escrutinio, quien será responsable de las siguientes actividades:

- Las verificaciones técnicas previas al evento.
- Las verificaciones técnicas durante el evento.
- El escrutinio técnico de fin de cada rally.

28.3. Control del itinerario y de los tramos cronometrados por los oficiales.

28.3.1. En el marco de sus funciones, el Observador de la CNRM y/o los Comisarios Deportivos de la CNRM podrán verificar, a su criterio, todas las medidas técnicas y/o de seguridad que se hayan previsto, tanto en el recorrido como en los tramos cronometrados. Deberán respetar las siguientes condiciones:

28.3.1.1. En los autos de estos, deberán llevar en el parabrisas de su vehículo un distintivo, especialmente visible y reconocible, con función de pase y entregado por el Comité Organizador.

28.3.1.2. Su entrada en el recorrido de los tramos cronometrados deberá ser al menos 15 minutos antes de la salida del último vehículo de cierre de carretera (vehículo núm. 0). La entrada del Delegado de Seguridad de la CNRM en el recorrido de los tramos cronometrados podrá ser más tarde, nunca después del auto 0.

28.3.1.3. Si durante el recorrido del tramo cronometrado son alcanzados por el vehículo "0", deberán pararse, estacionarse y esperar el paso del auto "barredora" antes de volver a salir.

29. Inscripciones.

29.1. Solicitud de inscripción.

29.1.1. Todo titular de una licencia de competencia de la FEMAD que desee participar en un rally debe llenar la solicitud de inscripción por medio de la página oficial de la CNRM (www.cnrn.com.mx), antes de la fecha del cierre de inscripciones que será especificada en el reglamento particular. Los detalles relativos al copiloto pueden ser enviados hasta una fecha posterior que será especificada dentro del reglamento particular. De faltar este documento en tiempo, la tripulación no podrá tomar la salida.

29.1.2. No se podrá realizar ninguna modificación a la solicitud de inscripción salvo en los casos previstos en las presentes reglas generales. No obstante, y hasta máximo la revisión administrativa, el concursante podrá reemplazar el vehículo declarado en la solicitud de inscripción.

29.1.3. Está prohibido el cambio de concursante después del cierre de las inscripciones. Ambos miembros de la tripulación pueden ser reemplazados como máximo antes del inicio de las verificaciones administrativas. El concursante deberá comunicar este cambio por escrito al Comisario Deportivo y al Director del Evento para su autorización.

29.2. Transferencias de autos.

Si en las revisiones técnicas previas al inicio del rally un vehículo no correspondiera con las características del grupo y/o clase de las cuales se ha inscrito, este vehículo podrá, bajo propuesta del Delegado Técnico, ser transferido por decisión del Comisario Deportivo al grupo y/o clase que le corresponda.

Será obligación del Comité Organizador comunicar dicho cambio a todos los oficiales del evento.

29.3. Jurisdicción deportiva.

Por el solo hecho de pagar la inscripción y/o firmar el formato de inscripción al Campeonato Mexicano de Rallies. El concursante y todos los miembros de su equipo se someten a las disposiciones deportivas y técnicas vigentes. Se aplicarán de forma supletoria en cada caso y en última instancia, las disposiciones deportivas vigentes de los estatutos y reglamentos de la CODEME, FEMAD y CNRM en su respectiva esfera de aplicación, por lo que todo competidor concursante inscrito y que tome la salida del evento correspondiente, renuncia por el solo hecho, a acudir a instancias distintas a las deportivas que rigen nuestro deporte.

29.4. Número de inscripciones.

El número máximo de inscripciones estará especificado en el reglamento particular del rally, de no ser así será ilimitado.

29.5. Criterios de aceptación de las solicitudes de inscripción (en el orden siguiente):

1. Participantes asiduos al Campeonato Mexicano (incluyendo las copas de promoción).
2. Por orden de recepción de los formatos de inscripción.
3. A criterio del organizador de la prueba.

29.6. Derechos de inscripción.

29.6.1. El importe de los derechos de inscripción estará especificado en el reglamento general de cada campeonato y en el reglamento particular del rally deberán de ser cubiertos exclusivamente mediante depósito bancario al menos ocho días antes del evento, indicando claramente la hora de cierre, a la cuenta indicada en el reglamento particular del evento, debiendo de identificar en centavos el número del auto de

competencia, ej. Auto 42, \$3,700.42, (Tres mil setecientos pesos 42/100 mn) Auto 142, \$3,701.42 (Tres mil setecientos un pesos 42/100 mn).

29.6.2. La solicitud de inscripción no será aceptada si no va acompañada del total de los derechos de inscripción mediante depósito bancario.

29.7. Reembolso de derechos.

Los derechos de inscripción serán integralmente reembolsados cuando:

1. La solicitud de inscripción no haya sido aceptada.
2. Se cancele el evento.

29.8. Reembolso parcial.

Los derechos de inscripción podrán ser objeto de un reembolso parcial en las condiciones previstas en el reglamento particular.

30. Seguros.

30.1. El reglamento particular debe indicar con precisión todos los detalles concernientes sobre la cobertura del seguro, las suscritas por la FEMAD y las previstas para las tripulaciones (descripción de los riesgos y de las cantidades cubiertas).

30.2. Los derechos de inscripción incluyen la prima de seguro, garantizando la responsabilidad civil del concursante a terceros.

31. Tripulaciones.

31.1. Por aplicación del reglamento según las reglas generales, todo abandono de un miembro de la tripulación implicará la descalificación inmediata por el Director de Carrera y/o por el Comisario Deportivo. La admisión de un tercero a bordo, excepción hecha cuando se trate del transporte de una persona ya sea competidor o no, lesionado y que deberá abandonar el vehículo competidor en el lugar donde pueda ser atendido médicamente puede implicar la descalificación del vehículo por el Director de Carrera y/o por el Comisario Deportivo.

31.2. El apellido del piloto y del copiloto acompañados de sus banderas nacionales, figurarán sobre los cristales laterales traseros del vehículo. El infringir esta regla aplicará una sanción económica.

31.2.1. Si los apellidos son colocados sobre el cristal trasero, las letras del apellido del piloto y copiloto deben ser blancas, de un máximo de 10 cm. de altura en mayúsculas y minúsculas y en caracteres helvética negrita (bold). La bandera nacional de cada miembro de la tripulación debe aparecer a lado izquierdo del apellido.

31.2.2. En caso de rotura del cristal durante el evento, la penalización económica por falta de apellidos de la tripulación, no será aplicada.

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

32.1. Libreta de ruta.

32.1.1. 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.

32.1.2. 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.

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

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

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

32.2. Intervalos entre las salidas.

32.2.1. 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.

32.2.2. 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.

32.3. Carnet de control.

32.3.1. Es obligatorio el uso del carnet de control que proporciona la CNRM en todos los rallies del Campeonato Mexicano, Candidatos y Estatales de Velocidad (ver anexo IV).

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

32.3.1.2. 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.

32.3.2. 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.

32.3.2.1. 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.

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

32.4. Para los rallies de CMR, la libreta de ruta, el carnet de control, el reglamento particular y otros documentos deberán seguir lo estipulado en los anexos de este reglamento.

33. Placas del rally y números de competencia.

33.1. 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 artículo 34 del presente reglamento):

33.1.1. 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.

33.1.2. 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.

33.1.3. 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.

33.2. 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).

34. Publicidad.

34.1. Publicidad en autos de competencia.

35. Circulación.

35.1. 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 (Dos mil pesos 00/100 mn) y 5 minutos en la suma final de los tiempos de etapas.
- Segunda infracción: Descalificación.

35.2. 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.

35.3. 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.

35.4. 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.

35.5. 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.

36. Servicios, Reabastecimiento y Reparaciones.

36.1. Generalidades.

36.1.1. 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.

36.1.2. 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.

36.1.3. 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.

36.1.4. Cuando sea necesario como parte del servicio el vaciado y/o el relleno 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 relleno.
- 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 inflamables.
- V. Sólo se añada la gasolina necesaria para llegar a la siguiente zona de reabastecimiento.

36.2. Definición de Servicio Prohibido.

36.2.1. 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.

36.2.2. 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.

36.2.3. Que un competidor no siga la ruta del rally, a criterio del Comisario Deportivo.

36.2.4. 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.

36.3. Parques de Servicio.

36.3.1. La duración de los parques de servicio deberá ser entre 45 y 60 minutos, sin embargo, el organizador podrá solicitar al Comisario Deportivo una disminución, sin embargo, la duración no podrá ser en ningún caso menor de 30 minutos.

36.3.2. 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.).

36.3.3. La velocidad de los autos dentro del parque de servicio no podrá exceder los 30 km/h, bajo pena de ser penalizados por el Comisario Deportivo.

36.4. Vehículos admitidos en un parque de servicio.

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

36.4.2. 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 artículo anterior a discreción del Comité Organizador.

36.4.3. Cuando el espacio es insuficiente para conformarse lo establecido por el artículo 36.4.1, los organizadores deberán prever zonas de estacionamiento definidas para los vehículos auxiliares, a proximidad inmediata al parque de servicio.

36.5. Cambio de llantas y modificaciones.

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

36.5.2. 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.

36.5.3. Toda infracción puede tener como consecuencia la descalificación de la tripulación infractora por el Comisario Deportivo.

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

36.6. Reabastecimiento de gasolina.

36.6.1. 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.

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

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

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

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

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

36.6.9. 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.

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

36.7. 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.

36.8. 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.

37. Llantas

37.1. Prohibición de llantas.

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

38. Reconocimientos.

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

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

38.1.1. En el caso de reconocimientos prohibidos, sea por las autoridades o por los propietarios de terrenos (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.

38.1.2. 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 y/o los reglamentos de tránsito.

38.1.3. 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.

38.2. Autos de reconocimiento:

38.2.1. 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.

39. Revisiones administrativas y técnicas.

39.1. Revisión anual, se realizará una revisión anual a todos los automóviles que pretendan participar en el CMR, esta revisión será sobre los elementos de seguridad indicados en el capítulo de equipamiento de seguridad de este reglamento, se entregará una bitácora para cada automóvil donde se registrarán la participación en los eventos, las modificaciones y reparaciones en caso de accidente realizadas al auto. Es obligatorio presentar esta bitácora en las revisiones administrativas y técnicas de este evento. No presentar esta bitácora será motivo de sanción.

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

39.2.2. 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 Comité Organizador un cambio de horario de su revisión administrativa y técnica hasta 48 Hrs. pudiendo o no aceptarlo el organizador.

39.2.3. La tripulación deberá presentar la ficha de homologación completa del vehículo. En caso de no presentar este documento, el Comisario Deportivo podrá aplicar una penalización que puede llegar a la no autorización para tomar la salida.

39.2.4. 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.

39.2.5. Previo informe de los oficiales de escrutinio, la salida será negada por el Comisario Deportivo a todo vehículo no conforme con el reglamento técnico.

39.2.6. 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.).

39.2.7. 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.

39.2.8. Corresponde a la tripulación, en caso de que fueran colocadas marcas de identificación, cuidar bajo su 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.

39.2.9. 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.

39.3. Escrutinio final.

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

- Su conformidad con el vehículo presentado a las revisiones técnicas de salida.
- Si existe motivo para aplicar alguna de las penalizaciones previstas.

39.3.2. 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.

39.3.3. 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.

40. 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.

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

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

40.3. 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.

40.4. 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.

40.5. 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.

40.6. 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.

41. Carnet de control.

41.1. 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.

41.2. 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.

41.3. 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.

41.4. 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.

41.5. 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.

41.6. 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.

41.7. 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.

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

41.9. Se penalizará con 20 segundos a la tripulación que al escribir en el carnet el tiempo realizado en un tramo cronometrado en el resumen de TC's que se utiliza para las reclasificaciones y meta final, lo haga de manera incorrecta modificando su tiempo real acumulado en el evento.

42. Funcionamiento de los controles.

42.1. Disposiciones generales.

42.1.1. Todos los controles horarios y 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.

42.1.2. 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, aproximadamente 25 m, adelante, estará indicado por un panel de fondo blanco con 3 barras transversales negras.

42.1.3. 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.

42.1.4. La duración de la parada en cualquier área de control, no deberá exceder del tiempo necesario para realizar los procedimientos del control.

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

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

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

42.1.8. 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.

42.1.9. 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.

42.2. Señalización de los controles.

42.2.1. El Comité Organizador debe obligatoriamente prever lo necesario para la utilización de la señalización que figura en el Apéndice I de este reglamento.

42.2.2. Todos los 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.

42.2.3. 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.

42.3. 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.

42.4. 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.

42.5. 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.

42.6. Procedimiento de registro en el control.

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

42.6.2. 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.

42.6.3. 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.

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

42.6.5. 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.

42.6.6. 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.

42.6.7. 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.

42.6.8. 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.

42.6.9. 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.

42.6.10. 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.

42.6.11. 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.

42.6.12. 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.

42.6.13. 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.

42.7. Hora de salida de los controles.

42.7.1. 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.

42.7.2. 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 el 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.

42.8. 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.

42.8.1. 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.

42.8.2. 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 12h00' tiempo ideal 1h00' hora de presentación 13h10' penalización por retraso $10' \times 10'' = 1'40''$ retraso a registrar para la eliminación de carrera; 10'.

-Tramo cronometrado B:

Tiempo ideal 1h30' hora presentación 14h20' penalización por adelanto: 20' retraso impuesto para la descalificación 10' (sin agravación).

-Tramo cronometrado C:

Tiempo ideal 2h00' hora de presentación 16h30'

Penalización por retraso: $10' \times 10'' = 1'40''$ 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:

$10' + 10' = 20'$

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

42.9. Controles de reagrupamiento.

42.9.1. 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).

42.9.2. 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.

42.9.3. Ejemplo:

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

Hora de salida del reagrupamiento: 12h01´.

A) Hora ideal de llegada del vehículo número 1 al reagrupamiento 11h31´, hora ideal de llegada del vehículo número 40 al reagrupamiento 12h 11´.

B) Hora de presentación del vehículo número 1 al reagrupamiento: 11h45´, hora de presentación del vehículo número 40 al reagrupamiento: 12h26´ (20 vehículos han abandonado durante esta parte del rally).

C) Hora de salida del vehículo número 1 - 12h01´ hora de salida del vehículo número 20 - 12h20´.

Las paradas respectivas han sido: Para el vehículo número 1 - 16´, para el vehículo número 20 - 09´.

42.9.4. 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.

42.9.5. 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.

43. Tramos cronometrados.

43.1. Concepto.

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

43.2. 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.

43.3. 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.

43.4. 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 Deportivo.

43.5. Forma de salida.

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

43.5.1. 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 segundos: 30", 15", 10" y los últimos cinco segundos los "cantara": cinco, cuatro, tres, dos, uno, cero.

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.

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

43.6. 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.

43.7. 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.

43.8. 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 juzga necesario.

43.9. 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.

43.10. 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.

43.11. Puntos ALTO.

La tripulación debe detenerse en el punto “ALTO” o control “C” señalado 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 oficiales del control “B” no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de paso a los oficiales de control “C”, 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.

43.12. 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.

43.13. 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.

43.14. 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.

43.15. 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.

43.16. Finalización de un tramo cronometrado.

43.16.1. 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.

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

43.16.3. La aplicación de esta disposición es competencia exclusiva del Comisario Deportivo, previa comunicación del Director de Carrera, explicando los motivos de la interrupción.

43.16.4. Si a criterio del Comisario Deportivo, del Director de Carrera y del Observador se considerara como anormal el peor de los tiempos efectivamente realizados, podrán escoger como tiempo de asignación el que les parezca más idóneo entre los cuatro peores tiempos.

43.16.5. 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.

43.17. 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.

43.18. Plan de seguridad.

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

43.19. Seguridad de los participantes.

43.19.1. 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 00/100 m.n.)

43.19.2. 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.

43.19.3. 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.

43.19.4. 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.

43.19.5. 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 Deportivo.

44. Parque Cerrado.

44.1. 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:

44.1.1. 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).

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

44.1.3. 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.

44.1.4. 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.

44.1.5. 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.

44.1.6. 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.

44.1.7. 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.

44.2. Reparación en parques cerrados.

44.2.1. 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.

44.2.2. 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.

44.2.3. Como excepción a las normas de parque cerrado, pero bajo el control del Comisario Deportivo 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.

44.2.4. 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.

44.2.5. 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.

44.2.6. 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.

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

45. Resultados.

45.1. 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.

45.2. 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.

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

46. 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 decidir 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.

47. Sanciones.

El piloto cuyo auto incurra en una modificación no permitida en el reglamento técnico y de seguridad, será sancionado conforme a lo siguiente:

- Primera falta: Multa de \$15,000.00, (quince mil pesos M.N.) y sanción consistente en la descalificación del evento.
- Segunda falta: Multa de \$20,000.00, (veinte mil pesos M.N.), y sanción consistente en la descalificación del evento y se le retira la licencia deportiva para el siguiente evento.
- Tercera falta: Multa de \$30,000.00, (treinta mil pesos M.N.) y sanción consistente en la descalificación del evento y se le retira la licencia deportiva por el termino de un año calendario.

Todo retraso en el pago de las multas traerá consigo la suspensión, al menos hasta el pago de estas.

En el caso de la tercera falta, para poder obtener nuevamente la licencia deportiva será necesario, liquidar la multa.

La multa a que se haga acreedor un competidor por cualquier falta en lo que refiere el reglamento técnico y de seguridad, no se extingue y continuará vigente hasta su total liquidación.

El importe de las multas cobradas pasará a los fondos de la CNRM.

GENERALIDADES DEL CAMPEONATO MEXICANO DE RALLIES

48. Obligaciones para los Organizadores.

48.1. Para que un rally sea aprobado para el CMR, deberá contar con un mínimo de 35% (+/-10%) de tramos cronometrados, entre la salida y la meta final, a juicio del Comisario Deportivo. Los tramos cronometrados que se lleven a cabo dentro de algún autódromo deberán limitarse a un máximo del 20% de la longitud total de tramos cronometrados del rally.

48.2. Solicitar los permisos obligatorios descritos en el artículo 16.8. de las Generalidades de este Reglamento.

49. CMR Campeonato Mexicano de Rallies.

49.1. La CNRM organiza el CMR Campeonato Mexicano de Rallies del cual es propietaria. En el CMR habrá un campeón nacional absoluto, uno por clase y un campeón de novatos, también se organiza el campeonato nacional de marcas. Estos campeonatos contarán con las fechas que vienen en los artículos 49.6 y 49.7 del reglamento vigente.

49.2. Sólo las categorías inscritas en el reglamento técnico (Art.61.1) podrán participar en el Campeonato Mexicano de Rallies.

49.3. Categoría de invitación.

49.3.1. En los rallies del CMR podrán participar categorías de invitación fuera de la puntuación del propio campeonato y se tendrán que apegar al reglamento particular del evento. Los vehículos de invitación podrán reclasificarse dentro del evento.

49.3.2. Las categorías de invitación deberán cumplir con el reglamento técnico en su capítulo de equipamiento de seguridad.

49.3.3. Las categorías de invitación cruzarán el arco de meta pero no participarán en el podium de los ganadores del Rally Nacional.

49.4. Podrán participar todos los pilotos y navegantes que cumplan con los requisitos de inscripción establecidos por la CNRM (ver artículos. 29 y 52 del presente reglamento), sin importar su nacionalidad.

49.5. El campeón mexicano de rallies 2009 se obtendrá de la suma de los 8 eventos indicados en el artículo 49.6. del presente reglamento. La CNRM utilizará su puntuación y este reglamento para determinar al campeón mexicano de rallies y de las diferentes clases. Todos los participantes, independientemente de su nacionalidad, sumarán puntos de los rallies mexicanos en los que participen. Los competidores para tener el derecho de clasificación en el CMR tendrán que haber participado en al menos seis eventos del CMR.

49.6. Eventos del Campeonato Mexicano de Rallies 2009

Campeonato Mexicano de Rallies 2009

DÍA MES	NOMBRE DEL EVENTO	CLUB	TIPO	CIUDAD
25 Abril	RALLY MONTAÑAS NACAM	RAC – CASAC	TERRACERIA	GUADALAJARA, JAL.
19 – 21 Junio	RALLY AGUASCALIENTES	RAC-CAMAC	TERRACERIA	AGUASCALIENTES, AGS.
10 – 12 Julio	RALLY DE LAS 24 HORAS	CAF	TERRACERIA	QUERÉTARO, QRO.
15 Agosto	RALLY SIERRA BRAVA	PAC	PAVIMENTO	PUEBLA, PUE.
19 Septiembre	RALLY PATRIO	CAMAC	PAVIMENTO	MORELIA, MICH.

10 Octubre	RALLY SIERRA JUAREZ	OAC	PAVIMENTO	OAXACA, OAX.
6 Noviembre	RALLY MEDIA NOCHE	RAC	PAVIMENTO	CUERNAVACA, MOR.
3 – 4 Diciembre	RALLY ACAPULCO	RAC	PAVIMENTO	ACAPULCO, GRO.

50. Clasificación.

Cada clase puntuará en forma independiente para su campeonato individual, sin acumularse los puntos obtenidos al competir en otra clase.

50.1. Para clasificar al final del año en el Campeonato por clases y en el Campeonato Mexicano de Rallies, el competidor deberá inscribirse en el CMR, haber arrancado en un mínimo de seis eventos puntuables del artículo 49. En caso de no cumplir con esta regla será invalidado de los campeonatos en los que participe y los puntos obtenidos no podrán ser otorgados a otros competidores.

50.2. Para que los competidores obtengan puntos por evento en su categoría deberán de arrancar por lo menos tres tripulaciones en dicha categoría. De no ser así, estas tripulaciones serán reasignadas de acuerdo a lo siguiente:

N1 a la A5

N2 a la A6

N3 a la A7

En las categorías N4 y A7, las tripulaciones no podrán ser reasignadas.

Al ser una tripulación movida por las causas antes expuestas, la participación en el evento, contará para el total de rallies competidos en el año. Las categorías que no acumulen tres autos competidores, no obtendrán premios ni puntos para el campeonato de la categoría en este rally, sin embargo, los competidores recibirán los puntos para el campeonato absoluto.

50.3. Para el caso de empate en la clasificación final de cualquier campeonato, se usará el siguiente procedimiento para el desempate:

50.3.1 Será Campeón el competidor piloto o copiloto que obtuvo más primeros lugares en el campeonato competido.

50.3.2 Si persiste el empate se definirá por el competidor que obtuvo más segundos lugares, después por terceros lugares y así sucesivamente hasta lograr el desempate.

50.3.3 En caso de un nuevo empate, los pilotos y navegantes serán desempatados en función de la cantidad de mejores tiempos realizados dentro del primer tramo cronometrado de cada rally del campeonato, en los cuales hayan participado.

50.3.4 Si persiste el empate serán desempatados en función de la cantidad de mejores tiempos realizados dentro del segundo tramo de cada rally del campeonato, y así sucesivamente hasta que desaparezca el empate.

51. Coeficientes.

51.1. Todos los rallies serán del mismo coeficiente y deberán respetar los siguientes parámetros:

- Rallies de Terracería: Longitud mínima de tramos cronometrados 80km.
Longitud máxima de tramos cronometrados 170km.
- Rallies de Pavimento: Longitud mínima de tramos cronometrados 100km.
Longitud máxima de tramos cronometrados 200km.

51.2 Todos los eventos deberán tener 3 o 4 TC's antes de cada servicio.

51.3 Los Rallies deberán contar con repostaje de gasolina entre los 80 y 100km dependiendo de la longitud de los TC's, a criterio del Comisario Deportivo.

51.4 En caso de que un evento, por cualquier razón, no cumpla con el 50% del kilometraje programado en los tramos cronometrados las tripulaciones obtendrán únicamente la mitad de los puntos reglamentarios siempre y cuando se recorra mínimo el 25% de la distancia.

52. Inscripciones.

52.1. Inscripción al Campeonato Mexicano de Rallies.

Toda persona, piloto y copiloto, que desee participar en cualquier evento del "CMR" debe pedir a la CNRM una ficha de inscripción. Esta ficha debidamente llenada y firmada por los competidores será regresada a la CNRM, acompañada de un cheque a nombre de Comisión Nacional de Rallies México A.C., por la cantidad de \$550.00 (quinientos cincuenta pesos 00/100 M.N.), como derechos de inscripción y una carta de aval de un Club asociado a la CNRM. El competidor signatario declara al momento de inscribirse que asume la responsabilidad total y le exime a la CNRM, a los promotores y organizadores la responsabilidad civil y/o penal de todo incidente que le pudiese ocurrir.

En un plazo máximo de ocho días después de haber recibido la ficha, la Comisión confirmará esta inscripción por escrito.

Salvo en caso de fuerza mayor debidamente justificada, no será tomada en cuenta ninguna anulación de inscripción ni reembolso alguno.

Los derechos de inscripción operan solamente para el campeonato anual y cubren solamente los eventos programados para ese año calendario, por lo que la inscripción deberá de ser renovada cada año al principio de la temporada.

La inscripción da el derecho al piloto y copiloto de obtener puntos y trofeos del CMR.

La ficha de inscripción es un contrato entre la Comisión Nacional de Rallies México y el signatario, que los compromete mutuamente a respetar y cumplir lo especificado en el presente reglamento y sus anexos. Al llenar la ficha de inscripción, el competidor signatario se obliga a respetar integralmente el presente reglamento de la CNRM. En caso de no respetarlo, y esto sea debidamente detectado por las autoridades deportivas, aceptará las sanciones impuestas.

La CNRM se reserva el derecho de rechazar una inscripción y tendrá la obligación de justificar su decisión ante la FEMAD.

52.1. Inscripción a los rallies del CMR.

52.1.1. El precio de las inscripciones será en pesos mexicanos:

- ✓ Expertos en categorías de Grupos A y N \$4,000.00.
- ✓ Novatos en categorías permitidas \$3,000.00

52.1.2. El rechazo de la publicidad propuesta por el organizador implicará un aumento del doble de los derechos de inscripción previstos para las tripulaciones.

53. Premios y resultados de cada rally.

53.1. La ceremonia de premiación deberá efectuarse según con lo expuesto en este reglamento, de no hacerlo así, el Club Organizador se hará acreedor a una multa de \$5,000.00 (cinco mil pesos, M.N.). El Club Organizador multado no podrá realizar otro evento hasta no haber liquidado la multa.

53.2. Será obligatoria la presencia de por lo menos uno de los tripulantes de los tres primeros lugares de cada clase y/o copa en la ceremonia de premiación. De no ser así, la tripulación se hará merecedora de una sanción económica de \$2,000.00 (dos mil pesos, M.N.), y no podrán participar en el siguiente evento hasta liquidar su sanción ante el Comité Organizador del rally.

53.3. No existe ninguna obligación por parte del Comité Organizador de entregar premios en efectivo, aunque de existir éstos, deberán ser claramente anunciados en el reglamento particular, siendo también su derecho la forma de repartirlos. Los premios de contingencia se entregarán en la ceremonia de premiación.

53.4. Se entregarán trofeos a piloto y copiloto a:

- Los tres primeros lugares absolutos.
- Los tres primeros lugares absolutos participantes en el CMR (en caso de existir categoría de invitación).
- Los tres primeros lugares de cada clase y el 4 primer lugar de novatos de cada clase.
- El primer lugar de novatos.
- Los trofeos especiales mismos que estarán debidamente especificados en el reglamento particular.

54. Campeonato Mexicano de Novatos.

54.1. Para obtener al Campeón Mexicano de Novatos, se sumarán los puntos obtenidos según sus resultados por el absoluto.

54.2. Para efectos de conocer el estatus de novato de un piloto o copiloto se atenderá a lo dispuesto por el art. 57 del presente reglamento.

55. Campeonato Mexicano Interclubes.

Para este campeonato se tomarán en cuenta los puntos que todos los competidores debidamente avalados por un Club, obtengan en posiciones absolutas en los eventos del Campeonato Mexicano de Rallies y serán sumados al Club al cual manifestó estar afiliado al momento de llenar su inscripción al CMR.

56. Campeonato Mexicano de Marcas.

El Campeonato Mexicano de Marcas se obtendrá de la suma de los puntos obtenidos por los cinco mejores autos clasificados de cada marca en el absoluto.

Para esta clasificación, del 9° 5° en adelante todos los autos que terminen dentro de esta clasificación obtendrán un punto.

57. Competidores Novatos.

57.1. Los competidores considerados novatos puntuarán según las reglas del art. 50. Se considera novato al competidor que nunca haya participado en algún rally del CMR o de cualquier otro campeonato reconocido por la CNRM y perderá su calidad de novato al acumular 8 eventos en un máximo de dos temporadas y/o haber clasificado en los tres primeros lugares del campeonato de novatos.

57.2. Los navegantes expertos que no hayan sido pilotos expertos deberán ser pilotos novatos. El piloto o copiloto novato que participe con un copiloto o piloto experto no podrá ser considerado novato en ese rally, pero se le tomará en cuenta para el conteo de rallies que determine el dejar de ser novato.

57.3. Los novatos sólo podrán competir en los grupos N3, N2, N1, A7, A6 y A5.

57.4. Un novato deberá presentar el aval de un Club afiliado a la CNRM para poder participar en su primer rally, sin importar que éste sea competidor independiente o afiliado a un Club y/u otra comisión perteneciente a FEMAD.

57.5. La CNRM tendrá el derecho de admitir dentro de la categoría de expertos a participantes que sean nuevos dentro del rallismo, pero con amplia experiencia en otros seriales o categorías mexicanas o extranjeras, certificados por la FEMAD.

58. Números de competencia.

58.1. Los números del 1 al 10 serán asignados a los pilotos de los primeros lugares del CMR absoluto anterior (sin costo). Los demás números serán asignados por la CNRM de la forma siguiente: la CNRM podrá otorgar numeración fija anual, siempre que se le solicite por escrito al Secretario de la CNRM y con un costo de \$750.00 pesos (setecientos cincuenta pesos 00/100 m.n.), cantidad que incluye el pago el escrutinio anual, notificándoles a los Clubes los números asignados y los nombres de los pilotos.

No hay la posibilidad de apartar los números que no sean liquidados antes del primer rally del año.

Para aquellos pilotos que se incorporen al CMR después de arrancado el campeonato el costo será de \$1,000.00 (mil pesos 00/100 m.n) siempre y cuando se realice con nueve días de anticipación de la siguiente fecha, en caso contrario el costo de numero y escrutinio será de \$1,500.00 (un mil quinientos pesos 00/100 mn). ¿?????????????????

58.2. En todos los casos, la CNRM entregará el paquete de las calcomanías de acuerdo a los artículos 33.1.1, 33.1.2 y 33.1.3 del presente reglamento

58.2.1. En caso de reposición, se deberán de solicitar los números a la CNRM, en dado caso solo se cobrará el costo de la reposición.

58.3. En los eventos sancionados por FIA, la numeración de los autos competidores podrá cambiar de acuerdo con el reglamento particular del rally y aprobado por el Comisario Deportivo de la CNRM.

59. Frecuencia y orden de salida.

59.1. La frecuencia de salida en los tramos cronometrados del CMR será de al menos de un minuto y de acuerdo al art. 32.2 del presente reglamento.

59.2. El orden de salida será determinado al cierre de inscripción por el Director General del evento con la autorización del Comisario Deportivo.

59.3. El orden de salida será determinado utilizando el siguiente procedimiento en orden:

1. En el orden de la clasificación absoluta del año en curso. Para el primer rally del año se utilizará la clasificación del campeonato del año anterior.
2. Reposicionar a aquellos pilotos que puedan ser alcanzados en un tramo cronometrado a criterio del Director de Carrera y del Comisario Deportivo.
3. Reposicionar aquellos pilotos que de acuerdo a las características de sus vehículos puedan ser alcanzados o alcanzar a otro piloto tomando en cuenta las características del evento.

60. Cancelación de Evento.

60.1. Cuando un Club Organizador cancele un evento, deberá de cubrir la multa expuesta en el artículo 17 del presente reglamento. La CNRM, a su juicio, podrá proponer la fecha vacante a otro Club que deberá organizar un rally candidato. Este Club deberá de aceptar por escrito la inclusión del evento en el calendario del CMR y seguir la ruta critica que le corresponda.

REGLAMENTO TÉCNICO.

CLASIFICACIÓN Y DEFINICIONES

61. Clasificación.

61.1. Categorías y grupos.

Las categorías y grupos tendrán vigencia hasta 2008, los vehículos utilizados en competencia se dividirán en las siguientes categorías, grupos y copas:

Grupo	Clase	Validez	Especificaciones	Elegibilidad
A	7	Puntuable	Más de 1600 hasta 2000cc	Expertos – Novatos

A	6	Puntuable	Más de 1400 hasta 1600cc	Expertos – Novatos
A	5	Puntuable	Más de 1150 hasta 1400cc	Expertos - Novatos
N	4	Puntuable	Más de 2000 hasta 3000cc	Expertos
N	3	Puntuable	Más de 1600 hasta 2000cc	Expertos – Novatos
N	2	Puntuable	Más de 1400 hasta 1600cc	Expertos - Novatos
N	1	Puntuable	Menos de 1400 cc	Expertos - Novatos

61.2. En los grupos N y A podrán participar cualquier automóvil fabricado en México o importado que cumpla con el reglamento técnico, de seguridad y las reglas generales.

61.3. Todos los autos que compitan en el CMR deberán de tener una ficha de homologación de la CNRM o de la FIA.

62. Definiciones.

62.1. Generalidades.

62.1.1. Vehículos de producción en serie.

Vehículos de los que se ha comprobado, a instancias del constructor, la fabricación en serie de un cierto número de ejemplares idénticos (ver la definición más adelante) en un cierto periodo de tiempo y que están destinados a la venta normal al público (ver esta expresión). Los vehículos deberán venderse de acuerdo con la ficha de homologación.

62.1.2. Vehículos idénticos.

Vehículos pertenecientes a una misma serie de fabricación y que tienen la misma carrocería (exterior e interior), los mismos componentes mecánicos y el mismo chasis (incluso aunque éste chasis pudiera ser una parte integrante de la carrocería en una construcción monocasco).

62.1.3. Modelo de vehículo.

Vehículo perteneciente a una serie de fabricación que se distingue por una concepción y una línea exterior de la carrocería determinadas y por una misma ejecución mecánica del motor y de la transmisión a las ruedas.

62.1.4. Venta normal.

Significa la distribución de los vehículos a los clientes individuales a través del servicio comercial del constructor.

62.1.5. Homologación FIA.

Es la certificación oficial hecha por la FIA de que un modelo de vehículo determinado está construido en serie suficiente para ser clasificado en vehículos de producción (grupo N), vehículos de turismo (grupo A).

La solicitud de homologación debe enviarse a la FIA por la ADN (asociación deportiva nacional) del país de construcción del vehículo y dará lugar al establecimiento de una ficha de homologación.

Deberá estar hecha de acuerdo con un reglamento especial llamado "reglamento de homologación", establecido por la FIA.

Toda homologación de un modelo construido en serie caducará a los 5 años después del cese definitivo de la fabricación en serie de dicho modelo (producción anual inferior a 10% del mínimo de producción del grupo considerado). La homologación de un modelo sólo puede ser válida en un grupo, vehículos de producción (grupo N), vehículos de turismo (grupo A).

62.1.5.1. Homologación CNRM.

Es la certificación oficial hecha por la CNRM de que un modelo de vehículo determinado está construido en serie suficiente para ser clasificado y del cual no existe una ficha de homologación FIA (artículos 93 y 99 del presente reglamento).

La solicitud de homologación debe enviarse a la CNRM y dará lugar al establecimiento de una ficha de homologación (ver detalles y costos en el artículo 9.4. del presente reglamento).

62. Bis. Fichas de Homologación.

62.Bis.1 Ficha de homologación FIA:

Todo modelo de vehículo homologado por la FIA será objeto de una ficha descriptiva llamada ficha de homologación en la que estarán todas las características que permitan identificar a dicho modelo.

Esta ficha define la serie tal y como la indica el fabricante. Según el grupo en el que el participante compita, los límites de las modificaciones autorizadas en competiciones internacionales con relación a esta serie, están indicadas en el Anexo J.

La presentación de las fichas en las verificaciones y/o antes de la salida podrá ser exigida por los organizadores que están en el derecho de rehusar la participación del concursante en caso de no presentarse. Asimismo, en caso de utilización de un vehículo grupo A equipado de una variante "kit" (ver a continuación) que afecte al chasis/carrocería, debe presentarse un certificado original, suministrado por el centro de montaje aprobado por el constructor. Si la fecha de entrada en vigor de una ficha de homologación se sitúa durante una prueba, esta ficha será válida para esta prueba durante toda su duración.

62. Bis. 2 Ficha de homologación CNRM:

Todo modelo de vehículo homologado por la CNRM será objeto de una ficha descriptiva llamada ficha de homologación, en la que estarán todas las características que permitan identificar a dicho auto.

Según el grupo o copa en el que el participante compita, los límites de las modificaciones autorizadas serán según la ficha de homologación con que se registro ante la CNRM.

Cualquier modificación a la ficha de homologación presentada tendrá que ser autorizada por la CNRM, por medio de una variante.

En el caso de que durante la comparación de un modelo de vehículo con su ficha de homologación apareciera cualquier duda, los Comisario Técnicos deberán recurrir al manual de reparación editado para el uso de los concesionarios de la marca, o bien, al catálogo general en el que aparece el listado de piezas de recambio.

En el caso de que esta documentación no fuera suficientemente precisa, será posible efectuar verificaciones directas por comparación con una pieza idéntica, disponible en un concesionario.

Es deber del concursante proveerse de la ficha de homologación de su vehículo ante la CNRM.

Es deber del concursante proveerse de la ficha de homologación de su vehículo en su ADN.

El no cumplir con las especificaciones de la ficha de homologación (FIA o CNRM) particular de cada auto será motivo de descalificación.

En todos los casos, la ficha se compone de:

1. Una ficha base describiendo el modelo base.
2. En los casos que corresponda, un cierto número de hojas suplementarias describiendo las extensiones de homologación, que pueden ser "variantes" "erratas" o "evoluciones".
 - a) Variantes (VF, VO, VK): Son variantes de suministro (VF) (2 fabricantes diferentes suministran al constructor una misma pieza, y el cliente no tiene la posibilidad de elegir), opciones (VO) (entregadas bajo pedido y disponibles en los concesionarios) o "kits" (VK), suministradas bajo pedido y disponibles en los concesionarios.
 - b) Erratas (ER): Sustituyen y cancelan una información errónea incluida anteriormente en una ficha por el fabricante.
 - c) Evoluciones (ET, ES): Caracterizan a las modificaciones aportadas de forma definitiva al modelo base (abandono total de la fabricación del modelo en su forma original), para la evolución de tipo (ET), o una evolución deportiva (ES) destinada a hacer más competitivo un modelo.

Utilización:

1. Variantes (VF, VO, VK): El concursante podrá utilizar a su conveniencia cualquier variante o parte de una variante, a condición de que todos los datos técnicos del vehículo así concebido, estén conformes con los que se describen en la ficha de homologación. La combinación de varias VO sobre los elementos siguientes está prohibida: turbocompresor, frenos y caja de cambios. Por ejemplo el montaje de una pinza de freno definida en una ficha variante, solo es posible si las dimensiones de las pastillas, etc., así obtenidas están indicadas en una ficha aplicable al vehículo de que se trate. Para vehículos de producción (grupo N), (ver también el art.100). En lo referente a las “variante-kit”, no podrán utilizarse nada mas que en las condiciones que indique el constructor en la ficha de homologación. Esto afecta particularmente a los grupos de piezas que deben considerarse obligatoriamente como un conjunto por el concursante, y a las especificaciones que eventualmente deben respetarse.

2. Evolución de tipo (ET): (Ver también el art. 99 para el grupo vehículos de producción (grupo N)).

El vehículo debe corresponder a un estado de evolución determinado (independientemente de su fecha real de salida de la fábrica) y por consiguiente una evolución ha de ser aplicada íntegramente o no serlo en absoluto.

Además, a partir del momento en que el concursante haya elegido una evolución concreta, todas las anteriores han de ser igualmente aplicadas, salvo si existe incompatibilidad entre ellas: por ejemplo, si dos evoluciones en los frenos se han precedido sucesivamente, se utilizará solamente la que corresponda por la fecha al estado de evolución del vehículo.

3. Evolución deportiva (ES): La ficha ES se refiere a una extensión prevista o a la ficha base, el vehículo debe ser conforme a un estado de evolución correspondiente a dicha referencia además, la evolución deportiva debe aplicarse íntegramente.

62.Bis.3 Componentes mecánicos: Todos aquellos necesarios para la propulsión, suspensión, dirección y frenado, así como todos los accesorios, móviles o no, que son necesarios para su funcionamiento normal.

62.Bis.4 Piezas de origen o de serie.

Una pieza que ha sufrido todas las etapas de producción previstas y efectuadas por el constructor del vehículo considerado, y montada de origen sobre el vehículo.

62.Bis.5 Material compuesto.

Material formado por varios componentes distintos, cuya asociación proporciona al conjunto unas propiedades que no posee ninguno de los componentes por separado.

62.Bis.6 Dimensiones.

Perímetro del vehículo visto desde arriba: Como se presenta el vehículo en la parrilla de salida para la prueba en cuestión.

62.Bis.7 Motor.

1) Cilindrada: Volumen (V) desplazado en el cilindro (o cilindros) por el movimiento ascendente o descendente del pistón(es). $V = 0.7854 \times d^2 \times c \times n$. Donde d = diámetro; c = carrera; n = número de cilindros.

2) Sobrealimentación: Aumento de la presión de la carga de la mezcla aire-combustible en la cámara de combustión (con relación a la presión engendrada por la presión atmosférica normal, el efecto de inercia y los efectos dinámicos en los sistemas de admisión y/o escape) por cualquier medio, sea cual fuere.

La inyección de combustible a presión no se considera sobrealimentación (ver artículo 65 de presente reglamento).

3) Monoblock: El cárter del cigüeñal y los cilindros.

4) Múltiple de admisión:

a) En el caso de un sistema de alimentación por carburador:

- Pieza que recoge la mezcla aire-combustible a la salida de(los) carburador(es) y que llega hasta el plano de la junta con la cabeza.

b) En el caso de un sistema de alimentación de inyección con una sola mariposa:

- Pieza que se extiende desde el cuerpo de la mariposa, inclusive, hasta el plano de la junta con la cabeza, recogiendo y regulando el flujo de aire o de la mezcla aire-combustible.

a1) En el caso de un sistema de alimentación de inyección con mariposas múltiples.

b1) Pieza que se extiende desde las mariposas, inclusive, hasta el plano de la junta con la cabeza, recogiendo y regulando el flujo de aire o de la mezcla aire-combustible.

c) En el caso de un motor a diesel:

- Elemento fijado a la cabeza, que distribuye el aire desde una entrada de aire o un conducto único hasta los orificios de la cabeza.

5) Múltiple de escape: Pieza que recoge en todo momento los gases de al menos dos cilindros desde la cabeza y llega hasta la primera junta que lo separa del resto del sistema de escape. Para los vehículos con turbocompresor, el escape comienza después del turbocompresor.

6) Cáster de aceite: Los elementos atornillados al bloque motor por debajo que contienen y controlan el aceite de lubricación del motor. Estos elementos no deben tener ninguna fijación al cigüeñal.

7) Compartimiento motor: Volumen definido por la envoltura estructural más próxima al motor.

8) Lubricación por cárter seco: Todo sistema que utiliza una bomba para transferir aceite de una cámara o compartimiento a otro, excluyendo a la bomba utilizada para la lubricación normal de las piezas.

9) Unión motor: Elemento mecánico que permite el intercambio de calorías entre fluidos. Para los intercambiadores específicos, el fluido nombrado en primer lugar es el fluido a refrigerar, y el fluido nombrado en segundo lugar es el fluido que permite la refrigeración. Ejemplo: Intercambiador aceite/agua (el aceite es refrigerado por el agua).

10) Radiador: Este es el intercambiador específico que permite refrigerar un líquido por medio del aire. Intercambiador líquido/aire.

11) Intercooler o intercambiador de sobrealimentación: Es un intercambiador, situado entre el compresor y el motor, que permite refrigerar el aire comprimido por medio de un fluido. Intercambiador aire/fluido.

62.Bis.8 Tren rodante: El tren rodante incluye todos los elementos, total o parcialmente no suspendidos.

1) Rueda: El rin y la llanta.

2) Superficie de fricción de los frenos: Superficie barrida por las zapatas del tambor, o las pastillas en ambos lados del disco cuando la rueda describa una vuelta completa.

3) Suspensión Mc Pherson: Todo sistema de suspensión en el que un elemento telescópico, no proporcionando necesariamente la función de amortiguación y/o suspensión, pero incorporando el vástago, está fijado en su parte superior sobre un solo punto de anclaje solidario con la carrocería (o el chasis) y pivotea en su parte inferior sobre un brazo transversal asegurando el guiado transversal y longitudinal o sobre un único brazo transversal mantenido longitudinalmente por una barra estabilizadora o una bieleta de triangulación.

62.Bis.9 Chasis-carrocería: Estructura del vehículo alrededor de la cual se montan los elementos mecánicos y de la carrocería incluyendo cualquier pieza parte de dicha estructura.

1) Carrocería: Exterior: Todas las partes enteramente suspendidas del vehículo en contacto por la corriente de aire.

2) Interior: Habitáculo y cajuela. Conviene distinguir los grupos de carrocerías:

a) Carrocería completamente cerrada.

b) Carrocería completamente abierta.

c) Carrocería transformable con capota flexible, rígida, maniobrable o deslizante.

3) Asiento: Las dos superficies que forman la banca del asiento y el respaldo.

a) Respaldo: La superficie medida desde la parte inferior de la columna vertebral de una persona normalmente sentada, hacia arriba.

b) Banqueta del asiento: La superficie medida desde la parte inferior de la columna vertebral de esta misma persona hacia delante.

4) Cajuela: Todo volumen distinto del habitáculo y del compartimiento motor y situado en el interior de la estructura del vehículo. Este está limitado, en longitud, por las estructuras fijas previstas por el constructor y /o por la cara posterior de los asientos traseros en su posición mas atrasada y / o, si fuera posible, reclinado un ángulo máximo de 15° hacia atrás. Este está limitado en altura por las estructuras fijas y / o las separaciones móviles previstas por el constructor, o en su defecto, por el plano horizontal que pasa por el punto mas bajo del parabrisas.

5) Habitáculo: Volumen estructural interior en el que sitúan el piloto y los pasajeros.

6) Cofre: Parte exterior de la carrocería que se abre para dar acceso al motor.

7) Salpicadera: Una salpicadera es la parte definida en el dibujo 251-1.

7a) Salpicadera delantera: Parte limitada por la cara interior de la rueda completa del vehículo estándar (C1/C1), el borde delantero de la puerta delantera (B1/B1), y situada por debajo del plano paralelo al borde superior de la puerta y tangente a las esquinas inferiores de la parte visible del parabrisa (A1/A1).

7b) Salpicadera trasera: Parte limitada por la cara interior de la rueda completa del vehículo estándar (C2/C2), el borde trasero de la puerta trasera (B2/B2), y situada bajo el borde inferior de la parte visible de la puerta lateral trasera, y bajo la tangente a la esquina inferior de la parte visible del medallón y a la esquina inferior trasera de la parte visible de la ventanilla lateral de la puerta trasera (A2/A2).

En el caso de un vehículo de dos puertas, B1/B1 y B2/B2 estarán definidas por el borde delantero y trasero de la misma puerta.

62.Bis.10 Sistema eléctrico.

Faro: Todo elemento cuyo foco crea un haz luminoso dirigido hacia delante.

62.Bis.11 Depósito de combustible: Todo recipiente conteniendo combustible susceptible de fluir por cualquier medio hacia el depósito principal o el motor.

62.Bis.12 Caja de cambios automática:

- Está compuesta por un convertidor de par hidroneumático, por una caja equipada con embragues y frenos multidisco teniendo un número de relaciones de desmultiplicación determinadas y un mando de cambio de marcha. El cambio de marcha puede ser efectuado automáticamente sin desacoplar motor y caja de cambios y por lo tanto sin interrumpir la transmisión del par motor.

- Las cajas de cambios con variación de desmultiplicación continua son consideradas cajas de cambios automáticas con la particularidad de tener un infinito número de relaciones de desmultiplicación.

GENERALIDADES PARA LOS VEHÍCULOS DE PRODUCCIÓN (GRUPO N) Y TURISMO (GRUPO A).

63. Generalidades.

63.1. Modificaciones.

Toda modificación está prohibida salvo si está expresamente autorizada por el reglamento específico del grupo en el que el vehículo está inscrito o por las siguientes prescripciones generales o impuesta por el capítulo "Equipamiento de seguridad". Los componentes del vehículo deben mantener su función de origen.

63.2. Prescripciones generales.

Las prescripciones generales deberán observarse en caso de que las especificaciones de los vehículos de producción (grupo N) y vehículos de turismo (grupo A) no prevean una prescripción más estricta.

63.3. Material.

El uso de un material con un módulo elástico mayor de 40 Gpa/g/cm³, está prohibido, salvo para las bujías, los recubrimientos de los escapes, el turbo junto con la bomba de agua, las pastillas de los frenos, los recubrimientos de los pistones, los kalipers de los frenos, los elementos móviles de los valeros, los sensores electrónicos, las piezas de peso inferior a los 20 gramos y todos los recubrimientos de espesor menor a los 10 micras.

La utilización de materiales metálicos que tengan características elásticas superiores a 30 Gpa/cm³ o de las cuales los límites máximos de ruptura específicos (UTS) sea superior a 0.24 Mpa/kg/m³ para los materiales no ferrosos y a 0.30 Mpa/kg/m³ para los materiales ferrosos (es decir 80% de fiero) esta prohibido para la construcción de todas las piezas libres o homologadas en la variante opción.

La aleación de titanio del tipo Ti-6Al-4V ASTM grado 5 (5.5 < Al < 6.75, C max 0.10, 3.5 < V < 4.5, 87.6 < ti < 91) esta autorizada salvo para ciertas piezas en la que el titanio esta explícitamente prohibido.

Ninguna pieza móvil del turbo o de todo dispositivo de sobre alimentación no puede estar constituida de cerámica ni de ningún recubrimiento de cerámica. Estas restricciones no afectan a las piezas homologadas sobre los modelos de serie.

El empleo de placas de aleación de magnesio de un espesor inferior a 3 mm está prohibido.

63.4. Comprobación.

Es deber de cada concursante demostrar a los Comisario Técnicos y a los Comisarios Deportivos que su vehículo está conforme con el reglamento en su totalidad en todos los momentos de la prueba.

63.5. Roscados.

Los roscados estropeados pueden repararse atornillando un nuevo roscado con el mismo diámetro interior (tipo "helicoil").

63.6. Anchuras.

Todo vehículo de grupo A, homologado después del 01.01.99 excepto las variantes kit participando en rallies no deberá tener una anchura superior a 1770 mm Los de grupo N podrán competir en su integridad.

64. Dimensiones y pesos.

64.1. Distancia al suelo.

Ninguna parte del vehículo debe tocar el suelo cuando todos los neumáticos de un mismo lado estén desinflados. Esta prueba se realizará sobre una superficie plana en las condiciones de carrera (ocupantes a bordo).

64.2. Lastre.

Se permite completar el peso del vehículo por medio de uno o varios lastres, a condición de que se trate de bloques sólidos y unitarios, fijados por medio de herramientas,

fácilmente accesibles, situados sobre el suelo del habitáculo, visibles y precintados por los Comisario Técnicos.

Aplicación: Vehículos de turismo (grupo A). No se permite ningún tipo de lastre en los vehículos de producción (grupo N). No obstante, en rallies, se permite transportar herramientas y piezas de recambio para el vehículo bajo las condiciones previstas en el artículo 69.3.

65. Motor.

65.1. Sobrealimentación.

En el caso de sobrealimentación, la cilindrada nominal se multiplicará por 1.7 para vehículos de gasolina y por 1.5 para vehículos diesel y el vehículo será reclasificado en la clase correspondiente a la cilindrada ficticia resultante de esta multiplicación. El vehículo será considerado, en todos los casos, como si la cilindrada así obtenida fuera la real. Esto es particularmente válido para su clasificación por clase de cilindrada, sus dimensiones interiores, su número mínimo de plazas, su peso mínimo, etc.

65.2. Fórmula de equivalencia 1.

Entre motores de pistones alternativos y motores de pistón(es) rotativo(s) (del tipo cubierto por las patentes NSU-Wankel). La cilindrada equivalente es igual al volumen determinado por la diferencia entre el volumen máximo y el volumen mínimo de la cámara de combustión.

65.3. Fórmula de equivalencia 2.

Entre motores de pistones alternativos y motores de turbina.

La fórmula es la siguiente: $C = S (3.10 \times R) - 7.63$ $C = 0.09625$

S = Sección de paso – expresada en centímetros cuadrados – del aire a alta presión a la salida de los alabes del estator (o a la salida de los alabes de la primera etapa si el estator tiene varias etapas). Esta sección es la superficie medida entre los alabes fijos de la primera etapa de la turbina de alta presión. En el caso de que el ángulo de apertura de estos alabes fuera variable, se tomará la apertura máxima. La sección de paso es igual al producto de la altura (expresada en cm) por la anchura (expresada en cm.) y por el número de alabes.

R = Relación de compresión relativa al compresor del motor de turbina. Se obtiene multiplicando entre sí los valores correspondientes a cada etapa del compresor, como se indica a continuación:

Compresor axial de velocidad subsónica. 1.15 por etapa.

Compresor axial de velocidad transónica. 1.5 por etapa.

Compresor radial 4.25 por etapa.

Ejemplo de un compresor de una etapa radial y 6 etapas axiales subsónicas:

$4.25 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15 \times 1.15$ o bien: $4.25 \times (1.15)^6$.

C = Cilindrada equivalente del motor de pistones alternativos, expresada en cm^3 .

65.4. Combustible de motores.

Todos los motores en los que el combustible se inyecta y se quema después de un conducto de escape, están prohibidos.

65.5. Equivalencias entre motores.

Entre los de pistones alternativos y nuevos tipos de motores. La CNRM se reserva el derecho de modificar las bases de comparación establecidas entre motores de tipo clásico y nuevos tipos de motores, dando un preaviso de dos años a partir del 1 de Enero siguiente a la toma de la decisión.

65.6. Sistema de escape y silenciador.

Para todos los vehículos, y excepto si los límites impuestos por las autoridades locales son inferiores, el nivel de ruido en carretera abierta no debe sobrepasar 103 dB(A) para un régimen del motor de 3.500 rpm para motores de gasolina y 2.500 rpm para motores diesel.

Los orificios de los tubos de escape deberán estar situados a una altura máxima de 45 cm. y mínima de 10 cm. con relación al suelo.

La salida del tubo de escape debe estar dentro del perímetro del vehículo y a menos de 10 cm. de este perímetro y por detrás del plano vertical que pasa a través del centro de la distancia entre ejes.

Además, se deberá prever una protección adecuada con el fin de evitar que los tubos calientes causen quemaduras.

El sistema de escape no debe tener un carácter provisional. Los gases de escape solo pueden salir por la extremidad del sistema. Las piezas del chasis no pueden utilizarse para la evacuación de los gases de escape.

Catalizadores de escape: En el caso de que estuvieran homologadas dos versiones de un modelo de vehículo (escape catalizado y otro escape), los vehículos deben cumplir con una u otra versión, cualquier combinación de las dos versiones está prohibida.

Todos los vehículos equipados con un "kit" (VK), deben estar equipados con un catalizador homologado.

Para todos los grupos, todos los vehículos deben estar equipados con un catalizador homologado si éstos son obligatorios en el país donde se matriculen, excepto que el catalizador de escape no sea obligatorio en el país organizador, en cuyo caso se podrá retirar. El catalizador no es obligatorio en México.

65.7. Puesta en marcha.

Motor de arranque con una fuente de energía a bordo del vehículo eléctrica u otra, accionable por el piloto sentado al volante.

65.8. Cilindros.

Para los motores sin camisas, es posible reparar los cilindros añadiendo material, pero no piezas.

66. Transmisión.

Todos los vehículos deben estar equipados con una caja de cambios que incluya, obligatoriamente, la relación de marcha atrás en estado de funcionamiento cuando el vehículo toma la salida de una prueba y que pueda ser seleccionada por el piloto sentado al volante.

67. Suspensión.

Los elementos de la suspensión contruidos parcial o totalmente en materiales compuestos están prohibidos.

68. Ruedas (conjunto llanta/rin).

Los rines contruidos parcial o totalmente de materiales compuestos están prohibidos. Medición del ancho de rueda: La rueda estará montada en el vehículo y apoyada en el suelo. El vehículo se encontrará en condiciones de carrera con el conductor a bordo. La medición del ancho de la rueda se efectuará en cualquier punto de la circunferencia del neumático, excepto en la zona de contacto con el suelo.

Cuando se monten neumáticos múltiples como parte de una rueda completa, ésta debe respetar las dimensiones máximas previstas para el grupo en el que son utilizadas (ver artículos 98.4. y 103.4 del presente reglamento).

69. Carrocería.

69.1. Transformables.

Los vehículos con carrocería transformable deberán estar conformes en todos sus puntos con las prescripciones que afecten a los vehículos con carrocería abierta.

69.2. Dimensiones interiores mínimas.

Si una modificación autorizada por el presente reglamento afecta a una dimensión citada en la ficha de homologación, esta dimensión no podrá considerarse como criterio de elección de dicho vehículo.

69.3. Habitáculo.

No está permitido instalar nada en el habitáculo excepto: ruedas, herramientas, piezas de repuesto, equipamiento de seguridad, equipamiento de comunicaciones, lastre (si está autorizado), depósito del líquido lava cristales (sólo en vehículos de turismo (grupo A), todo esto deberá de estar perfectamente sujeto. El espacio y el asiento del pasajero de un vehículo abierto no deben cubrirse de ninguna forma. Los contenedores para los cascos y herramientas situados en el habitáculo deberán estar hechos de materiales no inflamables y no deberán, en caso de incendio, emitir gases tóxicos.

El montaje de origen de las bolsas de aire (*air bags*) podrá retirarse, sin modificar el aspecto del habitáculo.

69.4. Paneles de carrocería.

Todos los paneles de carrocería del vehículo serán, en todo momento, del mismo material que en el vehículo de origen homologado y deberán ser del mismo espesor de material que en dicho vehículo homologado (tolerancia +/-10%).

69.5. Fijación y protección de faros.

Se autoriza a abrir orificios en el frontal de la carrocería para los soportes de los faros, limitándose a las fijaciones. Se podrán montar sobre los faros protecciones flexibles no reflejantes; no deberán sobrepasar la parte delantera del vidrio del faro en más de 10 centímetros.

69.6. Objetos peligrosos.

Todo objeto que suponga peligro (batería, productos inflamables, etc.), deben transportarse fuera del habitáculo.

69.7. Loderas.

Se autoriza el uso de loderas bajo las siguientes condiciones:

- Deben estar hechas de un material flexible.
- Deben cubrir al menos el ancho de cada rueda, pero al menos un tercio del ancho del vehículo debe quedar libre por detrás de las ruedas delanteras y traseras.
- Deberá haber una separación de al menos 20 cm, entre las loderas derecha e izquierda por delante de las ruedas traseras.
- La parte inferior de estas loderas no debe estar a más de 10 cm cuando el vehículo está parado sin personas a bordo.
- Estas loderas no podrán sobrepasar la proyección vertical de la carrocería.
- Se pueden instalar loderas contra las proyecciones frontales en un material flexible. Éstas no pueden sobrepasar el ancho máximo del vehículo, ni superar en más de 10 centímetros su longitud original, y, al menos, un tercio del ancho del vehículo debe quedar libre por delante de las ruedas delanteras.

70. Sistema Eléctrico.

70.1. Iluminación.

Un faro antiniebla puede cambiarse por otra luz y viceversa, siempre que el montaje de origen permanezca igual.

70.2. El anclaje del alternador.

El anclaje es libre.

70.3. Claxon.

El nivel de ruido producido por el claxon debe ser superior o igual a 97 dB durante al menos tres (3) segundos, medido a 7 m por delante del vehículo.

71. Combustible.

71.1. Mezclas.

Sólo de aire con el combustible como oxidante. Sólo se permite el uso de gasolina PREMIUM de venta comercial nacional (PEMEX), con el uso del aditivo VP C5 que aumenten el octanaje hasta 96 octanos ((R + M)/2).

71.2. Procedimiento de verificación:

Para la verificación de la gasolina por parte de la CNRM, será como sigue:

1. Se tomarán 3 muestras por auto directamente del sistema de inyección, de dos litros cada una.
2. La muestra número 1 se entregará directamente al Instituto Mexicano del Petróleo por parte de la CNRM y este instituto será el organismo oficial que emita el resultado sobre la muestra.
3. La muestra 2 se le entregará al competidor para su resguardo y esta le servirá para hacer una segunda verificación en caso de inconformidad con el resultado de la primera. El costo de esta segunda verificación correrá por cuenta del competidor.
4. La tercera muestra quedara en poder del Comisario Deportivo y servirá para dirimir cualquier controversia que se presente con las muestras 1 y 2.
5. Los envases que se utilizan para este procedimiento son propiedad de la CNRM y se comprometen los involucrados a devolverlos en el estado en el que los reciban. De no ser así deberán de cubrir el valor comercial, definido por el proveedor de estos.

71.3. Los competidores serán los responsables de que su combustible cumpla con las especificaciones de punto 71.1. El no cumplir con las especificaciones (71.1.) y el rebasar el índice de octano es motivo de descalificación.

71.4. De forma obligatoria, todos los automóviles deberán de tener instalado un dispositivo para la muestra de combustible de acuerdo con el Anexo VII. El no contar con este dispositivo será motivo para no arrancar el rally.

71.5. Ventilación de los depósitos.

Se autoriza a montar un depósito con una ventilación saliendo a través del techo.

71.6. Instalación de depósitos F T 3.

El depósito FT3 puede situarse en la posición del depósito original o en la cajuela. Debe preverse un orificio para evacuar el carburante que pudiera derramarse en el compartimiento del depósito.

La posición y el tamaño del orificio de llenado así como del tapón de cierre, pueden cambiarse a condición de que la nueva instalación no sobrepase la carrocería y presente todas las garantías contra una fuga de carburante hacia los compartimentos interiores del vehículo. Si el orificio de llenado está situado dentro del vehículo, debe estar separado del habitáculo por una protección que aisle la cabina de la tripulación.

72. Frenos.

Los discos de freno de carbono están prohibidos.

73. Almacenamiento de Energía.

La cantidad total de energía recuperada almacenada en el vehículo no debe de exceder de 200kJ; esta energía podrá ser utilizada sin sobrepasar 10 kJ a razón de 1 kW máximo.

EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD GRUPOS N Y A.

74. Exclusión.

El Comisario Deportivo podrá excluir del evento en cualquier momento, previo informe técnico, a cualquier vehículo cuya construcción parezca representar algún peligro para la tripulación o para el público en general.

75. Dispositivos opcionales.

Si un dispositivo fuera opcional, deberá estar montado conforme a este reglamento.

76. Canalizaciones y bombas.

76.1. Protección.

Las conducciones de combustible, aceite y frenos deben estar protegidas externamente contra cualquier riesgo de deterioro (piedras, corrosión, roturas mecánicas, etc.), e internamente contra todo riesgo de incendio.

Aplicación: Opcional para grupo N, obligatorio para el resto de grupos y copas si no se mantiene la instalación de serie.

En el caso de canalizaciones de combustible, las partes metálicas que están aisladas de la carrocería, por piezas o elementos no conductores, deben conectarse eléctricamente a tierra.

Aplicación: Todos los grupos excepto, si se mantiene la instalación de serie.

76.2. Especificaciones e instalación.

Las instalaciones deben ser construidas de acuerdo con las siguientes especificaciones:

- Canalizaciones de carburante: Deberán soportar una presión mínima de 70 bar (1,000 psi) a la temperatura de trabajo mínima de 135°C (250°F). Si son flexibles, estas conexiones deben tener conexiones roscadas y un trenzado exterior resistente a la abrasión y al fuego (que no mantenga la combustión).
- Canalizaciones de aceite lubricante: Deberán soportar una presión mínima de 70 bares (1000 psi) a la temperatura mínima de trabajo de 232° C (450° F).
- Canalizaciones con fluido hidráulico bajo presión deben soportar una presión mínima de 280 bares (4000 psi) a la temperatura de trabajo mínima de 232°C (450°F).
- Si la presión de funcionamiento del sistema hidráulico es superior a 140 bares (2000 psi), la presión que debe soportar, deberá ser al menos el doble de la presión de funcionamiento.
- Si son flexibles, estas conexiones deben tener conexiones roscadas y un trenzado exterior resistente a la abrasión y al fuego (que no mantenga la combustión).
- Las canalizaciones de agua de refrigeración o de aceite lubricante deben estar fuera del habitáculo.
- Canalizaciones de gasolina y de fluido hidráulico: podrán pasar por el habitáculo, pero sin conexiones excepto sobre los paneles delantero y trasero, y excepto el circuito de frenos.
- Aplicación: Obligatorio para los grupos y copas si no se conserva la instalación de serie.

76.3. Corte de combustible automático.

Todas las conducciones de combustible que alimentan al motor deben estar provistas de válvulas de corte automático situadas directamente en el depósito de combustible. El cierre de todas las canalizaciones presurizadas de combustible debe ser automático, por si una de esas conducciones se rompe o tiene fugas.

Todas las bombas de combustible deben funcionar solamente cuando el motor está en marcha, excepto durante el proceso de arranque.

Aplicación: Obligatorio para todos los grupos y copas.

76.4. Ventilación del depósito de combustible.

El conducto de ventilación del depósito de combustible debe estar equipado con un sistema que cumpla con las siguientes especificaciones:

- Válvula antivuelco activada por la gravedad.
- Válvula de ventilación del flotador.
- Válvula de sobrepresión calibrada funcionando a una presión máxima de 200 mbar, cuando la válvula de ventilación del flotador esté cerrada.

77. Seguridad de frenado.

Doble circuito accionado por el mismo pedal: La acción del pedal se ejercerá, normalmente, sobre todas las ruedas; en caso de fuga en cualquier punto de las conducciones del sistema de frenos o de cualquier fallo en el sistema de transmisión de los frenos, el pedal debe controlar, al menos dos ruedas.

Aplicación: Si se mantiene el sistema de serie, no son necesarias modificaciones.

78. Fijaciones suplementarias.

Al menos se instalarán dos fijaciones suplementarias para el cofre y para la tapa cajuela. Los mecanismos de cierre originales deberán dejarse inoperantes o desmontarse.

Los objetos grandes llevados a bordo del vehículo (como la llanta de refacción, herramientas, etc.), deben estar firmemente sujetos.

79. Arnese de seguridad.

79.1. Bandas y anclajes.

Es obligatorio el uso de cinturones de cinco puntos autorizados y homologados por la CNRM. Los puntos de anclaje tendrán que ser autorizados por la CNRM, de acuerdo con los dibujos 253-42, 43, 44, 45 y 52.

La CNRM podrá homologar puntos de anclaje a la jaula de seguridad cuando esta jaula se esté homologando, a condición de que estos sean probados.

79.2. Instalación.

Un arnés de seguridad puede instalarse sobre los puntos de anclaje del vehículo de serie. Las ubicaciones geométricas para los puntos de anclaje son como aparecen en el dibujo 253-42.

Las bandas de los hombros deben estar dirigidas hacia atrás y hacia abajo y deben instalarse de tal forma que no formen un ángulo mayor de 45° con la horizontal, a partir del borde superior del respaldo, aunque se recomienda que este ángulo no supere los 10°. Los ángulos máximos con relación al eje del asiento son 20° divergentes o convergentes.

Si es posible, deberá utilizarse el punto de anclaje originalmente previsto por el constructor sobre el montante C.

Los puntos de anclaje que impliquen un ángulo con la horizontal más elevada no deberán usarse.

Las bandas de los hombros de los arneses de cinco puntos podrán instalarse en los puntos de anclaje de las bandas abdominales de los asientos traseros instalados de origen por el constructor del vehículo.

Para un arnés de cinco puntos, las bandas de los hombros deben instalarse de forma que crucen simétricamente con relación al eje del asiento delantero.

No debe instalarse un arnés de seguridad sobre un asiento que no tenga cabeceras o que tenga un respaldo con cabeceras integradas (sin separación entre el respaldo y la cabecera).

Los autos con respaldos abatibles deberán contar con su pasador original en perfecto estado de funcionamiento.

Las bandas abdominales y pélvicas no deben pasar sobre los lados del asiento ni a través del mismo, con el fin de envolver y sujetar la región pélvica sobre la mayor área posible. Esta prohibido anclar las bandas abdominales y pélvicas a los asientos o sus soportes.

Las bandas abdominales deben ajustarse estrechamente en la unión de la cresta pélvica y la parte superior del muslo. Bajo ningún concepto deben utilizarse sobre la zona abdominal. Se podrán hacer agujeros en el asiento de serie, si se considera necesario, para evitar que esto ocurra. Hay que evitar que las bandas puedan utilizarse rozando contra aristas vivas.

- Si la instalación en los puntos de anclaje de serie fuese imposible para las bandas de los hombros y pélvicas, deben instalarse nuevos puntos de anclaje en la carrocería o el chasis, lo más cerca posible del eje de las ruedas traseras para las bandas de los hombros. Las bandas de los hombros pueden fijarse, igualmente, a la jaula de seguridad o a una barra de refuerzo por medio de un lazo, o bien, fijarse a los anclajes superiores de

los cinturones traseros, o apoyarse o fijarse en un refuerzo transversal soldado a los tirantes longitudinales de la jaula. En este caso, el uso de un refuerzo transversal está sujeto a las siguientes condiciones:

- El refuerzo transversal será un tubo de, al menos, 38 mm x 2.5 mm o 40 mm x 2 mm de acero al carbono estirado en frío sin soldadura, con una resistencia mínima a la tracción de 350 N/mm².
- La altura de este refuerzo será tal que las bandas de los hombros, hacia atrás, están dirigidas hacia abajo con un ángulo de entre 10° y 45° con la horizontal desde el borde del respaldo, se recomienda un ángulo de 10°.
- Se autoriza fijar las bandas por medio de un lazo o tornillos, pero en este último caso debe soldarse una pieza por cada punto de anclaje. Estas piezas se situarán en la barra de refuerzo y las bandas estarán fijadas a ellos por medio de tornillos M12 8.8 o 7/16 UNF (ver dibujo 253-17C y 253-53).
- Cada punto de anclaje deberá resistir una carga de 1470 daN, o 720 daN para las bandas pélvicas. En el caso de un punto de anclaje para dos bandas, la carga considerada será igual a la suma de las dos cargas requeridas.
- Para cada nuevo punto de fijación creado, se utilizará una placa de refuerzo en acero con una superficie de, al menos, 40 cm² y un espesor de, al menos, 3 mm
- Principios de fijación del chasis/monocasco:
Sistema de fijación general (ver dibujo 253-43).
Sistema de fijación para las bandas de los hombros (ver dibujo 253-44).
Sistema de fijación para las bandas pélvicas. (ver dibujo 253-45).

79.3. Utilización

Un arnés debe usarse en su configuración de homologación sin ninguna modificación o eliminación de piezas y en conformidad con las instrucciones del fabricante.

La eficacia y duración de los cinturones de seguridad esté directamente relacionada con la forma en la que se instalan, usan y mantienen. Los cinturones deben reemplazarse después de un accidente serio, si se encuentran cortados, deshilachados o debilitados debido a la acción de la luz del Sol o de productos químicos.

También deben cambiarse si las piezas de metal o las hebillas están deformadas, dobladas o corroídas. Todo arnés que no funcione correctamente debe sustituirse.

La vigencia máxima de estos arneses no excederá de 5 años siempre y cuando cumpla con los puntos anteriores.

80. Sistemas de extinción.

Está prohibido el uso de los productos BCF, NAF.

80.1. Sistemas instalados.

80.1.1. Sistemas de extinción.

Todos los vehículos deben de tener instalado Un sistema de extinción que figure en la lista de homologaciones de este reglamento. Se recomienda el uso de sistemas de extinción electrónicos.

80.1.2. Localización:

Todos los extintores deberán protegerse adecuadamente y estar situados en el habitáculo. En todos los casos, sus fijaciones serán capaces de soportar una desaceleración de 25 g.

Todo el equipo de extinción debe ser resistente al fuego.

Las conducciones de plástico están prohibidas y las conducciones de metal son obligatorias.

80.1.3. Acciones:

El piloto debe ser capaz de accionar todos los extintores manualmente cuando esté sentado normalmente con sus cinturones puestos y el volante en su sitio.

Además, debe combinarse un interruptor de accionamiento externo con un corta corriente opcional o situarse cerca de él. Debe de estar identificado con una letra “E” en rojo dentro de un círculo blanco con el borde rojo, de un diámetro mínimo de 10 cm.

80.1.4. El sistema:

Debe funcionar en todas las posiciones.

80.1.5. Toberas de extinción:

Deben ser las adecuadas al agente extintor e instalarse de tal manera que no apunten directamente a la cabeza de los ocupantes.

80.2. Extintores manuales.

80.2.1. Equipo:

Será obligatorio para todos los grupos, por lo menos un extintor manual de acuerdo con los siguientes apartados.

80.2.2. Agentes extintores permitidos:

AFFF, Viro 3, polvo o cualquier otro agente extintor homologado por la CNRM.

80.2.3. Capacidad mínima del extintor

En el caso de usar polvo: 2.6 litros para las cantidades especificadas más abajo.

80.2.4. Cantidad mínima de agente extintor

AFFF: 2.4 litros

Viro 3: 2.0 kg

Polvo: 2.0. kg

80.2.5. Presurización:

Todos los extintores deben estar presurizados en función de su contenido:

AFFF y Viro 3: de acuerdo con las instrucciones del fabricante.

Polvo: 13.5 bar

Además, en el caso de los AFFF, los extintores deberán estar equipados con un sistema que permita la verificación de la presión del contenido.

80.2.6. Información:

La siguiente deberá figurar visiblemente en cada extintor:

- Capacidad.
- Tipo de agente extintor.
- Peso o volumen del agente extintor.
- Fecha en la que debe revisarse el extintor, que no debe ser más de dos años después de la fecha de llenado o última revisión.

80.2.7. Protección:

Todos los extintores deben estar protegidos adecuadamente. Sus fijaciones deben ser capaces de soportar desaceleraciones de 25g. Además solo se aceptarán las fijaciones metálicas de desprendimiento rápido con abrazaderas metálicas.

80.2.8. Acceso:

Los extintores deben ser fácilmente accesibles al piloto y/o copiloto.

81. Estructuras antivuelco.

81.1. Definiciones.

81.1.1. Armadura de seguridad:

Armadura estructural concebida con el fin de evitar una deformación importante de la carrocería en caso de choque o vuelco.

81.1.2. Arco de seguridad:

Cuadro o arco estructural y bases de anclaje.

81.1.3. Jaula de seguridad:

Armadura estructural compuesta de un arco principal y un arco delantero (o dos arcos laterales), sus tirantes de conexión un tirante diagonal, tirantes longitudinales y bases de anclaje.

81.4. Arco principal:

Estructura constituida por un cuadro o arco sensiblemente vertical situado en un plano transversal al vehículo, e inmediatamente detrás de los asientos delanteros.

81.1.5. Arco delantero:

Idéntico al arco principal pero su forma sigue los montantes y el borde superior del parabrisas.

81.1.6. Arco lateral:

Estructura constituida por un cuadro o arco sensiblemente vertical situado a lo largo de la parte derecha e izquierda del vehículo. Los montantes traseros de un arco lateral deberán estar justo detrás de los asientos delanteros. Los montantes delanteros deben seguir los montantes del parabrisas y de la puerta de forma tal que no impidan la entrada o la salida del piloto y del copiloto.

81.1.7. Tirante longitudinal:

Tubo longitudinal que no forma parte del arco principal, delantero o laterales y los une, así como los tirantes de refuerzo traseros.

81.1.8. Tirante diagonal:

Tubo transversal que une los ángulos superiores del arco principal o el extremo superior de un tirante de refuerzo trasero y el pie de anclaje opuesto inferior del arco o del tirante de refuerzo trasero.

81.1.9. Refuerzo de armadura:

Tirante de refuerzo anclado a la jaula de seguridad para mejorar su eficacia estructural.

81.1.10. Placa de refuerzo:

Placa metálica fijada a la carrocería o a la estructura del chasis bajo el pie de anclaje de un arco para repartir mejor la carga sobre la estructura.

81.1.11. Pie de anclaje:

Placa soldada a un tubo del arco para permitir su atornillado o soldadura sobre la carrocería o sobre la estructura del chasis, generalmente sobre una placa de refuerzo.

81.1.12. Tirantes desmontables: Miembros estructurales de una jaula de seguridad que se pueden desmontar.

81.2. Especificaciones.**81.2.1. Observaciones generales.****81.2.1.1. Las jaulas de seguridad:**

Deberán diseñarse y construirse de forma tal que, correctamente instaladas, reduzcan sustancialmente la deformación de la carrocería y por lo tanto el riesgo de daños a las personas que se encuentran a bordo.

Las características esenciales de las jaulas de seguridad son: una construcción sólida diseñada para adecuarse al vehículo concreto, fijaciones adecuadas y un montaje adaptado a la carrocería.

Los tubos no deben transportar fluidos. La jaula de seguridad no debe dificultar la entrada o salida del piloto y copiloto.

Los elementos de la jaula podrán ocupar el espacio de los ocupantes atravesando el tablero de instrumentos y los revestimientos delanteros, así como el asiento y revestimientos traseros. El asiento trasero puede plegarse.

Longitudinalmente, la jaula de seguridad debe estar completamente contenida entre los anclajes de los elementos de las suspensiones delanteras y traseras que soportan las cargas verticales (muelles y amortiguadores).

Los refuerzos suplementarios que excedan estos límites se autorizan entre la jaula de seguridad y los puntos de anclaje de las barras antibalaneo traseras en el chasis.

Cada uno de esos puntos de anclaje puede ser conectado a la jaula de seguridad mediante un solo tubo de 30x1.5 mm.

Está prohibida cualquier modificación de las jaulas de seguridad homologadas y/o artesanales previa autorización de la CNR.

81.2.1.2. Jaula de seguridad básica:

Sólo deberán utilizarse jaulas de seguridad.

81.2.1.3. Tirante diagonal obligatorio.

Diferentes formas de montar el tirante diagonal obligatorio: ver dibujos 253-3 a 253-5.

Se permite combinar varios elementos según los dibujos 253-3 y 253-5. El montaje de un segundo tirante adicional según el dibujo 253-4 se recomienda para todos los vehículos nuevos homologados a partir 1 de enero de 2002 y para todas las nuevas estructuras de seguridad homologadas por la CNRM a partir del 1 de enero del 2004.

La conexión entre los tirantes debe reforzarse con una escuadra.

81.2.1.4. Elementos de refuerzo opcionales.

Cada tipo de elemento puede usarse separadamente o combinado con otros.

81.2.2. Especificaciones técnicas.

81.2.2.1. Arco principal, delantero o lateral.

Estos cuadros o arcos deben estar hechos de una pieza sin uniones. Su construcción debe ser uniforme y desprovista de ondulaciones o fisuras. La parte vertical del arco principal debe ser tan recto como sea posible y estar lo más próxima al contorno interior de la carrocería. El montante frontal de un arco delantero o de un arco lateral debe ser recto, o si esto no es posible, debe seguir los montantes del parabrisas y tener una sola curvatura en su parte vertical inferior. Si un arco principal constituye los montantes traseros de un arco lateral (dibujo 253-4), la conexión al arco lateral deberá estar a nivel del techo.

Para conseguir un montaje eficaz a la carrocería, el revestimiento original del interior se podrá modificar alrededor de las jaulas de seguridad y sus anclajes cortándolo o deformándolo. Sin embargo, esta modificación no permite retirar partes completas de las guarniciones o revestimientos. Si fuera necesario, se puede desplazar la caja de fusibles con el fin de instalar la jaula.

81.2.2.2. Fijación de la jaula a la carrocería.

El mínimo de fijaciones es:

- 1 para cada montante del arco principal o lateral.
- 1 para cada montante del arco delantero.
- 1 para cada tirante longitudinal trasero (ver 81.2.2.3.)

Cada pie de anclaje del arco delantero, principal o laterales debe incluir una placa de refuerzo, de un espesor de al menos 3 mm, que no será inferior al del tubo sobre el cual está soldada.

Cada pie de anclaje debe estar fijado por al menos tres tornillos en una placa de refuerzo de al menos 3 mm de espesor y de al menos 120 cm², que estará soldada a la carrocería, se muestran ejemplos en los dibujos 253-18 y 253-24. Esto no se aplica necesariamente a los tirantes longitudinales traseros (ver abajo).

Los tornillos deben ser de al menos, M8 de una calidad ISO 8.8 o mejor. Las tuercas serán autoblocantes o dotadas de arandelas de bloqueo. Estas exigencias son las mínimas; como complemento podrán utilizarse fijaciones suplementarias, los pies de los arcos podrán soldarse a las placas de refuerzo, las jaulas podrán soldarse a la carrocería. Los pies de anclaje de los arcos no deben soldarse directamente a la carrocería sin una placa de refuerzo.

81.2.2.3. Tirantes longitudinales traseros.

Son obligatorios y deben anclarse cerca del techo y cerca de los ángulos superiores exteriores del arco principal a ambos lados del vehículo. Deberán formar un ángulo mínimo de 30° con la vertical y estar dirigidos hacia atrás, serán rectos y tan cercanos

como sea posible a los paneles interiores laterales de la carrocería. Las especificaciones para el material, el diámetro y el espesor están definidos en el artículo 81.3.

Sus fijaciones deberán estar reforzadas por placas. Cada tirante longitudinal trasero deberá fijarse con tornillos que tengan una sección acumulada de al menos dos tercios de la recomendada para cada pie de arco (ver 81.2.2.2) y con las placas de refuerzo idénticas pero de un área de al menos 60 cm².

Se permite utilizar un solo tornillo a doble cizalladura, bajo reserva de que sea de la sección y resistencia adecuadas (ver dibujo 253-26) y a condición de que se suelde un manguito al tirante.

81.2.2.4. Tirante diagonal.

Debe montarse al menos un tirante diagonal. Su situación se corresponderá con los dibujos 253-3 y 253-5 y deben ser rectos, no curvado.

Los puntos de fijación de los tirantes diagonales deben estar situados de forma que no causen daños. Podrán ser desmontables, pero deberán estar instalados durante la prueba. El extremo inferior de la diagonal debe unirse al arco principal o a un tirante longitudinal trasero a menos de 100 mm del pie de anclaje. El extremo superior de la diagonal debe unirse al arco principal a menos de 100 mm de la unión de éste con el tirante longitudinal trasero o al tirante longitudinal trasero a menos de 100 mm de su unión con el arco principal.

Deben cumplir con las especificaciones mínimas descritas en el artículo 81.3.

Los tirantes diagonales fijados a la carrocería llevarán placas de refuerzo como se definen en el punto 81.2.2.3.

81.2.2.5. Refuerzos opcionales de las armaduras de seguridad.

El material, el diámetro y el espesor de los refuerzos estarán conformes con el artículo 81.3. Deben fijarse por soldadura en su emplazamiento o por conexiones desmontables.

Para todas las jaulas de seguridad de los vehículos de súper producción, homologados a partir del 1 de enero de 2000, la apariencia de la jaula de seguridad en la abertura de la puerta debe cumplir con los criterios siguientes (ver dibujo 253-17D):

- Dimensión A con un mínimo de 300 mm
- Dimensión B con un máximo de 250 mm
- Dimensión C con un máximo de 300 mm
- Dimensión D (medida desde la esquina superior del parabrisas, sin la junta) debe tener un máximo de 100 mm
- Dimensión E no debe ser superior a la mitad de la altura de la apertura de la puerta.

Nota: estos criterios serán también aplicables a los vehículos de rallies a partir del 1 enero de 2001.

81.2.2.5.1. Tirante de refuerzo transversal.

Se autoriza el montaje de 2 tirantes transversales tal como indica el dibujo 253-7. El tirante de refuerzo transversal anclado al arco delantero no debe reducir el espacio reservado a los ocupantes. Debe situarse lo más alto posible pero su borde inferior no debe superar la parte superior del tablero de instrumentos.

81.2.2.5.2. Tirantes de puertas (para protección lateral).

Se deberán montar uno o varios tirantes longitudinales a cada lado del vehículo (dibujos 253-7, 253-8, 253-12 y 253-17). Podrán ser desmontables. La protección lateral estará situada tan alta como sea posible pero sus puntos de anclaje superiores no estarán a más de la mitad de la altura total de la puerta medida desde su base. Si estos puntos de anclaje superiores están situados delante o detrás de la apertura de la puerta, esta limitación de altura es también válida para la intersección correspondiente al tirante y la apertura de la puerta. En el caso de una protección en "X", es aconsejable que los puntos de anclaje inferiores se fijen directamente sobre el larguero longitudinal.

81.2.2.5.3. Refuerzos de techo.

Se permite reforzar la parte superior de la jaula añadiendo elementos como los mostrados en los dibujos 253-9 y 253-9A.

81.2.2.5.4. Refuerzos de ángulo y unión.

Se permite reforzar las uniones del arco principal o del arco delantero con los elementos longitudinales (dibujos 253-10 y 253-16). así como los ángulos superiores traseros de los arcos laterales y la unión entre el arco principal y los tirantes longitudinales traseros.

Los extremos de estos refuerzos no deben estar más bajos o más lejos del punto medio de los elementos sobre los que están anclados, salvo en lo que concierne a la unión del arco delantero, que podrá alcanzar la unión montante de la puerta / arco delantero. Se podrá añadir un refuerzo, como el del dibujo 253-1 7B, a cada lado del arco delantero entre la esquina superior del parabrisas y la base de este arco.

Para los coches homologados después del 1 de enero de 2002:

En protección frontal, los refuerzos de los ángulos y de las uniones de los ángulos superiores del arco delantero deben de ser visibles únicamente a través de la superficie del parabrisas descrita en el dibujo 253-17E.

Para todas las jaulas de seguridad de los vehículos de súper producción, homologados a partir del 1 de enero de 2000, y para las jaulas de seguridad para vehículos de rallies homologados a partir de 1 de enero de 2001, la apariencia de la jaula de seguridad en la abertura de la puerta debe cumplir con los criterios siguientes (dibujo 253-17D):

- Dimensión A con un mínimo de 300 mm
- Dimensión B con un máximo de 250 mm
- Dimensión C con un máximo de 300 mm
- Dimensión D (medida desde la esquina superior del parabrisas, sin la junta) debe tener un máximo de 100 mm
- Dimensión E no debe ser superior a la mitad de la altura de la apertura de la puerta.

81.2.2.6. Revestimiento protector:

En los lugares donde los cuerpos de los ocupantes puedan entrar en contacto con la jaula de seguridad debe instalarse un revestimiento protector no inflamable.

81.2.2.7. Tirantes desmontables:

Si se usan tirantes desmontables en la construcción de una jaula de seguridad, las conexiones desmontables utilizadas deben estar conformes con un tipo aprobado por la FIA (ver dibujos 253- 27 a 253-37). No podrán estar soldadas.

Los tornillos y las tuercas deben ser de una calidad ISO 8.8 o superior.

Se advierte que las conexiones desmontables no pueden formar; parte del arco principal, delantero o lateral, dado que estas actúan como elementos bisagra en la estructura permitiendo su deformación. Su uso está reservado a los tirantes de los arcos y a la unión de un arco lateral al arco principal. En este último caso, no se pueden utilizar las conexiones ilustradas en los dibujos 253-30, 253-33 y 253-37.

81.2.2.8. Indicaciones para la soldadura:

Todas las soldaduras deben ser de la mejor calidad posible y de una penetración total (preferentemente soldadura al arco en atmósfera de gas inerte).

Deberán cubrir todo el perímetro del tubo. Aunque una buena apariencia exterior no garantiza necesariamente la calidad de la soldadura, una soldadura de mala apariencia no será nunca señal de un buen trabajo.

En el caso de utilizar acero tratado térmicamente deben seguirse las instrucciones del fabricante (electrodos especiales, soldadura en atmósfera inerte).

Debe señalarse que la utilización de aceros tratados térmicamente o con alto contenido en carbono puede ocasionar problemas y que una mala fabricación puede resultar en una disminución de la resistencia (causada por las zonas afectadas por el calor), una tenacidad inadecuada y contracciones internas.

81.3. Especificaciones del material.

81.3.1. Especificaciones de los tubos utilizados:

81.3.3. En todos los casos:

Para un acero aleado, el contenido máximo de aditivos es de 1% para magnesio y de 0.5% para otros elementos.

Al seleccionar el acero, debe prestarse atención a la obtención de buenas propiedades de elongación y adecuadas características de soldadura.

El curvado del tubo debe hacerse en frío con un radio de curvatura del eje del tubo de al menos 3 veces el diámetro. Si el tubo se ovala durante esta operación la relación entre el diámetro menor y mayor no será inferior a 0.9 cm.

El uso de tubos conformados en frío soldados, se autoriza con la única condición de que la estructura esté homologada por la CNRM (artículo 81.4. de reglamento CNRM) y que esto se especifique en el certificado de homologación. Los artículos 81.1. al 81.3., ambos inclusive, afectan a las jaulas de seguridad fabricadas sin un certificado de la CNRM (artículo 81.4. del reglamento) o de la FIA (artículo 81.5 del presente reglamento.).

81.4. Homologación por la CNRM.

Con la excepción de jaulas de seguridad para los vehículos Súper 1600, Súper 2000 y WRC que deben estar homologadas obligatoriamente por la FIA según el art. 81.5, los constructores de jaulas de seguridad podrán presentar una jaula de diseño propia a la CNRM para su aprobación.

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.

Se debe presentar a los Comisario Técnicos de la prueba un certificado de homologación aprobado por la CNRM y firmado por técnicos calificados que representen al fabricante. Este certificado debe contener dibujos o fotos de la jaula en cuestión, cumplir con las siguientes normas.

Toda nueva jaula de seguridad homologada por la CNRM y vendida a partir del 01/01/2004, deberá estar identificada de forma individual, por una placa de identificación por el constructor que no pueda copiarse ni retirarse (es decir, soldada, troquelada o un adhesivo auto destructible).

La placa de identificación debe portar el nombre del constructor, el número de homologación de la CNRM y el número de serie único del fabricante.

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.

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., a continuación.

La CNRM 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.

81.4.1. Prescripciones de diseño:

La construcción básica (ver dibujos 253-3 y 253-4) debe de cumplir con los siguientes criterios mínimos de diseño:

- Los tubos del arco principal deben de tener unas dimensiones mínimas de 45x2.5mm o 50x2mm
- Es obligatorio el montaje de al menos una barra diagonal en el arco principal (ver dibujo 253-4).
- La unión entre dichas barras debe de estar reforzada mediante un refuerzo.
- Los tubos del arco delantero deben de tener unas dimensiones de mínimas de 38x2.5 mm o 40x2mm
- La parte superior de la estructura debe de tener dos miembros diagonales según los dibujos 253-9.
- Deben de montarse de cada lado del vehículo uno o más miembros longitudinales (ver dibujos 253-7, 253-8, 253-12, 253-17).
- La dimensión "A" (ver dibujo 253-4) es mayor de 200 mm, un miembro de refuerzo según el dibujo 253-17B debe de añadirse a cada lado del arco delantero, entre la esquina superior del parabrisas y la base de este arco.
- El ángulo "Alfa" (ver dibujo 253-4) no debe de ser más de 90°.

81.4.2. Las estructuras de seguridad que no cumplan con las normas de diseño del artículo 81.4.1. deben de ser sometidas a las pruebas de carga estática descritas en los artículos 81.4.2.1. y 81.4.2.2, del Artículo 253 del Anexo J de la FIA. Las pruebas deban ser realizadas por un instituto aprobado por la CNRM.

81.5. Homologación FIA:

Esta jaula de seguridad debe de estar descrita en una extensión de la ficha de homologación presentada a la CNRM para su aprobación y no puede modificarse de ninguna forma (ver artículo 81.2.1.1. del presente reglamento).

Todas las jaulas de seguridad homologadas a partir del 01/01/2001 para todos los vehículos Súper 1600, Súper 2000 y WRC, deben estar homologadas por FIA.

81.6. Modificaciones de una jaula homologada y/o artesanal.

Toda modificación a una jaula de seguridad homologada y/o artesanal esta prohibida y deja la jaula no válida.

82. Retrovisión.

La visión hacia atrás debe de estar asegurada por los retrovisores exteriores (uno en el lado derecho y otro en el lado izquierdo). Esos retrovisores pueden ser los de serie.

Cada retrovisor debe de tener al menos una superficie de cristal de espejo de 90 cm cuadrados.

El retrovisor interior es opcional.

83. Argolla para remolque.

Todos los vehículos deben estar equipados con una argolla de remolque delantera y otra trasera en todas las pruebas. Este enganche sólo se usará si el vehículo puede moverse libremente. Estas

argollas deberán estar debidamente señaladas y flechas visibles pintadas en amarillo, rojo o

naranja.

84. Vidrios.

Todos los Vidrios deben estar certificados para su uso en carretera, dando fe su marcado. El parabrisas será de vidrio laminado.

Si no se utilizan láminas plateadas o tintadas o si las ventanillas laterales o el techo solar no están hechos de vidrio laminado es obligatorio el uso de láminas antidesintegración; incoloras en las ventanillas laterales y en el techo solar.

El espesor de dichas láminas no debe de ser superior a 100 micras.

Solo se autorizan láminas plateadas en las ventanillas laterales, en la luna trasera y en el techo solar, bajo las siguientes condiciones:

- Aperturas practicadas en estas láminas deben permitir a una persona situada en el exterior ver al conductor así como el contenido del vehículo.
- Esta autorización debe mencionarse en el reglamento particular de la prueba.

Cada vidrio deberá de contar con su sello de certificado de fabricación.

85. Fijaciones de seguridad del parabrisas.

Estos elementos pueden usarse libremente.

86. Cortacorrientes general.

El cortacorriente general debe cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador o dinamo, luces, claxon, encendido, controles eléctricos, etc.), y debe parar el motor.

Debe ser un modelo antideflagrante y será accesible desde el interior y desde el exterior del vehículo. En el exterior, el sistema de accionamiento del cortacorriente estará situado, obligatoriamente, en la parte inferior de los montantes del parabrisas en los vehículos cerrados.

Estará marcado por un rayo rojo en un triángulo azul con el borde blanco y una base de al menos 12 cm

Este accionamiento exterior solo afecta a vehículos cerrados.

Aplicación: Es obligatorio para todos los vehículos que no cuenten con el sistema de encendido original.

87. Depósitos de combustible de seguridad.

En el caso de que un concursante utilice un depósito de combustible de seguridad, aprobado por la CNRM y deberá provenir de un fabricante apegado a normas internacionales.

87.1. Especificaciones técnicas.

La CNRM se reserva el derecho de aprobar cualquier otro conjunto de especificaciones técnicas tras estudiar el expediente proporcionado por los fabricantes interesados.

87.2. Envejecimiento de depósitos.

El envejecimiento de los depósitos de seguridad implica una considerable reducción de sus propiedades físicas después de 5 años aproximadamente.

No debe utilizarse ningún depósito más de 5 años después de su fecha de fabricación, excepto si es inspeccionado y revalidado por el fabricante durante un periodo de hasta otros dos años.

87.3. Aplicación de estas especificaciones.

Los vehículos de grupo N y grupo A podrán tener un depósito de combustible si las modificaciones exigidas en el vehículo no sobrepasan aquellas permitidas por el reglamento. En lo que concierne a los vehículos del grupo N, la capacidad máxima de los depósitos según artículo 98.9. del reglamento CNRM.

87.4. Depósitos de combustible con cuellos de llenado para todos los grupos.

Todos los vehículos equipados con un depósito de combustible con un cuello de llenado, que pase a través del habitáculo, deben estar equipados con una válvula de no retorno homologada por la CNRM. Esta válvula, del tipo "una o dos compuertas", debe instalarse en el cuello de llenado por el lado del depósito.

El cuello de llenado se define como: el medio utilizado para conectar el orificio de llenado de combustible del vehículo, al propio depósito.

En todos los grupos y copas, los orificios de llenado no podrán estar situados en los vidrios. No se aceptarán vehículos que hayan sustituido el vidrio por otro material (aluminio, lámina, etc.)

88. Protección contra incendios.

Debe colocarse una mampara de protección eficaz entre el motor y los asientos de los ocupantes, con el fin de evitar el paso directo de las llamas en caso de incendio.

Si esta pantalla estuviera constituida por los asientos traseros, es recomendable recubrirlos con un material ignífugo.

Debe de colocarse una mampara de protección eficaz entre el tanque de gasolina y los asientos de los tripulantes en el caso en que este se encuentre en el habitáculo (ejemplo autos mono volumen).

89. Asientos, fijaciones y soportes de los asientos.

A partir de la primera fecha del Campeonato Mexicano de Rallies de la CNRM es obligatorio para todos los automóviles contar con asientos homologados.

Los asientos de línea quedan restringidos a partir de la primera fecha de dicho campeonato.

Si se cambian las fijaciones o los soportes de origen, las nuevas piezas deben estar aprobadas por el fabricante del asiento para esa aplicación, o bien, cumplir con las siguientes especificaciones:

1. Las fijaciones sobre la carrocería / chasis deben tener, como mínimo, 4 soportes por asiento utilizando tornillos de un mínimo de 8 mm de diámetro con contra placas. El área de contacto mínima entre el soporte, chasis / carrocería y contra placa es de 40 cm² por cada fijación. Si se utilizan sistemas de liberación rápida, estos deben ser capaces de resistir fuerzas verticales y horizontales de 18,000 N, no aplicadas de forma simultánea. Si se usan rieles para el reglaje del asiento, deben ser los suministrados originalmente con el vehículo homologado o con el asiento.

2. La fijación entre el asiento y los soportes debe estar compuesta de cuatro sujeciones, dos delanteras y dos en la parte trasera del asiento, usando tornillos de un diámetro mínimo de 8 mm y refuerzos integrados en el asiento. Cada sujeción deberá poder resistir una carga de 15,000 N aplicada en cualquier dirección.

3. El espesor mínimo de los soportes y de las contra placas es de 3 mm para el acero y de 5 mm. para materiales de aleación ligera. La dimensión longitudinal mínima de cada soporte es de 6 cm. Todos los asientos de los ocupantes deben de estar homologados por la CEE, la FMVSS o la FIA, aprobado por la CNRM, y sin modificar.

90. Válvulas de sobre presión.

Las válvulas de sobre presión colocadas en las llantas de las ruedas están prohibidas.

91. Requisitos de seguridad.

Es obligatorio llevar dentro del automóvil y durante el desarrollo del evento, el siguiente equipo de seguridad.

- 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, ver lista de homologaciones. 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 dos capas respetando la vigencia indicada por el fabricante (nómex), ver lista de homologaciones.
 - l. Queda permitido el uso de radios para casos de emergencia.
 - m. Zapatos de piel o nómex, ver lista de homologaciones.
 - n. Soporte del casco a los hombros. (Hans Device)
- Se recomienda el uso del soporte del casco a los hombros. Su uso es opcional.

ESPECIFICACIONES REGLAMENTARIAS PARA VEHÍCULOS DE PRODUCCIÓN (GRUPO N)

92. Definición.

Vehículos de turismo de gran producción en serie.

93. Homologación.

De estos vehículos deberán haberse producido, al menos, 2500 unidades completamente idénticas en 12 meses consecutivos y homologadas por la FIA y CNRM en vehículos de turismo (grupo A).

Las variantes de suministros (VF) de las fichas de vehículos de turismo (grupo A) son igualmente válidas en los vehículos de producción (grupo N).

Las variantes opcionales (VO) de la ficha de los vehículos de turismo (grupo A) no serán válidas en los vehículos de producción (grupo N), salvo que refieran a:

- Volante motor para cajas de cambio automáticas.
- Depósitos de carburante.
- Cajas de cambio automáticas.
- Techo practicable (incluidos techos solares abatibles por encima de la línea del techo)
- Jaula de seguridad.
- Soportes y anclajes de los asientos.
- Puntos de fijación de los arneses.
- Versión 2/4 puertas.

La utilización de depósitos homologados en VO en la ficha de vehículos de turismo (grupo A), debe hacerse en las condiciones previstas por el artículo 102.9. del reglamento de los vehículos de turismo (grupo A) y el art. 97.8.

Las evoluciones de tipo (ET), las “variantes-Kit” (VK), así como las evoluciones deportivas (ES) homologada en el grupo A no son válidas en los vehículos de producción (grupo N).

No obstante, las evoluciones de tipo y las evoluciones deportivas homologadas a partir de 1 de enero de 97 en grupo A, son válidas en grupo N.

94. Número de plazas.

Estos vehículos deberán tener, al menos, cuatro plazas, según las dimensiones definidas para los vehículos de turismo.

95. Modificaciones y montajes autorizados u obligatorios.

Toda modificación no autorizada expresamente, está prohibida. Los únicos trabajos que se podrán efectuar sobre el vehículo serán los necesarios para mantenimiento normal o la

sustitución de piezas deterioradas por el uso o por accidente. Los límites de las modificaciones y montajes autorizados se especifican a continuación. Además de estas autorizaciones, toda pieza deteriorada por el uso o por accidente podrá reemplazarse por una pieza, de origen, idéntica a la pieza dañada.

Los vehículos deberán ser estrictamente de serie e identificables por los artículos que figuran en la ficha de homologación.

96. Peso mínimo.

Los vehículos deberán tener, al menos, el peso que aparece en su ficha de homologación. Este es el peso real del vehículo vacío (sin personas o equipaje a bordo), sin herramientas o gato.

Todos los depósitos de líquidos (lubricación, refrigeración, frenado, calefacción, si ha lugar) deben estar al nivel normal previsto por el fabricante, excepto los depósitos del lava-parabrisas o lava faros, sistema de refrigeración de frenos, de combustible y de inyección de agua que estarán vacíos.

Los faros suplementarios que no figuren en la ficha técnica deberán retirarse antes del pesaje.

97. Especificaciones.

97.1. Motor.

- Los recubrimientos del motor contruidos en plástico, que tengan la finalidad de cubrir los elementos mecánicos en el compartimiento motor, pueden retirarse si únicamente tienen una función estética.
- Se permite reemplazar o duplicar el cable del mando del acelerador por otro que provenga, o no, del constructor.
- Los tornillos y tuercas pueden cambiarse a condición de seguir siendo de un material ferroso y de al menos la misma calidad que la original.
- Encendido: La marca y tipo de las bujías, limitador de revoluciones y cables de alta tensión son libres.
- La caja y las piezas de la computadora relativas al encendido son libres, no obstante, el sistema deberá ser totalmente intercambiable con la unidad de origen (es decir, el motor debe funcionar cuando la unidad se remplace por la de serie).
- La centralita electrónica (chip) debe ser la de origen, así como su función, en los grupos N2 y N1.
- Los sensores y actuadores en el lado de entrada deben ser los de origen, así como su función.
- No se podrá añadir ningún sensor incluso con la única finalidad de la obtención de datos.
- Cualquier sistema de captación de datos está prohibido, excepto si está instalado en el vehículo y se encuentra contenido en la ficha de homologación.
- Sistema de refrigeración: El termostato es libre, así como el sistema de control y la temperatura de arranque del ventilador.
- El sistema de bloqueo para el tapón del radiador es libre.
- Carburadores: Debe mantenerse el sistema original. Los elementos del carburador que controlan la gasolina que entra en la cámara de combustión pueden modificarse, siempre que no tenga ninguna influencia sobre la admisión del aire.
- Se acepta la sustitución de los cartuchos del filtro de aire, siempre que sean como los de origen.
- Inyección: Debe mantenerse el sistema original. Los elementos del sistema de inyección situados aguas abajo del dispositivo de medición del caudal de aire que regula la cantidad de gasolina que entra en la cámara de combustión pueden modificarse, pero no suprimirse, siempre que no tengan ninguna influencia sobre la admisión de aire.

- El interior de la centralita electrónica para la inyección es libre. Las entradas de la centralita (sensores, actuadores, etc.), incluyendo su función, deben ser las de serie.
- El interior de la centralita electrónica tiene que ser el de origen, así como su función, en los grupos N2 y N1.
- Las salidas de la centralita electrónica deben mantener sus funciones de origen según la ficha de homologación o la técnica.
- Los inyectores pueden modificarse o sustituirse con el fin de modificar su caudal, pero sin modificar su principio de funcionamiento o su anclaje.
- Los inyectores, no se permite su modificación, deben ser los de origen, así como su función, en los grupos N2 y N1.
- Lubricación: Se autoriza la instalación de tabiques (rompe olas) en el cárter de aceite. Se acepta la sustitución de los cartuchos del filtro de aceite, siempre que sean como los de origen.
- Los soportes del motor y de la caja de cambios deben ser originales u homologados.
- Escape: Será posible: Ya sea remover el interior del (de los) silenciador(es) original(es) o modificar el sistema de escape desde el primer silenciador hasta la salida, las dimensiones máximas del conducto serán las del tubo situado aguas arriba del primer silenciador. En el caso de que existan dos entradas al primer silenciador, la sección del conducto modificado debe ser menor o igual que el total de las dos secciones originales. En la salida deberá haber un solo tubo, excepto si se usa la pieza de origen. La salida deberá estar situada en la misma posición que en el escape de origen. Los cambios no deben entrañar ninguna modificación de la carrocería y deben respetar la legislación del país de la prueba en lo que concierne a los niveles sonoros. Las piezas suplementarias para el montaje del escape están autorizadas. Un silenciador es una parte del escape, destinado a reducir el nivel del ruido de escape del vehículo. La sección del silenciador debe ser al menos 170% del tubo de entrada y contener material absorbente del ruido. El material absorbente del ruido debe tener la forma de un tubo perforado en un 45% o de un envase sintético.
- La longitud del silenciador debe estar comprendida entre 3 y 8 veces su diámetro de entrada. El silenciador debe ser una pieza soldada a un tubo, pero el tubo no se considerará parte del silenciador. Después del catalizador o silenciador, el tubo de escape deberá de ser de un diámetro máximo del tubo igual al de la salida del catalizador o silenciador.
- Junta de cabeza: El material es libre, pero no el espesor. En los grupos N2 y N1, está prohibido el instalar otro tipo de junta que no sea la de origen.
- Controlador de la velocidad de crucero: Este controlador puede desconectarse.
- El número de cilindros se limita a seis. Para motores atmosféricos, la cilindrada se limita como sigue:
 - a. Motores atmosféricos:
 - 3 l máximo para dos válvulas por cilindro.
 - 2.5 l máximo para mas de dos válvulas por cilindro.
 - b. Motores sobrealimentados:
 - La cilindrada nominal se limita a un máximo de 2500 cm³. El sistema de sobrealimentación debe ser como el del motor homologado. Todos los vehículos sobrealimentados deben estar equipados con una brida fijada a la carcasa del compresor. Todo el aire necesario para la alimentación del motor debe pasar a través de esta brida, que deberá respetar lo siguiente:
 1. El diámetro máximo interior de la brida es de 32 milímetros manteniendo sobre una longitud mínima de 3 milímetros, medido aguas debajo de un plano perpendicular al eje de rotación situado a un máximo de 50 milímetros aguas arriba de un plano que pase por los extremos más aguas arriba de los alabes de la rueda (ver dibujo 254-4).

2. Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura.
3. El diámetro exterior de la brida a nivel del cuello, debe ser inferior a 38 milímetros, y debe mantenerse sobre una longitud de 5 milímetros a cada lado de este.
4. El montaje de la brida sobre el turbocompresor debe hacerse de tal manera que retire completamente dos tornillos del cuerpo del compresor o de la brida para poder desacoplar la brida del compresor. El anclaje por tornillos de punzón no está autorizado. Para la instalación de esta brida, se permite retirar material de la carcasa del compresor, y añadirlo, con el único propósito de fijar la brida sobre la carcasa del compresor.
5. Las cabezas de los tornillos de fijación deben taladrarse para que puedan ser precintadas.
6. La brida debe estar hecha de un único material y solo puede taladrarse con el fin de instalarla y precintarla que debe poder hacerse entre los tornillos de fijación, entre la brida (o la fijación brida/carcasa del compresor), la carcasa del compresor (o la fijación carcasa/placa de cierre) y la carcasa de la turbina (o la fijación carcasa/placa de cierre) (ver dibujo 252-4).
7. En el caso de un motor con dos compresores en paralelo, cada compresor está limitado a un diámetro de entrada máximo 22.6 milímetros.
 - Motor diesel: Para vehículos con motores Diesel, la brida debe tener un diámetro interno máximo de 35 milímetros y una dimensión externa de 41 milímetros, en las condiciones fijadas anteriormente (este diámetro puede ser revisado sin previo aviso).

97.2. Transmisión.

97.2.1. Embrague:

El disco es libre, incluyendo el peso, salvo en lo que concierne al número. El diámetro del disco del embrague puede incrementarse. En el caso de los automóviles de los grupos N2 y N1, está prohibido el uso de un disco diferente al de origen, así como el mecanismo de accionamiento.

97.2.2. Caja de cambios:

El material y tipo de piñones y horquillas de la caja de cambios son libres. Con el fin de permitir su instalación, el interior de la carcasa de cambio puede modificarse.

El número de dientes y relación debe mantenerse.

El material de las rótulas del varillaje accionamiento de la caja de cambios es libre. En los grupos N2 y N1, la caja de cambios debe ser la de origen así como su funcionamiento.

97.2.3. Diferencial:

Se permite el uso de un diferencial mecánico de deslizamiento limitado, siempre que pueda instalarse en el alojamiento de serie y que esté homologado en variante opción (VO), el grupo N.

"Diferencial mecánico de deslizamiento limitado" es un sistema que trabaja de una forma puramente mecánica, es decir, sin la ayuda de un sistema hidráulico o eléctrico.

Un diferencial viscoso no se considera como un sistema mecánico.

Si el vehículo homologado está equipado con un diferencial viscoso, este podrá mantenerse pero no añadirse otro diferencial. En el caso de los grupos N2 y N1, el diferencial deberá ser el de origen, así como su funcionamiento.

97.3. Suspensión.

- Asientos de resortes: Los asientos de resortes pueden ser ajustables, si la pieza ajustable forma parte del asiento y es distinta de otras piezas originales de la suspensión y del chasis (puede retirarse).

- Resortes helicoidales: La longitud es libre, así como el número de espiras, el diámetro del hilo, el diámetro exterior, el tipo de resorte (progresivo o no) y la forma de los asientos del resorte.

El número de resortes y el número de los asientos de los resortes son libres con tal que las resortes estén montados en serie.

- Muelles: La longitud es libre, así como la anchura, el espesor y la curvatura vertical.
- Barras de torsión: El diámetro es libre. Estas libertades sobre los resortes de la suspensión no autorizan a incumplir el artículo 205 de la ficha de homologación (altura mínima del centro del cubo de la rueda, apertura del paso de rueda).
- Amortiguadores: Libres, siempre que se mantenga su número, su tipo (telescópico, de brazo, etc.), su principio de funcionamiento (hidráulico, de fricción, mixto, etc.) y sus puntos de anclaje.

Los depósitos de los amortiguadores podrán fijarse sobre la carrocería, sin modificar, el vehículo.

- Si los amortiguadores tienen reserva de fluido separada localizada en el habitáculo, o en el maletero si este no está separado del habitáculo, estas deben de estar sólidamente fijadas y deben de estar cubiertas por una protección.
- Un "silent-block" puede sustituirse por una articulación "Uniball", pero solo en el caso de que el amortiguador no tenga función de guiado.
- Los amortiguadores de gas se considerarán a efectos de su principio de funcionamiento, como amortiguadores hidráulicos.
- En el caso de que para sustituir un elemento de suspensión tipo Mc Pherson o de una suspensión que funcione de manera idéntica, sea necesario cambiar el elemento telescópico, las nuevas piezas deben ser mecánicamente equivalentes a las piezas de origen y tener los mismos puntos de anclaje.
- La forma de los asientos de las muelles en las suspensiones Mc Pherson es libre. Su material es libre.
- Se permite reforzar la suspensión y sus puntos de anclaje mediante la adición de material.
- En una suspensión óleo-neumática, las esferas podrán cambiarse en sus dimensiones, forma y material, pero no su número. Puede instalarse sobre las esferas una llave regulable desde el interior del vehículo.
- La comprobación del principio de funcionamiento de los amortiguadores será efectuada de la siguiente forma: Una vez desmontados los muelles y/o barras de torsión, el vehículo debe caer por gravedad hasta el tope del amortiguador en menos de cinco minutos.
- Silent blocks: El elastómero de un silent block únicamente puede reemplazarse por un elastómero (dureza máxima 80 Shores). En los grupos N2 y N1 se prohíben los "Silent blocks", así como el uso de "Uniball", en los amortiguadores.

97.4. Rines y llantas

97.4.1. Rines: Los rines son libres, respetando el diámetro máximo y la anchura máxima, incisos 801.a y 801.b, respectivamente, de la ficha de homologación, que se considerara un máximo.

Se permite el uso de ruedas con menor dimensión. Deben estar cubiertas por las salpicaduras (mismo sistema de verificación que en grupo A, artículo V.5.4.) y debe respetarse la vía máxima indicada en la ficha de homologación. Quedan prohibidos los separadores entre la masa y el rin en los autos del grupo N.

El rin de repuesto podrá colocarse en el interior del habitáculo, a condición de que esté sólidamente fijada y de que no esté instalado en el espacio reservado a los ocupantes.

El cambio de las fijaciones de los rines, de tornillos a espárragos y tuercas, podrá hacerse condición de respetar el número de puntos de anclaje y el diámetro de las partes roscadas como se indica en el dibujo 254-1.

Los extractores de aire, añadidos sobre los rines, están prohibidos.

97.4.2. Llantas: Los neumáticos son libres a condición de que puedan montarse sobre estas ruedas. Se prohíbe el uso de cualquier dispositivo que permita a un neumático conservar sus prestaciones con una presión interna igual o menor a la presión atmosférica.

El interior del neumático (espacio comprendido entre la llanta y la parte interna del neumático) debe llenarse únicamente con aire.

97.4.3. Llanta de refacción: La rueda de repuesto podrá desplazarse al interior del habitáculo, a condición de que esté firmemente fijada y que no esté instalada en la zona destinada a los ocupantes.

97.5. Sistema de frenado.

Los forros de frenos son libres, así como su fijación (remachado, pegado etc.), a condición de que la superficie de rozamiento no aumente.

Las chapas de protección podrán retirarse o doblarse.

En el caso de vehículos equipados con servo freno, este dispositivo puede desconectarse. Lo mismo se aplica a los sistemas antibloqueo de frenos. En este último caso, se permite la instalación de un distribuidor mecánico de frenada homologado.

Si el sistema antibloqueo de frenos (ABS) se desconecta, se autoriza el uso de un distribuidor de frenada trasera mecánico homologado por el fabricante como VO.

Se permite añadir un resorte en los pistones de las pinzas. Las conducciones de freno pueden cambiarse por conducciones tipo aviación.

Se puede añadir un dispositivo para eliminar el barro que se acumule sobre los discos de freno y/o las llantas.

Esta prohibido el uso de distribuidor mecánico de frenada, así como el distribuidor de frenada trasera mecánico, para grupos N2 y N1.

97.5.1. Freno de mano.

Puede reemplazarse el freno de mano mecánico por un sistema hidráulico, y esté debe de estar homologado.

Este sistema debe de ser totalmente independiente del sistema normal de frenos.

La palanca puede modificarse pero debe mantenerse en la posición de origen.

Esta prohibido reemplazar el freno de mano mecánico por un sistema hidráulico, para (grupos N2 y N1.

97.6. Dirección.

Las canalizaciones que conectan la bomba de la dirección a la cremallera de la dirección pueden ser remplazadas por las conexiones conforme al artículo 76.2 del presente reglamento.

97.7. Carrocería

97.7.1. Exterior:

- Los tapones de rines deben retirarse.
- Se pueden montar protectores de faros, siempre que su única función sea cubrir el vidrio del faro, sin influir en la aerodinámica del vehículo.
- El montaje de protecciones inferiores solo se autoriza en rallies, a condición de que sean realmente protecciones que respeten la altura mínima al suelo, que sean desmontables y que estén concebidas exclusiva y específicamente con el fin de proteger los elementos siguientes: motor, radiador, suspensión, caja de cambios, depósito, transmisión, dirección, escape y botellas de los extintores.
- Las protecciones inferiores pueden extenderse toda la anchura de la parte inferior de la defensa delantera solo por delante del eje delantero.
- Se puede utilizar cualquier sistema para bloquear el tapón del depósito de gasolina.
- Se autoriza el montaje de retrovisores exteriores, así como el cambio de los limpiaparabrisas delanteros y traseros.
- Las piezas de insonorización en plástico pueden retirarse del interior de los pasos de rueda. Esas piezas de plástico pueden remplazarse por elementos en aluminio o en plástico con la misma forma.

97.7.2. Habitáculo:

Los asientos delanteros pueden retrasarse pero no mas allá del plano vertical definido por el borde delantero del asiento trasero de origen (los asientos en fibra de vidrio están prohibidos en todas las clases y copas).

El límite relativo al asiento delantero está constituido por la altura del asiento sin reposa cabezas, si la cabecera está integrada en el asiento, por la parte mas atrasada de los hombros del conductor.

Los asientos traseros pueden retirarse.

Los cinturones de seguridad traseros pueden retirarse.

Los cinturones de seguridad delanteros pueden retirarse si se sustituyen por unos arneses de seguridad homologados.

97.7.2.1. En el caso de instalar el depósito de combustible en el maletero y que se hayan retirado los asientos traseros, un panel resistente al fuego y hermético deberá separar el habitáculo del depósito.

En el caso de vehículos de dos volúmenes, se utilizará una pared no estructural de plástico fija transparente y resistente al fuego entre el habitáculo y la localización del depósito.

Aplicación: Queda prohibida la instalación de depósitos de combustible fuera de su lugar de origen, aplica en los (grupos N2 y N1).

97.7.2.2. Tablero de instrumentos:

El tablero y la consola central deben permanecer de origen.

97.7.2.3. Puertas/revestimientos laterales:

Se permite retirar el material de insonorización de las puertas, siempre que no se modifique su aspecto. En el caso de un vehículo de dos puertas, los revestimientos situados bajo las ventanas laterales traseras pueden también retirarse, pero deben sustituirse por paneles hechos de un material compuesto.

Se permite retirar el guarnecido inferior de la puerta así como la barra de protección lateral con el fin de instalar un panel de protección lateral construido en material compuesto. La configuración mínima de este panel deberá estar conforme con el dibujo 255-14. La altura mínima de este panel debe extenderse desde la base de la puerta a la altura máxima de la travesía de la puerta.

Se permite sustituir un elevador eléctrico por uno manual.

97.7.2.4. Suelo:

Todas las alfombras son libres y pueden retirarse.

97.7.2.5. Otros materiales de insonorización y guarnecidos:

Se permite retirar los materiales de insonorización y guarnecidos, excepto los mencionados en los artículos 97.6.2.3. (Puertas) y 97.6.2.2. (salpicadera).

97.7.2.6. Sistema de calefacción:

El sistema de calefacción de origen debe mantenerse.

Pueden quitarse los siguientes elementos del aire acondicionado: condensador y ventilador auxiliar, depósito del fluido, evaporador y ventilador del evaporador, válvula de expansión, así como todos los tubos, las conexiones, interruptores de contacto, rencores y actuadores necesarios para el funcionamiento del sistema.

Solo en el caso en el que el sistema sea totalmente independiente, será posible suprimir el compresor del aire acondicionado.

El compresor puede dejarse inoperante.

Si ciertos elementos son comunes al sistema de calefacción, deben de mantenerse.

97.7.2.7. Puede retirarse la tapa trasera desmontable de los vehículos dos volúmenes.

97.7.3. Accesorios adicionales:

Se autorizan, sin restricciones, todos los accesorios que no tengan ningún efecto sobre el comportamiento del vehículo, tales o como los que afectan a la estética o a la comodidad interior (iluminación, calefacción, radio, etc.). Estos accesorios no podrán, en ningún caso,

ni siquiera indirectamente, aumentar la potencia del motor o tener influencia sobre la dirección, la transmisión, los frenos o la estabilidad.

La función de todos los mandos deberá ser la prevista por el conductor. Se permite adaptarlos para hacerlos más utilizables o más fácilmente accesibles, como por ejemplo, una palanca de freno de mano más larga, una palanca adicional en el pedal de freno, etc.

Se permite lo siguiente:

1. Los instrumentos de medida, velocímetros, etc., pueden instalarse o sustituirse, con funciones eventualmente diferentes. Tales instalaciones no deben entrañar riesgos. Sin embargo el velocímetro no podrá retirarse.

2. El claxon puede cambiarse o añadirse otro adicional al alcance del pasajero. El claxon no es obligatorio en carreteras cerradas.

3. El mecanismo de bloqueo de la palanca de freno puede cambiarse con el fin de obtener un desbloqueo instantáneo (freno de mano "fly-off").

4. La(s) llanta(s) de refacción es (son) obligatoria(s) si se mencionan en la ficha de homologación.

5. Se permite añadir compartimientos suplementarios a la guantera y bolsillos adicionales en las puertas, siempre que se usen los paneles de origen.

6. Se puede añadir paneles de material aislante sobre los paneles existentes para proteger a los pasajeros del fuego.

97.7.4. Refuerzos:

Pueden montarse barras de refuerzo sobre los puntos de anclaje de la suspensión a la carrocería o al chasis de un mismo eje, a cada lado del eje longitudinal del vehículo, a condición de que sean desmontables y estén atornillados.

La distancia entre un punto de anclaje de la suspensión y un punto de anclaje de la barra no puede ser superior a 100 mm, salvo si se trata de una barra transversal homologada con la jaula y salvo en el caso de una barra superior fijada a una suspensión Mc Pherson o similar. En este último caso, la distancia máxima entre un punto de anclaje de la barra y el punto de articulación superior será de 150 mm (ver dibujos 255-4 y 255-2).

Fuera de estos puntos, esta barra no debe anclarse sobre la carrocería o los elementos mecánicos.

Se permite el refuerzo de la parte suspendida a condición de que el material utilizado siga la forma original y esté en contacto con ella.

97.7.5. Cuando la rueda de repuesto esté situada originalmente en un alojamiento cerrado y cuando esta rueda se sustituya por una más ancha (ver artículo 97.4) situada en este alojamiento, es posible eliminar de la tapa del emplazamiento de la rueda la superficie inducida por el diámetro de la nueva rueda (dibujo 254-2).

97.8. Sistema eléctrico

- **Batería:** La marca, la capacidad y los cables de la batería son libres. La tensión y el emplazamiento deben conservarse. Se permite un desconector de la batería en el habitáculo.

- **Generador:** Se autoriza la sustitución del generador por uno de mayor potencia. Una dinamo no puede sustituirse por un alternador, ni viceversa.

- **Sistema de iluminación:** Se autorizan faros suplementarios incluyendo sus relays correspondientes, a condición de no sobrepasar un total de ocho faros (no incluidos los pilotos de posición) y de que esto sea aceptado por las leyes del país.

No se podrán instalar por empotramiento. El número de faros y luces exteriores deberá ser par.

Los faros de origen pueden dejarse inoperantes y cubrirse con cinta adhesiva. Pueden reemplazarse por otros respetando este artículo. Se autoriza el montaje de una luz de marcha atrás con la condición de que solo puede utilizarse cuando la palanca de cambios

se encuentre en la posición de "marcha atrás" y siempre que se observen los reglamentos de circulación.

- Se permite añadir fusibles al circuito eléctrico.

97.9. Circuito de combustible.

Si el depósito de origen está equipado con una bomba eléctrica y un filtro interior, es posible, en caso de utilizar un depósito FT3 o FT3 1999 u otro depósito homologado por el fabricante en la ficha de homologación del vehículo, situar en el exterior un filtro y una bomba de características idénticas a la homologada. Estas piezas deberán estar protegidas de forma adecuada.

Se autoriza el montaje de una segunda bomba de combustible, pero debe ser una bomba de repuesto, es decir, no puede funcionar junto con la bomba autorizada. Solo debe conectarse cuando el vehículo esté inmóvil y por medio de un sistema puramente mecánico, situado junto a las bombas.

Los orificios de llenado no podrán estar situados en los cristales.

Si se utiliza un depósito FT3 o FT3 1999, las canalizaciones de gasolina deben cambiarse por aquellas de tipo aviación, el recorrido de éstas es libre.

En el caso de utilizar el depósito de serie, este cambio es opcional. La capacidad total de los depósitos no debe exceder de la indicada en el inciso 401.d de la ficha de homologación de grupo N, excepto si el vehículo está equipado con depósitos FT3 o FT3 1999. En este caso, la capacidad total de los depósitos de carburante no debe exceder los límites siguientes en función de la cilindrada del motor.

- Hasta 700 cm³ 60 l
- Más de 700 a 1000 cm³ 70 l
- Más de 1000 a 1400 cm³ 80 l
- Más de 1400 a 2500 cm³ 95 l

Para los vehículos homologados a partir de 1 enero de 1998, con un depósito en la cajuela, una caja ignífuga y hermética debe rodear al depósito y a sus orificios de llenado.

Para los vehículos de tres volúmenes homologados a partir del 1 de enero 1998, un panel resistente al fuego y estanco debe de separar el habitáculo y el depósito de combustible. No obstante se recomienda que este panel estanco se sustituya por una caja estanca como en los vehículos de dos volúmenes.

97.9. Gato

Los puntos de levantamiento pueden reforzarse, trasladarse o aumentarse su número. Estas modificaciones están limitadas exclusivamente a los puntos de levantamiento.

ESPECÍFICACIONES PARA VEHÍCULOS DE TURISMO (GRUPO A).

98. Definiciones.

Vehículos de turismo de gran producción.

99. Homologación.

De estos vehículos deberán haberse fabricado, al menos, 2.500 ejemplares idénticos en 12 meses consecutivos.

100. Número de plazas.

Los vehículos de turismo deberán tener un mínimo de cuatro plazas.

101. Peso.

101.1. Los vehículos están sujetos a la siguiente escala de pesos mínimos en función de su cilindrada (ver artículo 93 para la excepción):

En rallies:

Hasta 1000 cm³ 720 kg

Más de 1000 cm³ a 1150 cm³ 790 kg

Más de 1150 cm³ a 1400 cm³ 840 kg

Más de 1400 cm³ a 1600 cm³ 920 kg

Más de 1600 cm³ a 2000 cm³ 1000 kg
Más de 2000 cm³ a 2500 cm³ 1080 kg
Más de 2500 cm³ a 3000 cm³ 1150 kg
Más de 3000 cm³ a 3500 cm³ 1230 kg
Más de 3500 cm³ a 4000 cm³ 1310 kg
Más de 4000 cm³ a 4500 cm³ 1400 kg
Más de 4500 cm³ a 5000 cm³ 1500 kg
Más de 5000 cm³ a 5500 cm³ 1590 kg
Más de 5500 cm³ 1680 kg

El peso mínimo de los vehículos variante "kit" 1600 será el correspondiente en la tabla anterior incrementado en 30 kg.

101.2. En rallies, para los vehículos de cuatro ruedas motrices, con un motor atmosférico de una cilindrada entre 1,600 y 3,000 cm³, o bien con un motor con turbocompresor y una brida impuesta por el artículo 102.1.8.3. del reglamento de CNRM, y una cilindrada equivalente menor o igual a 3,000 cm³, el peso mínimo se fija en 1,230 kg.

101.3. Este es el peso real del vehículo, sin piloto ni copiloto, ni su equipamiento. En ningún momento de la prueba, un vehículo podrá pesar menos que este peso mínimo. En caso de duda, y excepto en rallies, los Comisario Técnicos podrán vaciar los depósitos que contengan líquidos consumibles para comprobar el peso.

Se permite utilizar lastre en las condiciones previstas por el artículo 64.2.2. del reglamento de las prescripciones generales. En caso de disputa durante el pesaje, debe retirarse todo el equipamiento, incluyendo el casco del piloto y copiloto, pero los auriculares, externos al casco, podrán dejarse en el vehículo.

102. Modificaciones y adiciones autorizadas.

Generalidades: Independientemente de las piezas para las que el presente artículo prevé libertad de modificación, las piezas mecánicas de origen necesarias para la propulsión, así como todos los accesorios necesarios para su funcionamiento normal, y excepto toda pieza de la dirección, de los frenos o de la suspensión, que hayan sufrido todas las fases de fabricación previstas por el constructor para la producción en serie, pueden ser objeto de todas las operaciones de puesta a punto por acabado o rascado pero no sustituidas. En otras palabras, bajo reserva de que se pueda establecer indiscutiblemente el origen de la pieza de serie, esta podrá ser rectificada, equilibrada, ajustada, reducida o modificada por mecanizado. Además se autorizan los tratamientos químicos y térmicos. Sin embargo, las modificaciones definidas en el párrafo anterior están autorizadas con la condición de que respeten los pesos y dimensiones mencionados en la ficha de homologación.

Tornillos y tuercas: En todo el vehículo, toda tuerca, bulón o tornillo, podrá reemplazarse por otra tuerca, bulón o tornillo y tener cualquier tipo de bloqueo (arandela, contratuerca, etc.).

Adición de material y de piezas: Está prohibida cualquier adición o fijación de material o de piezas si no está expresamente autorizado por un artículo de este reglamento. El material retirado no podrá reutilizarse. Se permite restaurar la forma de la carrocería y la geometría del chasis, después de un accidente, añadiendo los materiales necesarios para llevar a cabo la reparación (masilla, metal aportado por soldadura, etc.); otras piezas que estén desgastadas o dañadas no podrán repararse por adición de material, a menos que un artículo de este reglamento lo autorice.

102.1. Motor

102.1.1. Bloque-culata: Se permite cerrar las aberturas no utilizadas en el bloque y en la culata, si el único fin de esta operación es el tapado.

Se permite un rectificado máximo de 0.6 mm en relación con el diámetro de origen, sin que esto entrañe el sobrepasar su clase de cilindrada. Se permite reencamisar el motor,

en las mismas condiciones que el rectificado, y puede modificarse el material de las camisas.

Se permite el planificado del bloque y de la culata. En el caso de motores rotativos, las dimensiones de los conductos de admisión y de escape en el bloque son libres, a condición de respetar las dimensiones originales de los orificios de entrada de la admisión y de salida del escape.

Las camisas deben de ser de sección circular interna y coaxial con cilindros, secas o húmedas y deferentes entre ellas.

102.1.2. Relación de compresión: Libre.

102.1.3. Junta de culata: Libre.

102.1.4. Pistones: Libres, así como los segmentos, los bulones y sus blocajes.

102.1.5. Bielas, cigüeñal: Aparte de las modificaciones permitidas por el anterior párrafo "generalidades", el cigüeñal y las bielas de origen pueden ser objeto de un tratamiento mecánico adicional diferente al previsto para las piezas de serie.

102.1.6. Cojinetes: La marca y el material son libres, pero deben conservar el tipo y las dimensiones de origen.

102.1.7. Volante de inercia: Se puede modificar de acuerdo con el anterior párrafo "generalidades", bajo reserva de que sea posible reconocer el volante de origen.

102.1.8. Alimentación: Los dibujos I y II de la ficha de homologación de grupo A/B deben respetarse.

El cable del acelerador y su funda son libres.

El filtro de aire así como su caja y la cámara estabilizadora son libres. El filtro de aire así como su caja pueden retirarse, desplazarse en el comportamiento motor o reemplazarse por otro. (Ver dibujo 255-1).

El conducto entre el filtro de aire y el (o los) carburadores o el dispositivo de medición del aire (inyección) es libre.

Igualmente, el conducto entre al dispositivo de medición del aire y el colector de admisión o el sistema de sobrealimentación es libre. La entrada de aire puede enrejillarse.

Los elementos antipolución pueden eliminarse siempre que esto no de lugar a un incremento en la cantidad de aire admitido.

Las bombas de gasolina son libres, a condición de que no estén instaladas en el habitáculo, salvo si viniese así de origen; en este caso, la bomba deberá protegerse eficazmente. Se pueden añadir al circuito de alimentación filtros de gasolina de una capacidad unitaria de 0.51.

El mando del acelerador es libre.

Los intercambiadores e intercoolers de origen, o cualquier otro dispositivo con la misma función, deberán mantenerse y permanecer en su emplazamiento de origen, lo que significa que sus soportes y posición deben permanecer de origen.

Los conductos entre el dispositivo de sobrealimentación, el intercooler y el colector son libres, pero su única función debe ser canalizar el aire.

En el caso de los intercoolers aire-agua, los conductos que conectan el intercooler y su radiador son libres, pero su única función debe ser canalizar el agua.

Todo sistema de pulverización de agua al intercooler esta prohibido.

Todo sistema de inyección de agua al colector de admisión y/o al intercooler esta prohibido.

Las dimensiones internas de las lumbreras son libres en las cámaras rotativas para los motores rotativos, así como para los motores de 2 tiempos.

La polea del compresor de tipo "G" es libre.

102.1.8.1. Carburador: Los carburadores son libres, respetando su número, su principio de funcionamiento y la conservación de su emplazamiento. Además debe conservarse el diámetro y el número de mariposas, como indica la ficha de homologación.

102.1.8.2. Inyección: Debe conservarse el sistema original y su tipo, como se especifica en la ficha de homologación del vehículo en cuestión (por ejemplo K-Jetronic), así como su emplazamiento.

Se permite modificar los elementos del dispositivo de la inyección que regula la dosificación de la gasolina admitida en el motor, pero no el diámetro de apertura de la mariposa.

El dispositivo de medición del aire es libre.

Los inyectores son libres, excepto su número, su posición, su eje de montaje y su principio de funcionamiento.

Las conducciones que los alimentan son libres.

La centralita electrónica es libre en la medida que no incorpore más datos.

El regulador de presión de la gasolina es libre.

102.1.8.3. Limitación en rallies: El número de cilindros se limita a 6.

Para motores atmosféricos, la cilindrada se limita como sigue:

- 3 l máximo para dos válvulas por cilindro.
- 2.51 máximo para más de dos válvulas por cilindro.

Todos los vehículos de dos ruedas motrices, con una cilindrada superior a 1,600 cc y que utilicen componentes homologados en una variante "kit" (VK), deberán estar equipados con una brida de admisión de acuerdo con su ficha de homologación.

- En caso de utilización de motores sobrealimentados:

La cilindrada nominal se limita a un máximo de 2,500 cm³. El sistema de sobrealimentación debe ser como el del motor homologado.

Todos los vehículos sobrealimentados deben estar equipados con una brida fijada a la carcasa del compresor. Todo el aire necesario para la alimentación del motor debe pasar a través de esta brida que deberá respetar lo siguiente:

El diámetro máximo interior de la brida es de 34 mm mantenido sobre una longitud mínima de 3 mm, medido aguas abajo de un plano perpendicular al eje de rotación situado a un máximo de 50 mm aguas arriba de un plano que pase por los extremos más aguas arriba de los alabes de la rueda (ver dibujo 254-4).

Este diámetro debe respetarse independientemente de las condiciones de temperatura.

El diámetro exterior de la brida a nivel del cuello, debe ser inferior a 40 mm, y debe mantenerse sobre una longitud de 5 mm a cada lado de este.

El montaje de la brida sobre el turbocompresor debe hacerse de tal manera que sea necesario retirar completamente dos tornillos del cuerpo del compresor o de la brida, para poder desacoplar la brida del compresor. El anclaje por tornillos de punzón no está autorizado. Para la instalación de esta brida, se permite retirar material de la carcasa del compresor y añadirlo, con el único propósito de fijar la brida sobre la carcasa del compresor.

Las cabezas de los tornillos de fijación deben taladrarse para que puedan ser precintadas.

La brida debe estar hecha de un único material y solo puede taladrarse con el fin de instalarla y precintarla, que debe poder hacerse entre los tornillos de fijación, entre la brida (o la fijación brida / carcasa del compresor), la carcasa del compresor (o la fijación carcasa/ placa de cierre) y la carcasa de la turbina (o la fijación carcasa/placa de cierre).

En el caso de un motor con dos compresores en paralelo, cada compresor está limitado por una brida con un diámetro interior máximo de 24 mm y un diámetro exterior máximo de 30 mm en las condiciones prescritas más arriba.

Para vehículos con motores diesel, la brida debe tener un diámetro interno máximo de 37 mm y una dimensión externa de 43 mm, en las condiciones fijadas anteriormente (este diámetro puede ser revisado sin previo aviso).

102.1.9. Árbol(es) de levas: Libres, salvo el número de cojinetes; el calado de la distribución es libre.

Las poleas, cadenas y correas para el arrastre de los árboles de levas son libres en cuanto al material, tipo y dimensiones. El recorrido y el número de correas y cadenas son libres. Las guías y tensores asociados a estas cadenas y correas son igualmente libres, así como las tapas de protección.

102.1.10. Válvulas: El material y la forma de las válvulas es libre, así como la longitud del vástago de la válvula.

Las dimensiones características, indicadas en la ficha de homologación, deben conservarse, incluyendo los ángulos respectivos de los ejes de las válvulas. La alzada de las válvulas es libre.

En el caso de motores rotativos, en lo que concierne a los orificios de la culata (parte interior del motor), solo deben respetarse las dimensiones que figuran en la ficha de homologación.

Las copelas, chavetas y guías (incluso si no existen de origen) no están sujetas a ninguna restricción. Se autoriza a añadir calas de espesor bajo los muelles. El material de los asientos es libre.

102.1.11. Balancines y empujadores: Los balancines solo pueden modificarse conforme al artículo 5 "Generalidades" anterior.

El diámetro de los empujadores, así como la forma de los empujadores y balancines son libres, pero los balancines deben ser intercambiables con los de origen.

Es posible usar calas de espesor para el reglaje.

102.1.12. Encendido: La(s) bobina(s) de encendido, el condensador, el distribuidor, el rotor y las bujías son libres, bajo reserva de que el sistema de encendido (batería/bobina o magneto) sea el previsto por el constructor para el modelo considerado.

El montaje de un encendido electrónico, incluso sin interruptor mecánico, está autorizado con la condición de que ninguna pieza mecánica, excepto las mencionadas anteriormente, se modifique o cambie. Las únicas excepciones son el cigüeñal, el volante de inercia o la polea del cigüeñal, para los cuales será posible una modificación limitada a añadir las piezas necesarias.

Será posible cambiar un encendido electrónico por uno mecánico en las mismas condiciones. El número de bujías no puede cambiarse. El número de bobinas es libre.

102.1.13. Refrigeración: Bajo reserva de que esté montado en su emplazamiento de origen, el radiador y sus soportes son libres, así como las canalizaciones que le unen al motor. Se puede montar una pantalla de radiador. El ventilador puede cambiarse libremente, así como su sistema de funcionamiento o retirarse. Se permite añadir un ventilador por función. No se aplica ninguna restricción al termostato.

Las dimensiones y el material de la turbina/ventilador son libres, así como su número. Se permite el montaje de un recuperador para el agua de refrigeración. El tapón del radiador puede bloquearse.

El vaso de expansión puede modificarse; si no existe de origen, puede añadirse.

102.1.14. Lubricación: El radiador, el intercambiador aceite-agua, las conducciones el termostato, el cárter de aceite y el filtro de la bomba son libres, sin modificar la carrocería.

El número de filtros de la bomba es libre. La relación de desmultiplicación y los componentes internos de la bomba de aceite son libres.

La cantidad de flujo puede ser aumentada con respecto a la pieza de origen. La presión de aceite puede ser aumentada cambiando el resorte de la válvula de descarga. La carcasa de la bomba y la posición de la bomba en la carcasa deben de quedarse de origen pero el interior de la carcasa puede ser mecanizada.

Se autoriza la adición de conductores de aceite en el interior del bloque motor, esas conducciones pueden usarse para pulverizar aceite. Dichas conducciones de aceite no deben de tener una función estructural. Pueden tener una válvula de control con flujo, sólo

en el caso de que el bloque motor lo tenga (el número y tipo de válvulas debe de ser idénticas a aquellas del bloque original de serie).

Sin embargo, la instalación de un radiador de aceite en el exterior de la carrocería solo está permitida por debajo del plano horizontal que pasa a través de los cubos de las ruedas y de tal forma que no sobrepase el perímetro general del vehículo visto desde arriba, tal como se presenta en la línea de salida, sin modificar la carrocería.

El montaje de un radiador de aceite de esta forma no podrá dar lugar a la adición de una estructura envolvente aerodinámica. Todas las tomas de aire deberán tener como única función aportar el aire necesario para la refrigeración del radiador, con exclusión de todo efecto aerodinámico.

La presión de aceite puede aumentarse cambiando el muelle de la válvula de descarga. Si el sistema de lubricación previera una salida al aire libre, esta debe estar equipada de tal forma que los reflujos de aceite se acumulen en un recipiente recuperador. Éste debe tener una capacidad de dos (2) litros para vehículos con una cilindrada igual o inferior a 2,000 cm³, y tres (3) litros para vehículos con una cilindrada superior a 2,000 cm³. Este recipiente será de plástico translúcido o tendrá una ventana transparente.

Es posible instalar un separador aire/aceite en el exterior del motor (capacidad máxima 1 litro), según el dibujo 255-3. El retorno del aceite del recipiente recuperador hacia el motor solo podrá hacerse por gravedad.

Está autorizado el montaje de un ventilador para la refrigeración del aceite del motor, pero sin que esto implique ningún efecto aerodinámico.

102.1.15. Motor: Montaje-inclinación y posición: Los soportes son libres (salvo su número), a condición de que la inclinación y la posición del motor en el interior de su compartimiento no se modifiquen, y de que se respeten los arts. 102.7.1 y 102. Los soportes podrán soldarse al motor y a la carrocería y su posición es libre.

En rally solamente, es posible cortar una parte del panel situado en el compartimiento motor para instalar uno o más filtros de aire o la toma de aire de la admisión; sin embargo, estos recortes deben limitarse estrictamente a las partes necesarias para este montaje (ver dibujo 255-6).

Además, si la toma de aire de ventilación del habitáculo se encuentra en la zona donde se efectúa la toma de aire para el motor, esta zona debe aislarse del filtro de aire, en caso de incendio.

102.1.16. Escape: Los dibujos III y IV de la ficha de homologación de grupo A deben respetarse.

El dispositivo de escape es libre a partir de la salida del colector, a condición de que no sobrepasen los niveles sonoros prescritos en el (o los) países donde atraviesa la prueba, si se trata de una prueba en carretera abierta. La salida del escape debe efectuarse en el interior del perímetro del vehículo (ver prescripciones generales, artículo 65.6 de este reglamento).

Para los vehículos con motor turboalimentado, el escape sólo puede modificarse a partir del turbocompresor.

En el caso de motores rotativos, las dimensiones de los conductos en el colector de escape son libres, a condición de respetar las dimensiones originales de los orificios de entrada del colector.

El flujo de gases nunca debe modificarse por medio de dispositivos electrónicos o mecánicos.

Está autorizado el montaje de pantallas térmicas sobre el colector de escape, el turbocompresor y sobre el dispositivo de escape, pero su única función debe ser la protección térmica.

102.1.17. Poleas, correas y cadenas de arrastre de elementos auxiliares situados en el exterior del motor: Las poleas, las cadenas y las correas para el arrastre de elementos

auxiliares son libres en material, tipo y dimensiones. El recorrido y el número de correas y de cadenas son libres.

102.1.18. Juntas: Libres.

102.1.19. Soporte de motor: No existen restricciones, pero deben conservar su principio de funcionamiento de origen.

102.1.20. Motor de arranque: Deberá mantenerse, pero la marca y el tipo son libres.

102.1.21. Presión de sobrealimentación: Esta presión puede modificarse de acuerdo a lo permitido por el artículo 102. La conexión entre la cápsula y la "waste-gate" puede hacerse regulable si no lo es de origen. El sistema original de funcionamiento de la "waste-gate" se puede modificar y hacerse ajustable, pero este sistema debe mantenerse. Un sistema mecánico debe permanecer mecánico, un sistema eléctrico debe permanecer eléctrico, etc.

102.1.22. Se permite utilizar un tornillo de bloqueo con el único fin de fijar una protección sobre el motor. Este tornillo no debe utilizarse, de ningún modo, para fijar otros elementos.

102.2. Transmisión.

102.2.1. Embrague: Es libre, pero la carcasa homologada debe conservarse, así como el tipo de mando.

102.2.2. Caja de cambios: Se autorizan las cajas de cambio con variador.

Se autoriza un dispositivo adicional de lubricación y de refrigeración del aceite en las mismas condiciones que para el artículo 102.1.14 del reglamento CNRM (bomba de circulación, radiador y tomas de aire situadas bajo el vehículo), pero debe conservarse el principio de lubricación de origen. Sin embargo, una caja de cambios homologada como suplementaria, con una bomba de aceite, puede utilizarse sin esta bomba.

Se autoriza a montar un ventilador para la refrigeración del aceite de la caja de cambios, pero sin que esto implique efectos aerodinámicos.

El interior de la caja de cambios es libre.

Las relaciones de cambios deben de ser homologadas en grupo A.

Los soportes de la caja de cambios son libres, excepto su número. Podrá utilizarse:

- El cárter de serie con las relaciones de serie o uno de los dos juegos de relaciones adicionales.
- Una de las carcasas suplementarias, únicamente, con uno de los juegos de relaciones adicionales.

102.2.3. Grupo final y diferencial: Se autoriza a montar un diferencial de deslizamiento limitado, a condición de que pueda alojarse en la carcasa de origen, sin más modificaciones que las previstas en el anterior párrafo "generalidades". Igualmente se permite bloquear el diferencial de origen.

Debe mantenerse el principio de lubricación original del puente trasero. Sin embargo, se permite un dispositivo adicional de lubricación y refrigeración del aceite (bomba de circulación, radiador, y tomas de aire situadas bajo el vehículo) bajo las mismas condiciones que en el artículo 102.1.14 del presente reglamento.

Un radiador de aceite y/o una bomba de aceite pueden instalarse en el maletero (sin modificar la carrocería de serie) pero una mampara impermeable y contra el fuego debe de separarlos de los ocupantes del vehículo.

~~Para los WRC, solo la utilización de diferenciales delanteros y traseros homologados están autorizados.~~

Los soportes del diferencial son libres.

El uso de diferenciales activos, es decir, cualquier sistema que actúe directamente sobre los reglajes del diferencial (precarga, tarados...) está prohibido para todos los vehículos de dos ruedas motrices.

102.3. Suspensión.

La posición de los ejes de rotación de los puntos de anclaje de la suspensión a las manguetas y a la carrocería (o chasis) debe permanecer invariada. En el caso de una suspensión óleo neumática, las conducciones y las válvulas conectadas a las esferas (parte neumática) son libres.

103.3.1. Pueden montarse barras anti aproximación o anti separación sobre los puntos de anclaje de la suspensión a la carrocería o al chasis de un mismo eje, a cada lado del eje longitudinal del vehículo. La distancia entre un punto de anclaje de la suspensión y un punto de anclaje de la barra no puede ser superior a 100 mm, salvo si se trata de una barra transversal homologada con la jaula y salvo en el caso de una barra superior fijada a una suspensión Mc Pherson o similar. En este último caso, la distancia máxima entre un punto de anclaje de la barra y el punto de articulación superior será de 150 mm.

Aparte de estos puntos, esta barra no debe anclarse sobre la carrocería o los elementos mecánicos.

102.3.2. Se autoriza a reforzar los puntos de anclaje y el tren rodante por adición de material.

102.3.3. Barra estabilizadora: Las barras estabilizadoras homologadas por el constructor pueden reemplazarse o suprimirse, a condición de que sus puntos de fijación al chasis permanezcan invariados.

Estos puntos de anclaje pueden utilizarse para la fijación de barras anti aproximación o anti separación.

- Solo los sistemas de barras estabilizadores funcionando mecánicamente están autorizadas.

- La dureza de las barras estabilizadoras no podrá ser ajustada directamente por el piloto.

- Todas las conexiones entre amortiguadores están prohibidas.

- Todas las conexiones entre las barras estabilizadoras delanteras y traseras están prohibidas.

- Las barras estabilizadoras en aleación de titanio están prohibidas.

102.3.4. Las articulaciones pueden ser de un material diferente al de origen.

Los puntos de anclaje de la suspensión sobre la carrocería o sobre el chasis pueden cambiarse:

- Utilizando una rótula "Uniball" el brazo de origen puede cortarse y soldarse un nuevo asiento para la "Uniball". Los distanciales se utilizarán del lado de la "Uniball".

- Utilizando un tornillo de diámetro superior.

- Reforzando el punto de anclaje por adición de material hasta un máximo de 100 mm del punto de anclaje.

102.3.5. El material y las dimensiones de los muelles principales son libres, pero no el tipo; los asientos de los muelles pueden hacerse regulables o ajustables, incluso por adición de material.

Un muelle helicoidal puede cambiarse por dos o más, muelles del mismo tipo, concéntricos o en serie, a condición de que puedan montarse sin otras modificaciones que las especificadas en este artículo.

102.3.6. Amortiguadores: La marca es libre, pero no el número, el tipo (telescópico, de brazo etc.), el principio de funcionamiento (hidráulico, de fricción, mixto etc.), ni los soportes. La comprobación del principio de funcionamiento de los amortiguadores será efectuada de la siguiente forma: Una vez desmontados los resortes y/o barras de torsión el vehículo debe de caer por gravedad hasta el tope del amortiguador en menos de cinco minutos.

Puede usarse un limitador de recorrido de suspensión.

Solo se permite un cable por rueda y su única función debe de ser limitar el recorrido de la rueda cuando el amortiguador no esta comprimido.

Los amortiguadores de gas se considerarán, a efectos de su principio de funcionamiento, como amortiguadores hidráulicos.

En el caso de que para sustituir un elemento de suspensión tipo Mc Pherson o de una suspensión que funcione de manera idéntica, sea necesario cambiar el elemento telescópico, las nuevas piezas deben ser mecánicamente equivalentes a las piezas de origen, excepto el elemento amortiguador y la copela del muelle.

Si los amortiguadores tienen depósito de fluido separado localizado en el habitáculo, o en la cajuela si ésta no está separada del habitáculo, éstos deben estar fuertemente sujetos y deben estar recubiertos con una protección.

La comprobación del principio de funcionamiento de los amortiguadores será efectuada de la siguiente forma:

Una vez desmontados los muelles y/o barras de torsión, el vehículo debe caer por gravedad hasta el tope del amortiguador en menos de cinco minutos.

Todo sistema de control electrónico de amortiguadores está prohibido.

102.4. Rines y llantas

Los rines completos son libres a condición de que puedan alojarse en la carrocería de origen; esto significa que la parte superior del rin completo, situado verticalmente sobre el buje del rin, debe estar cubierto por la carrocería cuando la medición se realiza verticalmente. Las fijaciones de los rines por tornillos pueden cambiarse libremente por fijaciones de espárragos y tuercas. La utilización de llantas de motocicleta está prohibida. La unión rin-llanta no podrá exceder, en ningún caso de los valores siguientes en función de la cilindrada de la llanta.

En rallies:

Hasta 1000 cm³ 7"

Más de 1000 cm³ a 1150 cm³ 7"

Más de 1150 cm³ a 1400 cm³ 8"

Más de 1400 cm³ a 1600 cm³ 8"

Más de 1600 cm³ a 2000 cm³ 9"

Más de 2000 cm³ a 2500 cm³ 9"

Más de 2500 cm³ a 3000 cm³ 9"

Más de 3000 cm³ a 3500 cm³ 9"

Más de 3500 cm³ a 4000 cm³ 9"

Más de 4000 cm³ a 4500 cm³ 9"

Más de 4500 cm³ a 5000 cm³ 9"

Más de 5000 cm³ a 5500 cm³ 9"

Más de 5500 cm³ 9"

Para los World Rally Car y los Kit Car, el diámetro del rin es libre, pero no debe superar 18".

Para los otros vehículos, el diámetro del rin puede aumentarse o disminuirse hasta en 2" en relación con la dimensión de origen. Sin embargo, el diámetro del rin no debe superar 18".

Adicionalmente, para todos los vehículos y sólo para pruebas de tierra, las dimensiones de los rines se limitan como sigue:

- Si el ancho del rin es menor o igual a 6", el diámetro máximo está limitado a 16".
- Si el ancho del rin es mayor que 6", el diámetro máximo está limitado a 15".

En rally, el diámetro máximo de las rines completos es de 650 mm, no incluidos los clavos, si se utilizan llantas con clavos.

No es necesario que todos los rines sean del mismo diámetro.

Sólo en rallies: El magnesio forjado está prohibido para los rines con un diámetro inferior a 18".

Para llantas de 8 x 18", está prohibido el magnesio forjado y un peso menor a 7.8 kg, a partir del 1

de enero de 2001 en el Campeonato del Mundo de Rallies para pilotos prioritarios, y a partir del 1 de enero de 2003 para las demás pruebas.

En caso de fijar el rin por una tuerca central, deberá colocarse un resorte de seguridad en la tuerca durante toda la prueba y debe sustituirse después de cada cambio de rin. Estos resortes deben estar pintados en rojo "Dayglo". Los resortes de recambio deben estar disponibles en todo momento.

102.5. Sistema de frenado.

El sistema de frenos es libre a condición:

- que comprenda al menos dos circuitos independientes comandados por el mismo pedal. (Entre el pedal del freno y los kalipers los dos circuitos deben de ser identificables y sin interconexiones aparte del repartidor mecánico).

- que ningún sistema sea instalado entre el cilindro maestro y los kalipers.

Los sensores electrónicos, los accionadores de las calaveras, los limitadores mecánicos delanteros y traseros y el freno de mano no será considerados como "sistemas".

102.5.1. Forros de freno: El material y la forma de fijación (remachado o pegado) son libres, a condición de que las dimensiones de los forros se conserven.

102.5.2. Servofrenos, reguladores de frenada, dispositivos antibloqueo (limitador de presión): Los servofrenos pueden desconectarse y retirarse; los reguladores de frenada y los dispositivos antibloqueo pueden desconectarse, pero no retirarse. El dispositivo de regulación es libre. Los reguladores de frenada no deben desplazarse del compartimiento en el que están situados de origen (habitáculo, compartimiento motor, exterior, etc.).

102.5.3. Refrigeración de los frenos: Las chapas de protección pueden retirarse o modificarse, pero no se puede añadir material.

Sólo se permite una conducción flexible para llevar el aire a los frenos de cada rin, pero su sección interior debe poder inscribirse en un círculo de 10 cm. de diámetro. Las canalizaciones de aire no pueden sobrepasar el perímetro del vehículo visto desde arriba.

102.5.4. Discos de freno: La única operación permitida es el rectificado.

Se permite montar un dispositivo de eliminación del barro acumulado en los discos de freno y/o las llantas.

102.5.5. El dispositivo de freno de mano puede desmontarse, pero únicamente en las pruebas en un recorrido cerrado (circuitos, subidas de montaña, slalom).

102.5.6. Circuito hidráulico: Se autoriza a cambiar las conducciones hidráulicas por canalizaciones de calidad aeronáutica.

102.5.7. Pinzas de Frenado:

Solo pueden usarse pinzas de frenado homologadas en grupo A. Sólo se autoriza una pinza por cada rueda. La sección pistón de la pinza debe ser circular.

102.6. Dirección

Se permite desconectar el sistema de dirección asistida.

102.7. Carrocería-chasis

102.7.1. Aligeramientos y refuerzos: Se permite reforzar las partes suspendidas del chasis y la carrocería, a condición de que el material utilizado siga la forma original y esté en contacto con ella.

Se autorizan los refuerzos por materiales compuestos según este artículo, cualquiera que sea su espesor.

Puede retirarse el material de insonorización bajo el piso del vehículo, en el compartimiento motor, en el maletero y en los pasos de rin.

Los soportes no utilizados (por ejemplo, rin de repuesto) situados sobre el chasis/carrocería pueden eliminarse, excepto si son soportes de partes mecánicas que no pueden desplazarse o retirarse.

Es posible cerrar los orificios en el habitáculo, compartimiento motor, maletero y en las aletas. Los agujeros pueden cerrarse mediante chapa metálica o materiales plásticos. Estos pueden soldarse, pegarse o remacharse. Los otros orificios de la carrocería únicamente pueden cerrarse con cinta adhesiva.

102.7.2. Exterior.

102.7.2.1. Defensas: Se pueden retirar los escudos.

102.7.2.2. Tapones: Los tapacubos pueden retirarse. Los tapones deben retirarse.

102.7.2.3. Limpiaparabrisas: El motor, la posición, las escobillas y el mecanismo son libres, pero al menos, deberá preverse un limpiaparabrisas sobre el parabrisas. Se permite desmontar el dispositivo lava faros. La capacidad del depósito del lava cristales puede aumentarse, y trasladarse al habitáculo según lo establecido por el artículo 69.3. del texto vigente.

102.7.2.4. Se autoriza la eliminación de las bandas decorativas exteriores, serán consideradas como tales, todas las piezas que sigan el contorno exterior de la carrocería y de una altura inferior a 25 mm.

102.7.2.5. Los puntos de levantamiento del gato pueden reforzarse, cambiarse de lugar, o aumentar su número.

102.7.2.6. Se autoriza a montar protectores de faros, destinados exclusivamente a cubrir el vidrio de los faros, sin influir en la aerodinámica del vehículo.

102.7.2.7. Teniendo en cuenta los diferentes reglamentos de tráfico de cada país, la situación y el tipo de las placas de matrícula es libre.

102.7.2.8. Los soportes de las placas de matrícula puede eliminarse, pero no su sistema de iluminación.

102.7.2.9. Pueden montarse fijaciones suplementarias de seguridad para el parabrisas y las ventanas laterales, a condición de que no mejoren las cualidades aerodinámicas del vehículo.

102.7.2.10. El montaje de protecciones inferiores solo está autorizado en rally, a condición de que sean efectivamente protecciones que respeten la altura al suelo, que sean desmontables y que estén concebidas exclusiva y específicamente con el fin de proteger los siguientes elementos: motor, radiador, suspensión, caja de cambios, depósito, transmisión, escape, botellas del extintor.

Las protecciones interiores pueden extenderse toda la anchura de la parte inferior de la defensa delantera sólo por delante del eje delantero.

102.7.2.11. Se permite doblar los bordes de acero o reducir los perfiles de plástico de las aletas y los parachoques si penetran en el interior del paso de rueda. Las piezas de insonorización en plástico pueden retirarse de los pasos de rueda. Estos elementos de plástico pueden cambiarse por otros elementos de aluminio de la misma forma.

La fijación de las aletas por soldadura puede cambiarse por una fijación por pernos/tornillos.

102.7.2.12. Se permite utilizar gatos neumáticos desmontables, pero sin botella de aire comprimido a bordo (solamente en circuitos).

102.7.2.13. Las faldillas están prohibidas. Todo dispositivo o construcción no homologado, y concebido de forma que cubra completa o parcialmente el espacio entre la parte suspendida del vehículo y el suelo está prohibido en todas las circunstancias. Ninguna protección autorizada por el artículo 102.7.2.10. del reglamento de la CNRM puede intervenir en la aerodinámica del vehículo.

102.7.2.14. Las bisagras de las puertas no pueden modificarse. Las bisagras o articulaciones del capó delantero, capó trasero y portón, son libres, pero no se permite cambiar su situación, ni añadir o cambiar sus funciones.

102.7.2.15. Los espejos retrovisores exteriores son libres, si solamente son retrovisores. Sin embargo, si el retrovisor exterior en el lado del piloto es ajustado, modificado o cambiado, deberá tener una superficie reflejante de, al menos, 90 cm².

102.7.3. Habitáculo.

102.7.3.1. Asientos: Se autoriza a retrasar los asientos delanteros, pero no más allá del plano vertical definido por el borde delantero del asiento trasero de origen. El límite relativo al asiento delantero está formado por la altura del respaldo sin cabeceras, y si el cabeceras está integrado en el asiento, por el punto más retrasado de los hombros del conductor. El asiento del pasajero, así como los asientos traseros, pueden retirarse.

102.7.3.2. En el caso de que el depósito estuviera instalado en el maletero y se hubieran retirado los asientos traseros, un panel ignífugo y estanco debe separar el habitáculo del depósito.

En el caso de un vehículo de dos volúmenes, será posible utilizar una pantalla no estructural de plástico transparente y no inflamable entre el habitáculo y el emplazamiento del depósito.

En los vehículos de dos volúmenes homologados desde el 1 de enero de 1998 con un depósito de combustible instalado en la cajuela una caja ignífuga y sellada debe rodear al depósito y sus orificios de llenado.

En los vehículos de tres volúmenes homologados desde el 1 de enero de 1998, un panel ignífugo y estanco debe separar el habitáculo del depósito. No obstante, se recomienda que este panel estanco se sustituya por una caja estanca como en los vehículos de dos volúmenes.

102.7.3.3. Salpicadera: Los revestimientos situados por debajo de él, y que no formen parte del mismo, podrán retirarse.

Se permite retirar la parte de la consola central que no contiene ni la calefacción, ni los instrumentos.

102.7.3.4. Puertas-revestimientos laterales: Se permite retirar el material de insonorización de las puertas siempre que no se modifique su aspecto. En el caso de un vehículo de dos puertas, los revestimientos situados bajo las ventanas laterales traseras pueden también retirarse, pero deben sustituirse por paneles hechos de un material compuesto.

Se permite retirar el guarnecido inferior de la puerta así como la barra de protección lateral con el fin de instalar un panel de protección lateral construido en material compuesto.

La configuración mínima de este panel deberá estar conforme con el dibujo 255-14. La altura mínima de este panel debe extenderse desde la base de la puerta a la altura máxima de la traviesa de la puerta.

Se permite sustituir un elevavinas eléctrico por un elevavinas manual.

102.7.3.5. Suelo: Las alfombrillas son libres y pueden retirarse.

102.7.3.6. Otros materiales de insonorización y guarnecidos: Se permite retirar los materiales de insonorización y los guarnecidos, excepto los mencionados en los artículos 102.7.3.4 (puertas) y 102.7.3.7. (salpicadera) del reglamento vigente.

102.7.3.8. Sistema de calefacción: El equipo de calefacción de origen puede sustituirse por otro, igualmente previsto por el constructor y mencionado en su catálogo como disponible bajo demanda.

Se permite taponar el suministro de agua del equipo de calefacción interior con el fin de evitar proyecciones de agua en caso de accidente, si está disponible un sistema de desempañado eléctrico o similar.

102.7.3.9. Dispositivo de climatización: Se puede añadir o retirar, pero debe asegurarse la calefacción.

102.7.3.10. Volante de dirección: Libre; se permite eliminar el dispositivo antirrobo. La posición del volante puede ser indistintamente a la izquierda o a la derecha, a condición de que se trate de una simple inversión del mando de las ruedas directrices previsto y suministrado por el constructor sin otra modificación mecánica que las que sean necesarias para la inversión.

102.7.3.11. Se autoriza el montaje de una jaula de seguridad (ver artículo 81 del presente reglamento).

102.7.3.12. Se permite desmontar la bandeja trasera en los vehículos de dos volúmenes.

102.7.3.13. Canalizaciones de aire: El paso de canalizaciones de aire está permitido en la medida que esté destinado a la ventilación del habitáculo.

102.7.3.14. Retrovisor interior: Si existen dos retrovisores exteriores efectivos (uno a cada lado), el retrovisor interior es opcional.

102.7.4. Accesorios adicionales: Se autorizan, sin restricciones, todos los accesorios que no tengan ningún efecto sobre el comportamiento del vehículo, tales como los que afectan a la estética o a la comodidad interior (iluminación, calefacción, radio, etc.).

Estos accesorios no podrán en ningún caso, ni siquiera indirectamente, aumentar la potencia del motor o tener influencia sobre la dirección, la transmisión, los frenos o la estabilidad.

La función de todos los mandos deberá ser la prevista por el constructor. Se permite adaptarlos para hacerlos más utilizables o más fácilmente accesibles, como por ejemplo, una palanca del freno de mano más larga, una placa adicional en el pedal de freno, etc.

Se permite lo siguiente:

1) Las ventanas de origen del vehículo homologado pueden modificarse pero deben estar homologadas por la FIA y ser objeto de una ficha de homologación.

2) Los instrumentos de medida, velocímetros, etc., pueden instalarse o sustituirse, con funciones eventualmente diferentes. Tales instalaciones no deben entrañar riesgos. Sin embargo, el velocímetro no podrá retirarse, si el reglamento particular de la prueba lo prohíbe.

3) La bocina puede cambiarse y/o se puede añadir una bocina suplementaria al alcance del pasajero. La bocina no es obligatoria en carreteras cerradas.

4) En el caso de accesorios suplementarios, los interruptores eléctricos pueden cambiarse libremente, en lo que concierne a su uso, su posición y su número.

5) El mecanismo de bloqueo de la palanca de freno de mano puede cambiarse con el fin de obtener un desbloqueo instantáneo (freno de mano "*fly-off*").

6) La(s) rueda(s) de repuesto no es (son) obligatoria(s). Sin embargo en caso de haberla(s) debe(n) estar sólidamente fijada(s), y no puede(n) instalarse en el espacio reservado para el conductor y el pasajero delantero (si está a bordo) y no entrañar ninguna modificación en el aspecto exterior de la carrocería.

7) Se permite añadir compartimentos suplementarios a la guantera y bolsillos adicionales en las puertas, siempre que se usen los paneles e origen.

8) Se pueden añadir paneles de material aislante sobre los paneles existentes para proteger a los pasajeros del fuego.

9) Se permite cambiar las articulaciones del sistema de mando de la caja de cambios.

102.8. Sistema eléctrico

102.8.1. La tensión nominal del sistema eléctrico, incluido el circuito de alimentación del encendido, debe mantenerse.

102.8.2. Se permite añadir relays o fusibles al circuito eléctrico, así como alargar o añadir cables eléctricos. Los cables eléctricos y sus fundas son libres.

102.8.3. Batería: La marca y la capacidad de la(s) batería(s) son libres. Cada batería debe estar sólidamente fijada y cubierta para evitar todo corto circuito o fuga de líquido.

Debe mantenerse el número de baterías previsto por el constructor. Si la batería se desplaza de su posición original, la fijación a la carrocería debe estar formada por un soporte metálico y dos abrazaderas metálicas con un revestimiento aislante anclados al suelo por medio de pernos y tuercas.

Para fijar estas abrazaderas se deberán utilizar pernos de un diámetro mínimo de 10mm y bajo cada uno, una contra placa por debajo de la chapa de la carrocería de al menos 3mm de espesor y al menos 20cm de superficie.

La batería deberá estar cubierta por una caja de plástico estanca con su propia fijación. Su situación es libre, pero si coloca en el habitáculo, solo podrá hacerse por detrás de los asientos delanteros. En este caso, la caja de protección deberá incluir una toma de aire con salida fuera del habitáculo.

En el caso de que la batería situada en el habitáculo sea una batería seca, debe estar protegida eléctricamente por una cobertura que la recubra completamente.

102.8.4. Alternador y regulador de voltaje: Libres, pero no deben modificarse ni la posición, ni el sistema de arrastre del generador. El regulador de tensión puede desplazarse, pero no al habitáculo, excepto si estuviera allí de origen.

102.8.5. Alumbrado-señalización: Los sistemas de alumbrado y señalización deben estar conformes con los reglamentos legales del país de la prueba o con la Convención Internacional sobre tráfico. Teniendo esto en cuenta, se permite modificar la situación de las luces de señalización y de posición, pero los orificios originales deben taparse. La marca de los aparatos de alumbrado es libre.

Los aparatos de alumbrado que formen parte del equipo normal deben ser los previstos por el constructor y deben estar conformes en cuanto a su funcionamiento a lo previsto por el constructor para el modelo considerado.

Los faros de origen pueden reemplazarse por otros que presenten las mismas funciones de alumbrado, siempre que no se recorte la carrocería y que se tape el orificio original.

Se permite modificar el sistema de funcionamiento de los faros abatibles, así como su fuente de energía.

Se deja entera libertad en lo que concierne al vidrio de protección del faro, al reflector y a las lámparas. Los faros suplementarios están autorizados, a condición de que el número total de faros presentes en el vehículo no exceda de ocho (8) (no incluidas las luces de posición) y a condición de que el total sea par. Si es necesario, pueden instalarse empotrados en el frontal de la carrocería o en la parrilla pero las aperturas que se practiquen deberán ser tapadas completamente por los faros. Los faros originales pueden dejarse inoperantes y pueden cubrirse con cinta adhesiva.

Se permite reemplazar un faro rectangular por dos circulares, o viceversa, montados sobre un soporte de las dimensiones del orificio y que lo tape completamente.

Se autoriza el montaje de una luz de mancha atrás por empotramiento en la carrocería, si es preciso, a condición de que solo pueda utilizarse cuando la palanca de cambio está en la posición de "marcha atrás" y bajo reserva de que se observen los reglamentos de tránsito a los que esté sujeta. Si se prevé un nuevo soporte de la placa de matrícula con iluminación, el sistema original (soporte e iluminación) puede retirarse. Excepto en rallies, la iluminación de la placa no es obligatoria.

El reglamento particular de una prueba podrá aportar derogaciones a las prescripciones anteriores, previa autorización del Comisario Deportivo.

102.9. Depósito de combustible.

102.9.1. La capacidad total de los depósitos de carburante no debe sobrepasar los límites siguientes, en función de la cilindrada del motor:

Hasta 700 cm³ 60 l

Más de 700 cm³ a 1000 cm³ 70 l

Más de 1000 cm³ a 1400 cm³ 80 l

Más de 1400 cm³ a 2500 cm³ 95 l

102.9.2. El depósito puede reemplazarse por un depósito de seguridad homologado por la FIA (especificación FT3), o por otro homologado por el constructor del vehículo. En este caso, el número de depósitos es libre y deberán ser situados en el interior del maletero o en el lugar de origen.

Los depósitos colectores de una capacidad inferior a 1 litro son de construcción libre. Se pueden combinar, igualmente, los diferentes depósitos homologados (lo que incluye el depósito de serie) y los depósitos FT3, siempre que su capacidad total no exceda los límites determinados por el artículo 102.9.1. del reglamento vigente de CNRM.

La situación del depósito de origen sólo se puede cambiar en los vehículos en los que el constructor lo ha situado en el habitáculo o cerca de los ocupantes. En este caso, se permite montar una protección estanca entre el depósito y los ocupantes del vehículo, o bien, colocarlo en el maletero y si fuese necesario, modificar sus accesorios anexos (orificio de llenado, bomba de gasolina, tubo de rebose, etc.) En cualquier caso, estos desplazamientos de depósitos no pueden dar lugar a otros aligeramientos o refuerzos que los previstos por el artículo 102.7.1 del reglamento de CNRM, pero la apertura que quede por la eliminación del depósito de origen puede cerrarse con un panel. Los orificios de llenado pueden estar situados en las ventanas. Se puede montar un radiador en el circuito de carburante (capacidad máxima de un litro).

102.9.3. La utilización de un depósito de carburante de capacidad alimentada podrá autorizarse por una ADN, con el acuerdo de la FIA, para las pruebas organizadas en condiciones geográficas especiales (por ejemplo, recorridos en un país desértico o tropical).

103. Limitaciones para vehículos homologados en una variante kit Super 1,600.

103.1. Definición.

Una variante "kit" Super 1.600 (VK-S1.600) es una variante de un modelo de vehículo determinado, homologado previamente en grupo A, y que por lo tanto, deberá estar construido como un vehículo grupo A. Los vehículos admitidos son vehículos con tracción delantera y motores atmosféricos, con una cilindra máxima de 1.600 cc en variante kit.

Todos los elementos homologados en una variante "kit" Super 1,600 (VK-S1, 600) deben usarse en su totalidad.

103.2. Peso

El peso mínimo es de 1,000 kg bajo las condiciones del artículo 101.3. del presente reglamento.

El peso mínimo combinado del vehículo (bajo las condiciones del artículo 101.3 citado anteriormente) y equipo (piloto y copiloto) es 1,150 kg.

103.3. Limitaciones.

103.3.1. Motor.

a) Relación de compresión: La relación de compresión máxima es de 13:1.

b) Prohibido cualquier sistema de inyección de agua.

c) Los sistemas de distribución variable están prohibidos (calado y alzada de válvula).

d) La geometría variable de los colectores de admisión y escape están prohibidos. Si el vehículo de serie está equipado con ellos, deben desactivarse.

Los colectores de admisión y escape deben estar homologados.

103.3.2. Transmisión.

a) Embrague: El diámetro mínimo del embrague es de 150 mm para vehículos homologados antes de 1 de enero de 2001, debe ser 184 mm para vehículos homologados después de 01/01/2001, y para todos los vehículos a partir de 2002. El (los) disco (s) de fricción no debe estar construido en carbono.

b) Caja de cambios: Solo puede homologarse una caja de cambios, con un máximo de seis marchas hacia adelante y una hacia atrás.

Puede homologarse un único juego de seis relaciones y una marcha hacia atrás, así como tres relaciones de grupo. La carcasa de la caja de cambios debe estar fabricada imperativamente en aluminio. El peso mínimo de la caja de cambios completa (caja de cambios completa con el diferencial montado, sin soportes, sin aceite, sin embrague, sin el accionamiento externo y sin los semiejes) es de 35 kg.

c) Diferencial: Un diferencial mecánico de discos, de deslizamiento limitado, debe estar homologado; y es el único diferencial que puede utilizarse. "Diferencial mecánico de deslizamiento limitado" significa: cualquier sistema que trabaja de una forma exclusivamente mecánica, es decir sin la ayuda de un sistema hidráulico o eléctrico. Un embrague viscoso no se considera un sistema mecánico. Todo diferencial con gestión electrónica está prohibido. El número y tipo de los discos es libre.

d) Control de la caja de cambios: Se prohíben los con-tractores que cortan el funcionamiento del motor en el momento del cambio de marcha.

103.3.3. Suspensión.

a) Barra estabilizadora: Las barras estabilizadoras ajustables desde el habitáculo están prohibidas.

b) Amortiguadores: Deben estar homologados, sólo está permitido un amortiguador por rueda. El sistema de refrigeración por agua debe estar homologado.

103.3.4. Rines y llantas:

a) Para rallies de tierra, sólo pueden usarse llantas de 6" x 15". Para rallies de asfalto, sólo pueden usarse llantas de 7" x 17". A partir de 1 enero 2002, las rines llantas deben estar construidas obligatoriamente en aluminio fundido.

b) Se prohíbe el uso de cualquier dispositivo que permita a la llanta conservar sus prestaciones con una presión interna igual o menor a la presión atmosférica. El interior de la llanta (espacio comprendido entre el rin y la parte interior de la llanta) sólo debe estar relleno con aire.

103.3.5. Sistema de frenado: Los únicos discos y pinzas de freno que pueden utilizarse son los que figuran en la variante "kit" Super 1,600. El diámetro máximo de los discos de freno delanteros es de 300 mm para rallies de tierra y de 355 mm para rallies de asfalto. El diámetro máximo de los discos de freno traseros es de 300 mm.

103.3.6. Cualquier sistema electrónico de ayuda a la conducción (así como sus sensores) está prohibido (ABS/ASR/EPS).

103.3.7. Carrocería.

a) Ningún vehículo homologado en una "variante-kit" Super 1,600 (VK-S1, 600) podrá tener una anchura superior a 1,805 mm.

b) El ala trasera (con excepción de sus soportes) deberá estar construido en fibra de vidrio.

103.3.8. Material.

a) El uso de titanio y magnesio está prohibido, excepto para los elementos montados en el modelo de serie del que deriva la extensión VK-S1, 600.

b) Se autoriza el uso de carbono o kevlar a condición de que se utilice una sola capa de tejido y se fije sobre la parte visible del elemento.

103.3.9. Jaula de seguridad: Debe estar homologada por la FIA. Una sola jaula de seguridad puede utilizarse con la variante "kit" Super 1,600 (VK-S1, 600), debe mencionarse en la información complementaria de la extensión VKS1.600. Las especificaciones del tubo utilizado para el arco principal deben ser como mínimo: diámetro 45 mm, espesor 2.5 mm y resistencia a la tracción 50 daN/mm².

103.3.10. Depósitos de combustible: Los depósitos de combustible deberán proceder de un constructor aprobado por la FIA (especificaciones mínimas FIA/FT3 y FIA/FT3 1999). Estos depósitos deben estar homologados y su capacidad mínima debe ser 45 l.

ANEXO I

ESPECIFICACIONES DE SEÑALES

1. SEÑALIZACIÓN DE ÁREAS DE REABASTECIMIENTO

El panel indicador de una zona de reabastecimiento consta de una bomba de gasolina negra sobre fondo azul, enmarcado en un círculo negro.

El panel indicador de fin de zona de reabastecimiento será igual que el anterior, con tres rayas negras transversales.

Los paneles deberán tener un diámetro de 70 cm.

(Se recomienda la utilización de paneles suplementarios de color rojo, indicando la prohibición de fumar y de utilizar teléfonos móviles).

2. CONTROL DE RADIO EN LOS TRAMOS CRONOMETRADOS

Los puntos de radio estarán señalados de la siguiente forma:

- Un panel de preaviso situado unos 100 m antes del control de radio, con un rayo negro sobre fondo amarillo enmarcado en un círculo negro.
- Un panel señalando el control de radio, con un rayo sobre fondo azul enmarcado en un círculo negro.

Los paneles deberán tener un diámetro de 70 cm.

3. PUNTOS DE VPI EN LOS TRAMOS CRONOMETRADOS

En los tramos cronometrados donde por su longitud (más de 15 km) sea necesario montar puntos de VPI intermedios (ambulancia, médico, VPI, etc.), se señalará de la siguiente forma:

- Un panel de preaviso situado unos 100 m antes del punto VPI, con una cruz blanca sobre fondo amarillo enmarcada en un círculo negro.
- Un panel señalando el punto VPI, con una cruz blanca sobre fondo azul enmarcada en un círculo negro.

Los paneles deberán tener un diámetro de 70 cm.

Nota: Es obligatorio que los controles y los puntos de VPI vengán marcados en la libreta de ruta.

ANEXO II

ENCARGADO DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURSANTES

Todos los rallies del C.M.R. deberán de tener un encargado de las relaciones con los concursantes.

MISIONES PRINCIPALES

Informar a los concursantes y estar con ellos en permanente contacto.

Este cargo tendrá que ser ocupado obligatoriamente por un oficial poseedor de licencia expedida por la FEMAD ~~Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo~~ pues implica un perfecto conocimiento de la reglamentación. Podrá asistir a las reuniones con el Comisario Deportivo a fin de poder estar informado de todas las decisiones tomadas.

La persona nombrada para las relaciones con los concursantes debe estar claramente identificada para los pilotos, por ello es conveniente:

1. que permita reconocerle de manera inmediata.
2. que se incluya su fotografía en el reglamento particular o en un boletín.

PRESENCIA DEL MISMO DURANTE EL DESARROLLO DE LA PRUEBA

Al abrir el secretariado de la prueba, deberá hacer un programa de los lugares en los que estará presente, programa que se colocará en el tablero oficial de la prueba y en el que se indicará su presencia obligatoria en:

- En las verificaciones técnicas.
- La salida de la prueba.
- Los parques de reagrupamiento.
- Los parques de fin de etapa.

—La proximidad del parque cerrado, a la llegada del rally (en la medida de sus posibilidades, dependiendo del horario del rally).

FUNCIÓN

—Dar a los que lo soliciten respuestas precisas a las cuestiones que se planteen.

—Dar todas las informaciones o cualquier precisión complementaria relativa a la reglamentación y al desarrollo de la prueba.

FINALIDAD

Evitar que las demandas lleguen hasta el Comisario Deportivo, siempre que se puedan dar explicaciones correctas y soluciones satisfactorias para evitar las reclamaciones (ejemplo: hacer aclaraciones sobre los tiempos protestados con ayuda de los cronometradores).

El encargado de las relaciones con los concursantes, se abstendrá de utilizar palabras o dar opiniones que puedan provocar polémica.

ANEXO III

LIBRETA DE RUTA STANDAR

CONDICIONES OBLIGATORIAS:

1. El formato será en Carta o ½ Carta.
2. El sentido de lectura será de arriba hacia abajo.
3. La unión de las hojas se efectuará con una espiral plástica o metálica que permita una apertura de 360° y sea resistente a numerosas manipulaciones.
4. Al principio de la libreta de ruta deberá figurar una página explicativa con los símbolos utilizados.
5. Al principio de la libreta de ruta deberá figurar el itinerario-horario y un mapa del conjunto del rally.
6. Al principio de la libreta de ruta deberá figurar la carátula de la póliza del seguro.
7. Se indicará una referencia para calibrar el odómetro.
8. Cada página será numerada y esta numeración será progresiva en un mismo ejemplar.
9. Cada referencia será numerada y separada.
10. Cuando las referencias estén separadas por una distancia inferior a 200 metros, no deberá trazarse entre ellos la línea horizontal de separación.
11. En la parte superior de cada página deberá figurar el número del tramo y sección, el tiempo parcial, el kilometraje y si los hubiera, los controles de paso.
12. Toda información que no pueda ser fácilmente identificable desde la carretera deberá aparecer entre paréntesis.
13. Los principales paneles de cambio de dirección que existan en la ruta deberán aparecer en un recuadro y si hay un cambio de dirección, con la flecha señalando la dirección real.
14. La localización de los diferentes controles deberá ser indicada con precisión.
15. Para cada control horario, control de paso, salida y llegada, de los tramos cronometrados, se reproducirán los signos normalizados por la CNRM. Y se indicará con precisión la localización de los controles.
16. Incluir croquis de los emplazamientos de las zonas de controles (aconsejable incluir también fotografías).
17. Cada enlace o tramo cronometrado comenzará en una página nueva.
18. En cada dibujo, el punto de origen se situará en la parte inferior.
19. Los paneles de dirección que no correspondan a la ruta a seguir, pero que sirven de referencia, deberán aparecer tachados.
20. Se señalarán los lugares que precisen de una atención particular con uno, dos o tres signos de exclamación.

21. La presentación de cada página deberá ser lo suficientemente amplia, para que los concursantes puedan hacer sus anotaciones.
22. Se autoriza un máximo de cinco dibujos por página (tamaño media carta) o 10 (tamaño carta).
23. Las indicaciones deberán ser fácilmente legibles (teniendo en cuenta que podrán ser utilizadas por la noche dentro de un vehículo en marcha).
24. Indicar el número de tramo cronometrado a un lado de la página, para permitir una fácil localización de la prueba. Cuando la impresión sea a doble cara, poner el número en el extremo exterior, es decir opuesto al extremo encuadernado.
25. La libreta de ruta deberá llevar obligatoriamente incorporada una señal "S.O.S." roja y una "O.K." verde.
26. En la libreta de ruta, los puntos de VPI y los Controles de radio deberán estar señalados.
27. Asimismo deben estar señalizadas en la libreta de ruta si los hubiere, los puntos de reabastecimiento suplementarios.
28. También deben estar señalizadas en la libreta de ruta, si los hubiere, los puntos de marcaje de llantas.
29. Al final de la libreta de ruta deberá figurar una hoja con un formato de protesta (ver muestra).
30. Al final de la libreta de ruta deberá figurar una hoja con un formato de abandono (ver muestra).
30. Al final de la libreta de ruta deberá figurar una hoja con un formato de evaluación (ver muestra).

ANEXO IV

ITINERARIO-HORARIO

- a) Los números de los CH (Controles horarios) están condicionados por los números de los tramos cronometrados. El CH de salida del rally será siempre CH nº 0.
- b) Los nombres de los tramos cronometrados, la longitud y las horas de salida serán en caracteres "***negrita cursiva***".
- c) Utilizar un sombreado para los parques de servicio.
- d) El ejemplo tiene un CH común para salida de reagrupamiento/entrada en parque de servicio.
- e) Utilizar () para indicar los sub-totales.
- f) Utilizar para los parques de servicio una letra asociada al nombre.
- g) Los nombres de los parques de servicio en negrita.
- h) Los reagrupamientos van encuadrados pero no sombreados.

ANEXO V

SEGURIDAD EN EVENTOS ORGANIZADOS POR LA CNRM

La reglamentación que se cita a continuación es de obligado cumplimiento, aún cuando no es necesario que figure en el reglamento particular del rally.

Cada organizador podrá introducir elementos adicionales a los indicados en este anexo, con la intención de mejorar la seguridad del público y de los equipos participantes.

La atención del organizador deberá centrarse en los requerimientos del anexo H del ~~CDI~~ ~~édigo~~ ~~Deportivo~~ ~~Internacional~~, en particular los que contiene los artículos 9.2. y 9.4. del Reglamento vigente de CNRM.

Los gastos de los médicos y la renta de los equipos médicos a la CNRM deberán ser cubiertos por el Comité Organizador, siempre por adelantado, con mínimo de una semana, situación que de no cumplirse podrán negarse a participar en ese evento.

1.- Seguridad General

1.1. Plan de Seguridad

Debe realizarse un plan de seguridad que contenga:

1. El lugar de ubicación de la dirección de carrera.
2. Los nombres de los diferentes responsables:
 - Director de Carrera
 - Directores de Carrera Adjuntos
 - Director Médico
 - Director de Seguridad
 - Jefe de Seguridad en cada tramo cronometrado
3. Las direcciones y teléfonos de cada servicio de seguridad:
 - Fuerzas de Orden Público
 - Hospitales
 - Servicio Médico de Urgencias
 - Bomberos
 - Servicio de grúa
4. Itinerario completo con detalle de los enlaces.
5. El plan de seguridad para cada tramo cronometrado, con un listado de todos los responsables principales, servicios de urgencias para cada tramo cronometrado, números de teléfono, etc., además de un mapa detallado del tramo.
6. El plan de seguridad tiene que dirigirse específicamente a prever los problemas de las áreas siguientes:
 - seguridad del público
 - seguridad de los equipos participantes
 - seguridad de los oficiales de la prueba
7. Los organizadores deberán remitir a la CNRM el plan de seguridad de la prueba 15 días antes del evento para su estudio por el Delegado de Seguridad.

2. Director de Seguridad

- 2.1. Se nombrará en el reglamento particular del rally un Director de Seguridad que formará parte del Comité Organizador y participará en la realización del plan de seguridad.
- 2.2. Durante el rally, estará en comunicación permanente con la Dirección del rally, el Director Médico y la salida de cada tramo cronometrado (por radio).
- 2.3. Será el responsable de la ejecución y aplicación del plan de seguridad previsto.

3. Jefe de Seguridad de cada tramo cronometrado (en caso de operativo FIA)

- 3.1. Cada tramo cronometrado tendrá un Jefe de Seguridad, el cual asistirá al responsable de seguridad.
- 3.2. El Jefe de Seguridad de cada tramo cronometrado deberá efectuar la inspección del mismo y certificar que está conforme con el plan de seguridad antes de que pase el coche "0".

4. Director Médico

- 4.1. Deberá ser un médico con experiencia en reanimación y en rallies, avalado por la FEMAD, designado por el Comité Organizador, aprobado por el Director Médico de la CNRM y cuyo trabajo se realizará en conjunto con el Director de Carrera y el Comisario Deportivo.
- 4.2. Los médicos a bordo de los vehículos de primera intervención (VPI) deberán tener experiencia en reanimación y deberán contar con licencia vigente de la FEMAD.

5. Control del plan de seguridad

- 5.1. El Director de Carrera será el máximo responsable de asegurarse del cumplimiento correcto del plan de seguridad.
- 5.2. El Observador de la CNRM comprobará atentamente el cumplimiento de todos los procedimientos de seguridad.

6. La seguridad del público

Una prioridad básica del plan de seguridad es la seguridad del público presente en el rally. Las siguientes medidas, no limitativas, que complementan las disposiciones del anexo H del CDI, ódigo Deportivo Internacional, son aconsejables:

7. Película educativa (se recomienda)

En forma de spot publicitario. 30 segundos de duración. Con el comentario de un(os) piloto(s) de reconocido prestigio. No deberá mostrar accidentes. Deberá ser transmitido varias veces.

8. Recomendaciones para los tramos cronometrados

8.1. La elección de cada tramo cronometrado debe tener en cuenta las características específicas y cantidad de público que pueda asistir al mismo.

8.2. En la elección del lugar y hora de los tramos cronometrados, se debe tener en cuenta la manera de limitar el movimiento de público entre los mismos.

8.3. Se recomienda el uso de vehículos con altavoces para pasar por los tramos cronometrados, antes de los vehículos "0" para avisar a los espectadores y, si es necesario, asegurar que no sean ocupados los lugares potencialmente peligrosos. En caso necesario, su paso debe repetirse varias veces.

9. El control de los espectadores

9.1. Los organizadores, con la asistencia de las autoridades del orden público, donde sea posible, deben identificar y delimitar las zonas de peligro antes de la llegada del público. Cualquier zona de peligro debe estar indicada en el plan de seguridad.

9.2. Se debe impedir al público su desplazamiento en el recorrido de un tramo cronometrado, después del coche "0" y antes del paso del último coche (vehículo barredora/bandera a cuadros de la organización).

9.3. Deben distribuirse entre el público, recomendaciones de seguridad en el recorrido de los tramos cronometrados y también en todas las zonas de acceso.

9.4. Para asegurar la seguridad del público durante un tramo cronometrado, debe haber un número suficiente de Comisarios de Ruta y fuerzas del orden público. Los Comisarios de Ruta deben estar claramente identificados. Se recomienda el uso de petos con el distintivo de "SEGURIDAD".

10. Informes sobre accidentes

Si un piloto se ve implicado en un accidente en el que un espectador resulte herido, debe obligatoriamente notificarlo en el próximo control de radio indicado en la libreta de ruta. Si el piloto no cumple esta regla, el Comisario Deportivo podrá imponer al equipo responsable una penalización que puede llegar a la EXCLUSIÓN de la carrera.

11. Autos oficiales.

11.1. Los coches "cero" de la organización (coches de cierre de carreteras) deben llevar un panel de 36 cm x 50 cm en el cofre y en cada una de las dos puertas delanteras con la palabra SEGURIDAD, con el número 000, 00 ó 0. El coche "barredora" también deberá llevar un panel de las mismas dimensiones con una bandera a cuadros o la palabra "BARREDORA".

En el caso de tener vehículos de primera intervención móviles durante el evento, estos deberán de llevar un panel de 36 cm x 50 cm en el cofre y en cada una de las dos puertas delanteras con las iniciales "VPI".

11.2. Todos estos vehículos (000, 00, 0, SEGURIDAD, VPI y BARREDORA) deberán estar equipados con una luz destellante giratoria en el techo, y una sirena. Y deberán estar, ante todo, adaptados al terreno y al tipo de competencia, así como estar en buenas condiciones.

11.3. Todo vehículo de primera intervención (VPI) deberá estar equipado de comunicación por radio, y del material cuya lista, no limitativa, se encuentra en el Manual para Organizadores.

11.4. Los pilotos y copilotos de los autos oficiales deben tener una gran experiencia de conducción en rallies al objeto de poder informar al Director de Carrera de forma detallada sobre las condiciones de los tramos cronometrados y del itinerario en general.

11.5. Los pilotos y copilotos de los vehículos "cero" deberán usar cascos protectores homologados durante el recorrido de los tramos cronometrados así como tener el cinturón de seguridad puesto.

12. La seguridad en los tramos

El itinerario y horario deberán tener en cuenta los problemas de circulación y la travesía de zonas urbanas.

13. Información

La información destinada especialmente al público, será difundida de varias formas:

- Periódicos, emisoras de radio y televisión (si posible)
- Carteles
- Distribución de folletos
- Mediante el recorrido del coche de información (antes del coche "0") equipado con un altavoz para informar a los espectadores (45 minutos a 1 hora antes del comienzo del primer coche).

14. La seguridad de los equipos participantes

14.1.- Dispositivo FIA

14.2. Requerimientos mínimos de seguridad

14.3. En la salida de cada tramo cronometrado:

- Un médico con experiencia en reanimación, en un vehículo de primera intervención (VPI).
- Una ambulancia de Terapia Intensiva.
- Una ambulancia asistencial de soporte vital básico.
- Una grúa

14.4. En puntos intermedios de los tramos cronometrados

Además del dispositivo sanitario ubicado en la salida, cada 15 km de tramo cronometrado como máximo, deberá establecerse:

- Un médico con experiencia en reanimación en un vehículo de primera intervención (VPI).
- Una ambulancia asistencial de soporte vital básico.

14.5. Los servicios mínimos definidos anteriormente se incrementarán, para los tramos cuyo récord sea superior a 110 km/h, con el doble de ambulancias y un médico más.

15. Controles de paso

15.1. Una red de emisoras intercaladas dentro del recorrido a una distancia entre ellas no superior a 5 km específica para cada tramo cronometrado, permitirá el seguimiento de los vehículos y la vigilancia del desarrollo del Rally.

15.2. Cada puesto de radio deberá estar claramente señalizado en la libreta de ruta y también en la carretera por un cartel especificado al final del anexo I.

15.3. En un tramo cronometrado, toda ambulancia intermedia deberá estar situada junto a punto de radio y señalizada con un cartel con una Cruz Roja.

15.4. El seguimiento de los vehículos deberá ser realizado por Dirección de Carrera o por el Jefe de Seguridad de cada tramo cronometrado en el mismo. En ambos casos, un cuadro de seguimiento debe ser utilizado para facilitar esta tarea.

16. Dispositivo móvil CNRM en tramos cronometrados

16.1. El Comité Organizador contará con autos oficiales, según estipulado en el punto 3.5, una ambulancia de Terapia Intensiva, ambulancias asistenciales de soporte vital básico y servicio de grúas.

16.2. Cada 10 a 12 competidores, a juicio del Comisario Deportivo, deberá ir un vehículo de primera intervención (VPI) con un médico con experiencia en reanimación, que el

Director Médico de la CNRM apruebe y con el equipo médico estipulado (según el punto 2.5.3).

16.3. En todos los casos, al final del tren de carrera deberá de haber un V.P.I.

16.4. En caso de contar con helicópteros de apoyo médico, deberá existir un operativo claramente definido de los mismos, con pleno conocimiento y aceptación del Director Médico y del Comisario Deportivo del evento.

17. En parques de servicio y en las salidas y llegadas:

- Un médico.
- Una ambulancia asistencial de soporte vital básico.
- Se recomienda un helicóptero para transportación aeromédica disponible siempre que la duración del transporte al hospital sea estimada en más de 60 minutos. En cualquier caso es aconsejado.
- En ninguna circunstancia un tramo cronometrado podrá arrancarse o reanudarse, en caso de interrupción, en ausencia de un dispositivo médico mínimo (vehículo de primera intervención y ambulancia asistencial en el inicio del tramo). La organización deberá prever los medios sanitarios de reposición necesarios.

18. Medidas preventivas (señalizaciones)

18.1. Las carreteras y caminos de acceso a los tramos cronometrados, deberán estar cerrados al tráfico de la siguiente manera:

- a) Las carreteras principales o secundarias y en todo acceso por el que puedan llegar vehículos deberán ser cerradas por un Comisario de Ruta y fuerzas del orden público.
- b) Caminos sin salida: deben estar cerrados por medio de cinta y un cartel fijado a la misma, que avise del desarrollo de la prueba.

18.2. Será responsabilidad de los vehículos “cero”, verificar que las medidas de cierre se hayan realizado y, que si no lo estuviesen, llamar inmediatamente a la Dirección de Carrera.

18.3. Los puestos para oficiales se situarán en el recorrido de los tramos cronometrados, al objeto de:

- hacer respetar los lugares prohibidos al público, con la ayuda de carteles, autos, silbatos y altavoces.
- donde sea posible, avisar a los participantes de cualquier obstrucción en el tramo, mediante el uso de banderas amarillas.

19. Libreta de ruta S.O.S. (rojo) / OK (verde)

19.1. Cada libreta de ruta deberá tener, preferentemente como contraportada, un “S.O.S.” (rojo), y por el lado contrario, una señal de “OK” (verde). En caso de un accidente que no haya provocado heridos que precisen atención médica inmediata, la señal “OK” deberá mostrarse claramente por un miembro del equipo participante a los siguientes 3 vehículos participantes y a cualquier helicóptero que pueda intervenir.

19.2. Si el equipo abandona el vehículo y no requiere de atención médica inmediata, deberá dejar la señal de “OK” verde para que sea visible para otros participantes.

19.3. Si por el contrario, necesita atención médica urgente, la señal “S.O.S.” roja deberá mostrarse, si es posible, a los 2 vehículos siguientes y a cualquier helicóptero que pueda intervenir.

19.4. A todos los participantes se les deberá recordar esta regla mediante una notificación escrita, durante la entrega de documentos.

19.5. Cualquier equipo que no siga esta regla, podrá ser penalizado por el Comisario Deportivo.

20. Hospitales, itinerarios de evacuación y alternativo

20.1. Un Hospital con Unidad de Reanimación será necesario en cualquier caso; capaz de recibir a la vez, heridos necesitados de cuidados menores y aquellos que precisaran de cuidados intensivos.

20.2. En cada unidad hospitalaria se deberá contar con servicio de urgencias con cubículo de choque, rayos X y quirófano; asimismo: un médico especialista en reanimación, un cirujano, un radiólogo y un traumatólogo alertados.

20.3. Un itinerario de evacuación para cada tramo cronometrado debe ser previsto e indicado de forma clara en el plan de seguridad, por medio de un plano o de un croquis.

20.4. Se recomienda alertar a los servicios de urgencia de los hospitales cercanos a la ruta.

20.5. El organizador deberá prever un recorrido alternativo para cada tramo cronometrado.

21. La seguridad de los oficiales

21.1. Aunque la principal responsabilidad de los organizadores sea la de asegurar la seguridad del público y de los equipos participantes, es igualmente muy importante la seguridad de los oficiales.

21.2. Los organizadores deben asegurar que los oficiales en el ejercicio de su función, no estén obligados a colocarse en situación de peligro.

21.3. Incumbe pues, a los organizadores, el asegurar que los oficiales sean suficientemente entrenados a este respecto.

ANEXO VI

INCLUSIÓN AL CAMPEONATO

GENERALIDADES DE OBSERVACIÓN

En el reporte del Observador existen 5 niveles de evaluación, el nivel 3 es el esperado o deseado para el estándar de calidad del Campeonato Mexicano de Rallies. Existen dos niveles de evaluación por debajo y dos por arriba del estándar de deseado. Estos se explican de la siguiente manera:

1. Estándar extremadamente alto el cual no puede ser mejor. Este nivel es particularmente raro y debería de ser marcado solo si hay algo es casi único o que tiene tanto merito que merece ser recalcado.

2. Estándar arriba de la expectativa que merece la calificación. Esto denota un esfuerzo especial por parte de la organización o de otras áreas que rebasan las expectativas.

3. En el **estándar normal** es donde todos los aspectos de la organización, infraestructura y logística, deben estar para que el rally cumpla con los requerimientos de la CNRM para formar parte del Campeonato Mexicano de Rallies.

4. Estándar bajo las expectativas que requiere una mejora o rectificación para llegar a un nivel satisfactorio o aceptable.

5. Estándar totalmente inaceptable o tan bajo, que medidas radicales deben tomarse para tener efectos de mejora. Esto quiere decir que estos puntos faltaron o simplemente no fueron tomados en cuenta.

Algunas preguntas y puntos que tienen algunos niveles sombreados. Estas áreas sombreadas no pueden ser utilizadas por los Observadores. Se refieren a niveles sobre puntos donde el estándar normal no puede ser superado, pero que por el otro lado, pueden estar por debajo de estándar esperado. Por ejemplo, si el reglamento particular del evento fue entregado como es indicado en la ruta crítica del evento, obtendrá un 3, pero no podrá obtener más. Igualmente, si las señales de control fueron empleadas correctamente, se marcará con una cruz en la columna del 3. Esta misma base aplica para varios otros puntos. Este método es para ayudar a los Observadores de decidir del nivel objetivamente (deciding at which level to grade the subject matter.).

En el caso de que este reporte sea utilizado para rallies regionales, existirán algunos puntos que no serán cumplidos por que no son exigidos por el campeonato regional en cuestión. En este caso, no vale la pena poner un 5. El Observador podrá poner una cruz en la columna del 3 y llamar la atención de los organizadores sobre lo que hay que

trabajar especialmente si se trata de aspectos de seguridad para espectadores y competidores.

El método de marcar las columnas es como sigue:

Para rallies del C.M.R o candidatos: **X**

Para rallies de Campeonatos regionales (no registrados como candidatos): **O**

El siguiente ejemplo muestra como debe de marcarse un reporte:

Existe una casilla debajo de cada conjunto de puntos donde se pondrán las observaciones pertinentes. En todos los puntos en los que el Observador marque otra columna que no sea la del 3, este deberá de explicar las razones. Tanto la CNRM como el organizador necesitarán de esta información.

Un buen y entendible reporte es de gran valor para los organizadores, ya que no solo contendrá los puntos de deficiencia sino que también de valiosos consejos para mejorar.

El Observador se reunirá con el organizador al terminar el evento para aclarar los puntos substanciales y explicar el contenido del reporte. Esto es para evitar mal entendidos, para asegurarse que los hechos están correctamente registrados e informar a los involucrados.

CRITERIOS DE SELECCIÓN DE RALLIES PUNTUABLES PARA EL CAMPEONATO MEXICANO DE RALLIES 2008

La selección se realizara a partir de:

1. Los rallies que estén inscritos en el calendario del Campeonato Mexicano de Rallies 2008.

Para la calificación del evento se han tomado dos tipos de puntos que son requeridos para cumplir con el estándar:

1. Los puntos indispensables (casillas punteadas)
2. Los puntos que aumentan la calidad (casillas no punteadas)

Las casillas punteadas:

Estas casillas representan los puntos básicos para hacer un rally del C.M.R. En estas casillas, las organizaciones deberán de tener como requisito una cruz en el estándar normal (3).

Para formar parte del C.M.R:

- Cualquier rally del C.M.R que tenga una cruz en la columna del 5, no podrá pretender ser parte del C.M.R del año siguiente.
- Para la clasificación de los eventos se tomará en cuenta el siguiente criterio:

1. La menor cantidad de 4
2. La mayor cantidad de 3
3. La mayor cantidad de 2
4. La mayor cantidad de 1

La suma se hará horizontal como lo marca el ejemplo:

En cualquier caso, se le llamará la atención a las organizaciones que tengan cruces en las columnas del numero 4 para que trabajen sobre ellas.

Las casillas no punteadas:

Estas dan un valor cualitativo. Si bien no son fundamentales para el estándar básico de un rally si representan la calidad y dedicación de la organización.

Para el mejor rally del año se tomarán en cuenta:

1. La menor cantidad de 5
2. La menor cantidad de 4
3. La mayor cantidad de 3
4. La mayor cantidad de 2
5. La mayor cantidad de 1
