



RALLY HECHO EN MÉXICO

HUATULCO 2024

REGLAMENTO



AYUDAR
ES LA META <<

I. Evento y fecha.

La Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo (FEMADAC), la Comisión Nacional de Rallyes México (CNRM) y El Rally Automóvil Club. A.C., tienen el placer de anunciar el rally internacional denominado

!!Rally Hecho en México!!

El evento se desarrollará los días 07 08 y 09 de marzo de 2024 en el estado de Oaxaca con un recorrido aproximado de 580 Km., en 2 días sobre carreteras pavimentadas.

Ciertos tramos de la ruta serán cerrados al tránsito normal para realizar tramos de velocidad, cuyos resultados acumulados determinarán finalmente al ganador de **!!Rally Hecho en México!!**.

II. Introducción.

Este reglamento indica las bases sobre las que se compete en **!!Rally Hecho en México!!** e incluye todos los eventos relacionados con la misma.

Artículo 1. Aplicación e interpretación del reglamento.

1.1 Responsable.

El Director de Carrera es el encargado de aplicar este reglamento durante todo el desarrollo del evento.

Sin embargo, debe mantener informado al Comisario Deportivo de cualquier decisión importante que haya tomado en la aplicación del Reglamento del evento.

1.2 Enmiendas y complementos al Reglamento. Boletines Oficiales.

El presente reglamento sólo puede ser modificado por medio de boletines debidamente numerados, fechados y autorizados por el Director de Carrera y por el Comisario Deportivo del evento y formaran parte integral del mismo al momento de publicarse.

Los boletines pueden ser:

- Informativos: sobre eventos relacionados u horarios,
- Reglamentarios: sobre modificaciones al reglamento o a la ruta.

Estos boletines se entregan en la Junta de Pilotos o en el arco de inicio de cada día a los competidores y oficiales del evento, quienes deben dar conocimiento de que lo han recibido por medio de firma y número de automóvil de competencia, así mismo estos pueden ser enviados utilizando medios electrónicos y también serán válidos.

Los organizadores se reservan el derecho de modificar este reglamento, cuando sea necesario por razones de seguridad o de causas de fuerza mayor o por órdenes de las autoridades civiles o militares. Incluso pueden cancelar el evento si se presentan circunstancias extraordinarias fuera de su control y/o por órdenes de las autoridades.

Antes del evento, los boletines se publican en Internet en la página oficial (<https://www.rallyhechoenmexico.com/>) y se entregan en la junta de pilotos en Huatulco.

El Pizarrón de Avisos oficiales se encontrará ubicado en el vestíbulo del Hotel Camino Real Zaashila y en el mismo lugar el secretariado permanente.

Artículo 2. Programa.

- **Martes 6 de febrero de 2024.**
Apertura de inscripciones.
- **Viernes 1 de marzo de 2024.**
Cierre de inscripciones.
- **Miércoles 06 marzo del 2024.**
- Entrenamientos libres
- de las 10:00 a las 17:00 horas, en el Hotel Camino Real Zaashila en la ciudad de Huatulco y el estacionamiento Tangolunda.
 - a) Registro de tripulaciones y autos de servicio, revisión administrativa. (Hotel Camino Real Zaashila)
 - b) Examen médico a las tripulaciones (Hotel Camino Real Zaashila).
 - c) Revisión de seguridad y técnica de los automóviles de competencia, en el estacionamiento Tangolunda.
 - d) Entrega de los números de competencia una vez cumplidos todos los requisitos administrativos y de escrutinio para la tripulación y el auto de competencia, así como el registro apropiado del auto de servicio. (estacionamiento Tangolunda).
- **Jueves 07 de marzo.**
 - a) Entrenamientos (de 9 a 11 Hrs)
 - b) Calificación. (de 13 a 15 hrs)
 - c) Junta de pilotos (18:30 hrs)
 - d) Arranque ceremonial. (19:30 hrs)
- **Viernes 08 de marzo. (Día 1 Huatulco – Miahuatlán – Huatulco).**
- **Sábado 09 de marzo. (Día 2 Huatulco – San José del Pacífico – Huatulco).**
- Reconocimientos Previos
Se permiten reconocimientos previos, NO están permitidos autos de competencia.

III. Organización.

Artículo 3. Organizador.

3.1 Comité Organizador.

Club Organizador : Rally Automóvil Club. A.C.
Presidente del comité organizador: Lic. Paulina Granados.
Director de Carrera: Carlos Cordero Popoca
Comisario Deportivo: Ricardo Fernández
Coordinación Operativa: Paulina Granados
Director de Seguridad: Gabriel Miranda
Dirección de Cronometraje: Mariana Riva Palacios
Dirección Médica: Dr Denis Rodríguez
Director de Escrutinio: José Manuel Domenzain J.
Director de Ruta: Carlos Gabriel Cordero.

Artículo 4. Sanción y Aval del evento Rally Hecho en México.

El evento denominado Rally Hecho en México está sancionado por la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo. A.C. (FEMADAC) y la Comisión Nacional de Rallies México. A.C. (CNRM), y es avalada por el Rally Automóvil Club. A.C. (RAC).

4.1 Autoridades Deportivas.

Presidente de la FEMADAC : Ing. Enrique Vila Gil.

Presidente de la Comisión Nacional de Rallies México: C.P. Ignacio Rodríguez Montiel.

Presidente del Rally Automóvil Club. A.C. : Carlos Cordero Popoca.

IV. Condiciones generales.

El este evento es por invitación y NO es puntuable para ningún campeonato

Se desarrolla cumpliendo con:

- El Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo (FEMADAC).
- El reglamento de la Comisión Nacional de Rallies México (CNRM).
- Este reglamento del **Rally Hecho en México**.
- Las leyes de tránsito federal (para las carreteras federales) aplicables en la república mexicana.

El recorrido del Rally Hecho en México será de 580 Km., de los cuales 159.200 Km. corresponden a tramos velocidad.

La ruta se lleva al cabo en dos días, en las fechas que a antes indicadas.

Cada día se divide en diferentes secciones. Las secciones pueden ser las siguientes:

- a) Tránsito
- b) Servicio
- c) Velocidad con tránsito

Un resumen de las secciones que conforman cada día, así como los detalles de la ruta y los puntos de control de tiempo, de paso, de tramo cronometrado, etc. se indican en la Libreta de Ruta. La Libreta contiene información adicional importante, para la llegada a las diferentes eventos y reuniones.

La junta de pilotos que se llevan a cabo el día 07 de marzo es parte integral del evento y obligatoria. El no presentarse (cuando menos un miembro de la tripulación) a esta junta o a cualquier otra de carácter general o informativa, denominada junta de pilotos se sanciona con 30 segundos de penalización.

Artículo 5. Elegibilidad de los competidores.

Para ser elegibles todos los competidores deben cumplir con lo indicado en el artículo 7 de este reglamento. Los pilotos y copilotos, deben presentarse a las revisión administrativa y escrutinio técnico con sus licencias (deportiva del país de origen del competidor, la de la FMADAC y de tránsito) y seguros, además del equipo de seguridad, como se indica en el capítulo VIII de este reglamento.

Si la tripulación incluye un piloto/copiloto de reserva, también esta debe registrarse y presentarse a la revisión administrativa y escrutinio técnico y cumplir con todos los requisitos, documentos y equipo de seguridad mencionados en el artículo 7.

Artículo 6. Definiciones.

Para la exacta interpretación del reglamento, aplican las siguientes definiciones:

“Competidor”, se utiliza indistintamente para piloto o copiloto.

“Participante”, se utiliza para individuos (piloto, copiloto, mecánicos, servicios, personal de apoyo, jefe de equipo o dueño del automóvil de competencia) o todos ellos en conjunto.

“Tripulación”, se utiliza para auto, piloto y copiloto.

Artículo 7. Inscripciones y requisitos.

7.1 Inscripciones.

EL evento **Rally Hecho en México** es un evento de invitación, todos los equipos deben presentar previamente su solicitud de inscripción al comité organizador, quien se reserva el derecho de admitir o rechazar esta, por así convenir al desarrollo del evento.

El costo de la inscripción incluye:

- Seguro de responsabilidad civil (daños a terceros). Una copia estará disponible para todos los participantes.
- Números y calcomanías oficiales para autos competidores y la identificación de su vehículo de servicio.
- Libreta de Ruta.
- Toda la publicidad obligatoria que los competidores deben fijar en sus automóviles de competencia.

7.2 Requisitos.

Las solicitudes de inscripción están disponibles en el secretariado permanente, en la página web oficial

Las solicitudes deben ser acompañadas de los siguientes requisitos:

- El pago completo de la cuota de inscripción.
- Una fotografía del auto, una del piloto y una del copiloto.
- La organización se reserva el derecho de admitir o rechazar cualquier solicitud o inscripción.
- los vehículos de servicio o apoyo deben contar, con seguro de daños a terceros vigente durante todo el evento en la república mexicana.

7.3 Información de registros

Para información sobre inscripciones, favor de referirse a las oficinas del Secretariado Permanente, o por medio de la página web oficial de Rally Hecho en México, que tiene la información necesaria.

7.4 Competidores registrados en el extranjero

Los competidores que estén registrados en el extranjero deberán enviar una copia de la solicitud de inscripción firmada con los datos vigentes y copia de su comprobante de pago al Secretariado Permanente de Rally Hecho en México.

7.5 Licencias Deportiva.

Todos los pilotos, copilotos y en su caso el de reserva, deberán contar con una licencia vigente de la FEMADAC (Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo. A.C.).

Es obligatorio para los tripulantes la presentación de sus licencias de tránsito de su país de origen, vigente durante la competencia. Además, deben presentar sus licencias deportivas de 2024, de una entidad reconocida en su país de origen.

V. Obligaciones generales.

Artículo 8. Tripulaciones.

8.1 Definición.

Sólo se admiten tripulaciones compuestas por un automóvil y 2 personas durante los días de competencia. Los dos miembros de la tripulación se denominan inicialmente piloto y copiloto.

Cualquiera de los miembros de la tripulación puede manejar durante el evento, excepto cuando son menores de 18 años.

8.2 Menores de edad.

Los competidores menores de 18 años, requieren consentimiento escrito de sus padres para poder competir.

Deberán cumplir con todos los requisitos de competidor, incluyendo la licencia deportiva de la FEMADAC.

Deberán ser autorizados previamente por la FEMADAC.

Los competidores autorizados menores de 18 años, pueden participar solamente como copilotos y en caso de conducir el vehículo durante cualquier tipo de sección, la tripulación queda inmediatamente descalificada del evento.

8.3 Durante el evento.

La tripulación completa debe estar completa durante todo el recorrido del evento, excepto cuando está previsto en este Reglamento. Si un miembro de la tripulación se retira o si se admite un tercero a bordo, el vehículo queda automáticamente descalificado del evento.

8.4 Cambios de pilotos.

Cualquier cambio de piloto / copiloto deberá ser informado por escrito al Director de Carrera y/o al Comisario Deportivo, antes del arranque de la competencia o antes del inicio de la en casos de fuerza mayor.

8.5 Responsabilidad del participante.

El participante, deslinda expresamente de cualquier responsabilidad civil o judicial a los organizadores del evento, a sus representantes y a todos los miembros del comité organizador.

El competidor es responsable de mantener un buen comportamiento y está sujeto al presente reglamento durante el desarrollo de todo el evento, aun cuando la tripulación no pueda continuar participando en el evento.

Las tripulaciones serán descalificadas del evento, si los vehículos de servicio, apoyo o la misma tripulación:

- Obstruyen deliberadamente el paso de los automóviles de competencia o no permitir que rebasen en una sección de velocidad cuando un auto de competencia es alcanzado por otro.
- Se comportan de manera antideportiva con otros competidores o con los oficiales.

El competidor es responsable del buen comportamiento de los mecánicos, servicios, personal de apoyo, jefe de equipo o dueño del automóvil de competencia, así como de las personas, amigos y familiares que asistan al evento. Todos ellos están sujetos al presente reglamento durante el desarrollo de todo el evento.

8.6 Juez.

Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva que cometa un competidor o participante, es juzgada por el Comisario Deportivo quien tiene la facultad y obligación de imponer amonestaciones, multas o penalizaciones que pueden llegar hasta la descalificación del evento.

8.7 Penalizaciones.

Todas las penalizaciones indicadas en términos de minutos o segundos en el presente reglamento equivalen a un punto por segundo de penalización.

Artículo 9. Categorías y Números de competencia.

9.1 Categorías.

Los autos de competencia se clasifican como sigue:

CATEGORIA	PRO	PLUS	FABRICACION
Modernos	Relación peso potencia Máximo 4.59 o menor	Relación peso potencia Mínimo 4.60 o mayor	1995 a 2024
Vintage	Relación peso potencia Máximo 3.19 o menor.	Relación peso potencia Mínimo 3.20 o mayor	1994 y anteriores

A consideración del organizador se podrá incluir cualquier otra categoría no este contemplada en este reglamento, previo acuerdo con el comisario deportivo del evento.

Para que exista una categoría, deberán arrancar el evento al menos tres vehículos de la misma categoría. De no ser así, pasarán a la categoría inmediata superior.

9.2 Números de competencia.

Para la confirmación de la inscripción y número de competencia, se aplicará el siguiente procedimiento:

- Al recibir la solicitud de inscripción y la descripción técnica del auto de competencia con fotografías, de acuerdo a lo indicado en los Artículos 5, 7, 8 y Capítulo VIII de este reglamento, el Comité Organizador verifica que el automóvil inscrito corresponde inicialmente a la categoría solicitada y que el número de competencia está disponible (no se ha asignado a otro competidor).
- El Comité Organizador acepta inicialmente la inscripción o la rechaza. Si es aceptada se confirma el número de competencia que haya sido solicitado y será publicado en la página oficial por e-mail o cualquier otro medio.
- Si el automóvil no está inscrito en la categoría adecuada, el Comité Organizador asigna la nueva categoría y un número de competencia disponible en la Categoría para la que el auto es elegible.
- Si el automóvil es elegible para la categoría solicitada en la solicitud de inscripción y el número de competencia solicitado ya fue asignado, el Comité Organizador asigna un número disponible en la categoría para la que está inscrito.
- Si al llegar al escrutinio el auto de competencia no cumple con lo indicado en la inscripción o en la descripción del vehículo, se clasificará en la categoría apropiada y un nuevo número de competencia será asignado por el director de escrutinio.
- Si el automóvil no cumple en ninguna categoría de competencia, no se le permite arrancar el evento.

9.3 Ausencia de números de competencia

El comité organizador suministra los números oficiales de competencia del evento.

Si en cualquier momento durante el desarrollo del evento se observa que:

- Falta un número de competencia, se impone una penalización de diez segundos.
- Faltan ambos números de competencia al mismo tiempo, el vehículo se descalifica del día.

9.4 Identificación de la tripulación.

Los nombres y tipo de sangre del piloto, su copiloto y el piloto/copiloto de reserva (si lo hay), deben aparecer en ambos lados del vehículo, mostrando su tipo de sangre y si tiene alergias.

La falta de cumplimiento a esta regla, por primera vez, está sujeta a una penalización de un minuto (60 puntos). La segunda vez se descalifica del día a la tripulación.

Artículo 10. Tarjetas de tiempos

Al inicio de cada día la tripulación recibe una tarjeta de tiempos con la hora de inicio de ese día, conforme al orden de arranque. Esta hora es obligatoria.

Esta tarjeta de tiempos debe entregarse al oficial del control en el arco de llegada o de fin de cada día. En caso de no haber arco de llegada deberá ser entregada al oficial de control de llegada.

Se entrega una nueva tarjeta de tiempos en el arco de inicio de cada día.

10.1

Cada tripulación es la única responsable de tener sus tarjetas de tiempos, y debe estar disponible a solicitud de cualquier oficial del evento para realizar los apuntes necesarios o alguna revisión.

10.2

El competidor puede hacer anotaciones o observaciones al reverso de la tarjeta de tiempos.

Cualquier corrección o enmendadura hecha por un competidor en la tarjeta de tiempos, implica una penalización de 15 segundos (15 puntos) para la tripulación, a menos que tal corrección o enmendadura sea realizada por un oficial autorizado y este firmada por este.

La única excepción a esto es la obligación del competidor de anotar en la cara de la tarjeta, en el espacio reservado para ello.

10.3

Los tiempos de los tramos cronometrados, son parte integral de las tarjetas de tiempos y están sujetos a las penalizaciones antes indicadas.

10.4

La tripulación es la única responsable de entregar sus tarjetas de tiempos en los diferentes puntos de Control, donde deben ser presentados personalmente por un miembro de la tripulación, para que los tiempos sean escritos por los oficiales. El competidor nunca debe escribir por si mismo los tiempos.

10.5

Por lo tanto, está sujeto al único criterio de la tripulación el momento en que entregan sus tarjetas de tiempos al oficial de control para que éste registre el tiempo y de verificar que el tiempo que escribe el oficial es el correcto.

10.6

Son motivo de penalización, la ausencia del tiempo marcado por un control de tiempo en la tarjeta de tiempos; el no entregar la tarjeta de tiempos oportunamente en un control, por causas atribuibles a la tripulación; o el no entregar la tarjeta de tiempos en el arco de fin de día aun cuando el automóvil pase por el arco a tiempo o haberla perdido.

La primera vez se penaliza con 1 minuto (60 puntos). Si cualquiera de estas anomalías se repite, una segunda vez se penaliza con 5 minutos (300 puntos). Y si pasa por tercera vez, se descalifica del evento a la tripulación.

Artículo 11. Leyes de tránsito.

11.1

Durante todo el evento, las tripulaciones y sus vehículos de servicio deben observar estrictamente las leyes de tránsito, especialmente en las ciudades y poblados por donde pasa el evento.

Si una tripulación o servicio no cumple con las leyes de tránsito, está sujeta a penalizaciones al juicio único del Comisario Deportivo, desde un mínimo de 30 segundos, hasta la descalificación del evento dependiendo de la falta.

Si una tripulación o servicio que está participando en el evento comete una infracción a las leyes de tránsito, la policía debe actuar con el infractor como si se tratase de cualquier usuario de la carretera, calle o avenida. En este caso, la policía puede incluso retener documentos del infractor o presentarlo ante las autoridades correspondientes.

Si un oficial del evento nota que una tripulación o servicio está infringiendo las leyes de tránsito debe dar aviso al Director de Carrera o si la policía decide no infraccionar a la tripulación, pero decide solicitar al organizador que amoneste al infractor, se aplican las penalizaciones antes indicadas, sujeto a lo siguiente:

- a) Que la notificación de la infracción llegue a manos del comité organizador a través de los canales oficiales y por escrito, antes de anunciar los resultados extraoficiales del día.
- b) Que las acusaciones estén bien detalladas como para identificar al piloto infractor y que los hechos se establezcan sin lugar a dudas, así como el lugar y hora de la infracción.
- c) A criterio del comité organizador.

Artículo 12. Reparaciones.

12.1

Durante todo el evento el automóvil de competencia debe circular por sus propios medios, desde el inicio hasta el final de cada día, pasando por todos los puestos de control en el sentido del evento incluidos los arcos.

Si un automóvil es remolcado, empujado o transportado en otro vehículo, queda penalizado, a menos que sea para regresarlo al camino o para dejar libre la carretera para el paso de otros vehículos en las tramo cronometrado (ver Artículo 30.4).

La sanción mínima para aplicar es la penalización máxima para toda la sección de que se trate (tiempo máximo asignado a la velocidad, más un minuto en los controles de tiempo al inicio y al fin de la sección) y queda al único juicio del Comisario Deportivo la descalificación de todo el día o incluso del evento, dependiendo de la naturaleza de la falta.

12.2

Las reparaciones solamente se permiten en las áreas oficiales de servicio o al final de cada día. Estas áreas de servicio están indicadas en la libreta.

Se permite hacer reparaciones, siempre y cuando estén fuera de una zona de control o parque cerrado, y las realicen los miembros de la tripulación por sí mismos y con las herramientas disponibles en el auto de competencia, cualquier falta a estas reglas antes indicadas, se penaliza con la descalificación del evento.

Artículo 13. Vehículos de servicio o apoyo.

13.1 Registro y seguro.

Con el propósito de controlar a los vehículos de servicio y apoyo, es obligatorio que estos autos se registren (sin cargo) y deben reservar sus puertas delanteras y un espacio en la parte trasera, para su identificación oficial. Sólo los vehículos de servicio o apoyo registrados e identificados tienen acceso a las áreas oficiales de servicio.

Si no están registrados e identificados como “Servicio” y con el número del auto al que apoyan, las tripulaciones se sancionan con 1 minuto (60 puntos).

Es obligatorio que los vehículos de servicio cuenten con una póliza de seguro contra daños a terceros, amparando la duración del evento. Se exigirá una copia de la póliza para el registro e identificación del vehículo durante la revisión administrativa de la tripulación.

Si el vehículo de servicio no tiene la póliza vigente, los participantes no tendrán derecho a arrancar y quedarán excluidos del evento y la cuota de inscripción no les será devuelta.

13.2 Circulación de los vehículos de servicio.

Los vehículos de servicio deben circular antes de los autos insignias o después del auto barredora y de todo el contingente de cola (autos oficiales y de competencia rezagados).

Cualquier vehículo de servicio con o sin calcomanías oficiales que se encuentre circulando entre los competidores durante el avance del rally, ocasionará la descalificación del día, del o de los autos de competencia a los que estén asignado.

Será motivo de descalificación del día que el vehículo de servicio rebase al vehículo barredora sin autorización del oficial que lo conduce.

13.3 Durante las tramo cronometrado.

Queda estrictamente prohibido que los vehículos de apoyo o servicio circulen durante las tramo cronometrado, mientras éstas se están compitiendo.

Los vehículos de apoyo que hubieren entrado a una etapa de velocidad antes del cierre de carretera deberán estacionarse siguiendo las instrucciones de los autos oficiales insignia y/o en lugares absolutamente seguros, fuera de trayectoria de despiste y donde ni obstruyan ni confundan a los competidores.

Al término de la etapa de velocidad no podrán moverse los vehículos de servicio hasta después del paso de la barredora y todo el contingente de cola. El contravenir este párrafo, llevará a la descalificación de todo el evento.

Cualquier otro vehículo que transporte algún miembro del equipo, este registrado o no, se considera como vehículo de apoyo y esta sujeto a estas regulaciones, cualquier falta será penalizada de acuerdo al presente reglamento

13.4 Penalizaciones.

Si los autos de apoyo o servicio cometen infracciones a las reglas antes mencionadas, las tripulaciones a las que sirven se sancionan a juicio del Comisario Deportivo desde una penalización en el tiempo acumulado, hasta la descalificación inmediata del evento dependiendo de la naturaleza de la infracción.

La descalificación del evento es automática si el vehículo de servicio circula en alguna sección de velocidad mientras se está compitiendo ésta, o si rebasan al auto barredora sin permiso del oficial que la conduce se pronunciará la descalificación de la día.

Artículo 14. Publicidad y Patrocinadores Oficiales.

14.1 Publicidad.

El Comité Organizador se reserva el derecho de usar las puertas delanteras y la parte superior del parabrisas del automóvil de competencia para los números de competencia oficiales y para la publicidad de los patrocinadores del evento. Si requiere algún espacio en las salpicaderas, será utilizado para el mismo propósito.

Por lo tanto, los competidores deben reservar los espacios arriba indicados para colocar la publicidad de los patrocinadores oficiales del evento, que proporciona el organizador y que es obligatoria.

Considerando la restricción anterior, los competidores pueden colocar la publicidad de sus patrocinadores En sus automóviles, siempre y cuando:

- No invada los espacios reservados para las calcomanías oficiales.
- No interfiera con la visibilidad de la tripulación.
- No exista conflicto con los patrocinadores del evento. Si este fuera el caso, sólo dos espacios de 21 cm², (7cm x 3 cm) como máximo, serán permitidos.

Los patrocinadores principales del evento deberán ser totalmente respetados, sin excepción. No se permite el conflicto de publicidad de los patrocinadores, excepto en los espacios del tamaño antes indicado. No cumplir con esta regla, significa la exclusión del evento.

La tripulación es responsable de la presencia y colocación adecuada de los rótulos oficiales y la publicidad obligatoria en el automóvil de competencia durante todo el evento.

14.2 Penalización.

Cualquier competidor que no cumpla con los requisitos de publicidad no tiene derecho a arrancar y queda excluido del evento.

Cualquier ausencia de publicidad obligatoria o si no se fija adecuadamente, se penaliza con 2 minutos. Si esta falta persiste, las sanciones pueden crecer a juicio del Director de Carrera e incluso se puede descalificar a la tripulación si así se juzga conveniente.

VI. Categorías y Elegibilidad de los automóviles de competencia.

Podrá participar cualquier tipo de automóvil, siempre y cuando cumpla con las leyes de tránsito mexicanas y las de su país de origen.

Artículo 15. Categorías.

Los autos de competencia se clasifican como sigue:

- Modernos: Grupo A, Grupo B.
- Clásicos: Grupo C, Grupo D.

Para que exista una categoría, deberán arrancar el evento al menos tres vehículos de la misma categoría. De no ser así, pasarán a la categoría inmediata superior.

Artículo 16. Elegibilidad de los automóviles de competencia

Todos los participantes deben asegurarse de que, para la fecha del escrutinio, su automóvil de competencia esté en regla conforme al Reglamento, para la categoría en la que está inscrito para definir su elegibilidad.

Además, los automóviles de competencia deben contar con el equipo de seguridad, de acuerdo a lo indicado en el capítulo VII de este reglamento.

Los automóviles de competencia y de servicio deben tener los seguros necesarios para que el auto de competencia sea elegible, de acuerdo con lo indicado al artículo 7 y 14 de este reglamento.

Artículo 17. Combustible.

Para todas las categorías se permite el uso de combustible de uso comercial o de gasolina de competencia, los equipos deben informar al comité organizador previamente al inicio de la competencia el tipo de combustible que utilizaran.

es obligatorio hacer la carga de combustible en las gasolineras o zonas de servicio a lo largo de la ruta. Queda estrictamente prohibido cargar combustible en otros lugares, bajo pena de descalificación de la día en la que se detecta la falta.

Artículo 18. Modificaciones a los automóviles de competencia.

18.1 Neumáticos.

Las llantas deberán ser Street legal DOT con dibujo.

18.2 Carrocería.

Deberá ser usado el parabrisas original o uno similar que cumpla las normas de seguridad.

Los parabrisas de cualquier otro material estarán estrictamente prohibido y no se permitirá que el auto arranque.

18.3 Frenos.

Los frenos son libres

18.4 Amortiguadores.

Los amortiguadores son libres, pero deben mantener los puntos de fijación originales.

18.5 Motores.

Los motores son libres, se deben informar al comité organizador la potencia en HP con la finalidad de definir la categoría en la que participa.

18.6 Transmisión y diferencial.

La transmisión y diferenciales son libres, pero deben mantener los puntos de fijación originales.

18.7 Peso.

El vehículo puede pesar hasta 5 % menos que el peso oficial de fábrica de ese modelo. Los competidores deben ser capaces de documentar el peso de fábrica.

Artículo 19: Recomendaciones (estas no son obligatorias, sino sugerencias).

19.1 Equipo de medición.

Se recomienda el uso de cualquier medidor de distancia mecánico o electrónico (Halda, terra trip o de otra marca), calibrado en kilómetros (1,000 m.), ya que todas las instrucciones en la libreta de ruta del evento están en sistema métrico.

19.2 Altura mínima recomendada.

Se recomienda un espacio libre mínimo de 20 cm. (7.9 pulgadas) entre el piso y el chasis.

VII. Equipo de Seguridad.

Artículo 20. Equipo de seguridad obligatorio.

Ignorar cualquiera de los requerimientos obligatorios indicados, serán causa de descalificación del evento y no se permitirá el arranque.

Todo el equipo de seguridad en los autos y el personal de cada piloto que este obsoleto o no trabaja apropiadamente, debe ser reemplazado, antes de comenzar el evento o después de un accidente.

Cuando el equipo no garantice la seguridad de cualquiera de los competidores será motivo de descalificación y no podrá arrancar y/o continuar en el evento.

Los rótulos de identificación deben ser claros y visibles.

El equipo de seguridad se podrá inspeccionar en cualquier momento del evento por cualquiera de los oficiales.

Todo el equipo siempre debe ser usado e instalado de acuerdo con las recomendaciones del fabricante sin cualquier tipo de modificación.

20.1 Roll Cage (Jaula).

Es obligatorio el uso de jaula de seis puntos, para autos todos los autos participantes.

a) Estructura de seguridad: Estructura multitubular instalada en el habitáculo muy cerca de la carrocería, concebida con el fin de evitar una deformación importante de la carrocería (chasis) en caso de choque o vuelco.

b) Arco de seguridad: Estructura tubular que forma un arco con dos bases de anclaje.

c) Arco principal (Dibujo 253-1): Estructura prácticamente vertical constituida por un arco tubular de una sola pieza (inclinación máxima +/- 10° con respecto a la vertical) situado en un plano transversal al vehículo e inmediatamente atrás de los asientos delanteros.

El eje del tubo debe estar en un solo plano.

d) Arco delantero (Dibujo 253-1): Similar al arco principal pero su forma sigue los montantes y el borde superior del parabrisas. El eje del tubo debe estar en un solo plano.

e) Arco lateral (Dibujo 253-2): Estructura casi longitudinal y prácticamente vertical constituida por un arco tubular de una sola pieza situado a lo largo de la parte derecha e izquierda del vehículo. El pilar delantero de esta estructura sigue el montante del parabrisas y de la puerta de forma tal que no impidan la entrada o salida del piloto o del copiloto y sus montantes traseros son casi verticales y deberán estar justo detrás de los asientos delanteros. Visto de lado, el montante debe ser recto.

f) Cartela (Dibujo 253-34) Refuerzo para un ángulo o unión hecho de chapa doblada en forma de "U" de espesor no inferior a 1mm. Los extremos de la Cartela (punto E) deben estar situados a una distancia del punto superior del ángulo (punto S) de 2 a 4 veces el diámetro exterior del tubo mayor de los tubos unidos. Se autoriza un recorte en el punto más alto del ángulo, pero su radio no debe ser superior a 1.5 veces el diámetro exterior del tubo mayor de los tubos unidos. Las caras planas de la Cartela pueden tener un recorte cuyo diámetro no debe ser superior al diámetro exterior del tubo mayor de los tubos unidos.

g) Semiarco lateral (Dibujo 253-3) Idéntico al arco lateral, pero sin pilar trasero.

- h) Tirante longitudinal: Tubo de una pieza casi longitudinal que une las partes superiores del arco principal y el delantero.
- i) Tirante transversal. Tubo semitransversal de una pieza que une los miembros superiores de los arcos o semiarcos laterales.
- j) Tirante diagonal: Tubo transversal que une los ángulos superiores del arco principal o uno de los extremos del miembro transversal en el caso de un arco lateral y el pie de anclaje opuesto inferior del arco o el extremo superior de un tirante trasero con el punto de anclaje inferior del otro tirante trasero.
- k) Refuerzo de la estructura: Miembro añadido a la estructura de seguridad para mejorar su resistencia.
- l) Placa de refuerzo: Placa metálica fijada a la carrocería/chasis bajo el pie de anclaje de un arco para repartir mejor la carga en la carrocería/chasis.
- m) Pie de anclaje: Placa soldada a un tubo de la estructura para permitir su atornillado y/o soldadura sobre la carrocería o sobre la estructura del chasis, generalmente sobre una placa de refuerzo.
- n) Tirantes desmontables: Miembros estructurales de una estructura de seguridad que se pueden desmontar.

20.2 Especificaciones.

20.2.1 Estructura básica.

La estructura básica debe estar realizada de acuerdo con alguno de los diseños siguientes: * 1 arco principal + 1 arco delantero + 2 miembros longitudinales + 2 tirantes traseros + 6 pies de anclaje (Dibujo 253-1) o * 2 arcos laterales + 2 miembros transversales + 2 tirantes traseros + 6 pies de anclaje (ver Dibujo 253-2) o * 1 arco principal + 2 semiarcos laterales + 1 miembro transversal + 2 tirantes traseros + 6 pies de anclaje (Dibujo 253-3). La parte vertical del arco principal debe ser tan recta como sea posible, estar lo más cerca posible del contorno interior de la carrocería y tener una sola curvatura en su parte vertical inferior. El montante delantero de un arco delantero o de un arco lateral debe seguir los montantes del parabrisas lo más cerca posible y tener una sola curvatura en su parte vertical inferior. Las conexiones de los miembros transversales de los arcos laterales, las conexiones de los miembros longitudinales al arco principal y delantero, así como la conexión de un semiarco lateral al arco principal, deben estar situadas al nivel del techo. En cualquier caso, no debe haber más de 4 uniones desmontables a nivel del techo. Los tirantes traseros deben anclarse cerca del techo y cerca de los ángulos superiores exteriores del arco principal, a ambos lados del vehículo, y está permitido hacerlo por medio de conexiones desmontables. 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.

20.2.2 Diseño:

Una vez que la estructura básica está definida, debe ser completada con miembros y refuerzos obligatorios (ver Artículo 20.2.2.a), a los cuales se podrán añadir miembros y refuerzos opcionales (ver Artículo 20.2.2.2).

Salvo que esté explícitamente autorizado o que se utilicen conexiones desmontables de conformidad con el Artículo 20.2.2.4., todos los tirantes y refuerzos tubulares deben ser de una sola pieza.

20.2.2.1 Tirantes y refuerzos obligatorios:

a) Tirante diagonal: Vehículos homologados antes del 01/01/2002: La estructura debe incorporar uno de los tirantes diagonales definidos por los Dibujos 253-4, 253-5 y 253-6. La orientación de la diagonal puede invertirse. En el caso del Dibujo 253-6, la distancia entre los dos anclajes de la carrocería/chasis no debe ser superior a 300 mm.

Los miembros deben ser rectos y pueden ser desmontables. El extremo superior de la diagonal debe unirse al arco principal a menos de 100 mm de la unión del arco principal con el tirante longitudinal trasero, o al tirante longitudinal trasero a menos de 100 mm de su unión con el arco principal (ver Dibujo 253-52 para las medidas).

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 (excepto para el caso del Dibujo 253-6).

Vehículos homologados desde el 01/01/2002:

La estructura debe tener dos miembros diagonales en el arco principal de acuerdo con el Dibujo 253-7.

Los miembros deben ser rectos y pueden ser desmontables.

El extremo inferior de la diagonal debe unirse con el arco principal o con el tirante trasero a menos de 100 mm del pie de anclaje (ver Dibujo 253-52 para las medidas). El extremo superior de la diagonal debe unirse al arco principal a menos de 100 mm de la unión de este con el tirante posterior.

b) Tirantes de puertas: Se deberán montar uno o varios tirantes longitudinales a cada lado del vehículo de acuerdo con los Dibujos 253-8, 253-9, 253-10 y 253-11 (Dibujos 253-9, 253-10 y 253-11 para vehículos homologados a partir de 01/01/2007).

Los dibujos pueden combinarse entre sí.

El diseño debe ser idéntico de ambos lados.

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 abertura de la puerta medida desde su base.

Si estos puntos de anclaje superiores están situados delante o detrás de la abertura de la puerta, esta limitación de altura es también válida para la intersección correspondiente al tirante y la abertura de la puerta.

En el caso de una protección en «X» (Dibujo 253-9), es aconsejable que los puntos de anclaje inferiores de los tirantes se fijen directamente sobre el larguero longitudinal del monocasco (chasis) y que al menos una parte de la «X» sea una barra de una sola pieza. La conexión de los tirantes de puertas con el pilar de refuerzo del parabrisas (Dibujo 253-15) está autorizada.

Para competiciones sin copiloto, dichos miembros pueden ser montados solo en el lado del conductor y no es obligatorio que el diseño sea idéntico en ambos lados.

c) Elementos de refuerzo de techo:

Para vehículos homologados a partir del 01/01/2005 únicamente:

La parte superior de la estructura de seguridad debe cumplir con las indicaciones de los Dibujos 253-12, 253-13 y 253-14.

Los refuerzos pueden seguir la curvatura del techo.

Para competiciones sin copiloto, en el caso del Dibujo 253-12 solamente, puede montarse un solo refuerzo, pero su conexión delantera debe estar situada del lado del piloto. Los extremos de los refuerzos deben estar a menos de 100 mm de la unión entre arcos y miembros (esto no será de aplicación para la punta de la V formada por los refuerzos en los Dibujos 253-13 y 253-14).

d) Pilar de refuerzo del parabrisas: Para vehículos homologados a partir del 01/01/2006 únicamente:

Deben estar montados a cada lado del arco delantero si la dimensión «A» es superior a 200 mm (ver Dibujo 253-15).

Puede ser curvado a condición de que sea rectilíneo en vista lateral y que el ángulo de la curvatura no exceda los 20°.

Su extremo superior debe estar a menos de 100 mm de la unión entre el arco delantero (lateral) y el miembro longitudinal (transversal) (ver Dibujo 253-52 para las medidas). Su extremo inferior debe estar a menos de 100 mm del pie de anclaje (delantero) del arco delantero (lateral).

e) Refuerzo de ángulos y uniones:

Las uniones entre:

- los miembros diagonales del arco principal,
- los refuerzos del techo (configuración según Dibujo 253-12 y únicamente para vehículos homologados a partir de 01/01/2007),
- los tirantes de las puertas (configuración del Dibujo 253-9),
- los tirantes de las puertas y los pilares de refuerzo del parabrisas (Dibujo 253-15), deben estar reforzadas por un mínimo de 2 cartelas de conformidad con el Artículo 52.2.14.

Si los tirantes de las puertas y el pilar de refuerzo del parabrisas no están situados en el mismo plano, el refuerzo puede estar fabricado en chapa de acero, siempre que cumpla con las dimensiones del Artículo 253-8.2.14.

20.2.2.2 Tirantes y refuerzos opcionales:

Excepto otras indicaciones dadas en el Artículo 20.2.2.1, los tirantes y refuerzos mostrados en los Dibujos 253-12 a 253-21 y 253-23 a 253-33 son opcionales y pueden ser instalados a voluntad del fabricante. Deben estar soldados o bien instalados mediante conexiones desmontables.

Todos los tirantes y refuerzos mencionados anteriormente pueden utilizarse por separado o combinados entre sí.

a) Refuerzo de techo (Dibujos 253-12 a 253-14):

Opcionales únicamente para los vehículos homologados antes del 01/01/2005.

Para competiciones sin copiloto, en el caso del Dibujo 253-12 solamente, puede montarse un solo refuerzo pero su conexión delantera debe estar situada del lado del piloto.

b) Pilar de refuerzo del parabrisas (Dibujo 253-15): Opcionales únicamente para los vehículos homologados antes del 01/01/2006. Este refuerzo puede ser curvado a condición de que sea rectilíneo en vista lateral y que el ángulo de la curvatura no exceda los 20°.

c) Diagonales entre los tirantes traseros (Dibujo 253-21): La configuración del Dibujo 253-21 puede ser reemplazada por la del Dibujo 253-22, en el caso de que se instale un refuerzo en el techo de acuerdo con el Dibujo 253-14.

d) Puntos de anclaje de la suspensión delantera (Dibujo 253-25): Las extensiones deben estar conectadas a los puntos de anclaje superiores de la suspensión delantera.

e) Tirantes transversales (Dibujos 253-26 a 253-30):

Los miembros transversales montados sobre el arco principal o entre los tirantes traseros pueden usarse para los anclajes de los arneses de seguridad, conforme al Artículo 253-6.2 (está prohibida la utilización de conexiones desmontables).

Para los miembros mostrados en los Dibujos 253-26 a 253-27, el ángulo entre el brazo central y el vertical debe ser de 30° como mínimo.

El miembro transversal fijado al arco delantero no debe invadir el espacio reservado para los ocupantes. Debe estar situado tan alto como sea posible, pero su borde inferior no debe encontrarse por encima del punto más elevado del salpicadero.

Para vehículos homologados a partir del 01-01-2007, no debe posicionarse por debajo de la columna de dirección.

f) Refuerzos de ángulo o de uniones (Dibujos 253-31 a 253-34):

Los refuerzos deben estar hechos de tubos o chapa curvada en forma de U de conformidad con el Artículo 52.1.f.

El espesor de los elementos que formen un refuerzo no debe ser menor de 1,0 mm. Los extremos de las barras de refuerzo tubulares no deben situarse más abajo o a más distancia de la mitad de la longitud del miembro al que van unidos, a excepción de aquellos del arco delantero, que pueden llegar hasta la unión de las barras de refuerzo de las puertas y el arco delantero.

20.2.2.3 Configuración mínima de la estructura de seguridad.

La configuración mínima de la estructura de seguridad se define como sigue:

Vehículos homologados entre el 01/01/2002y el 31/12/2004 Dibujo 253-35A Dibujo 253-35A entre el 01/01/2005 y el 31/12/2005 Dibujo 253-35B a partir del 01/01/2006 Dibujo 253-35C Las barras de las puertas y los refuerzos del techo pueden variar de conformidad con los Artículos 20.2.2.1.b. y 20.2.2.1c.

20.2.2.4 Tirantes desmontables.

Si se usan tirantes desmontables en la construcción de una estructura de seguridad, las conexiones desmontables utilizadas deben ser conformes a un tipo aprobado por la FIA (ver Dibujos 253-37 a 253-47). No podrán soldarse después de ensamblarse. Los tornillos y las tuercas deben ser de calidad ISO 8.8 o superior (norma ISO). Las conexiones desmontables especificadas en los Dibujos 253-37, 253-40, 253-43, 253- 46 y 253-47 están reservadas solamente para fijar los tirantes y los refuerzos opcionales descritos en el Artículo 253-8.3.2.2, y está prohibido utilizarlas para unir las partes superiores del arco principal, del arco delantero, de los semiarcos laterales y de los arcos laterales.

20.2.2.5 Especificaciones complementarias:

Longitudinalmente, la estructura 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 estructura de seguridad y los puntos de anclaje de las barras estabilizadoras traseras en el monocasco/ chasis. Cada uno de esos puntos de anclaje puede ser conectado a la estructura de seguridad mediante un solo tubo de 30 x 1,5 mm.

Para vehículos homologados a partir del 01/01/2002:

En protección frontal, los refuerzos de los ángulos y de las uniones de los ángulos superiores del arco delantero deben ser visibles únicamente a través de la superficie del parabrisas descrita en el Dibujo253-48.

Para todas las estructuras de seguridad para vehículos de rallyes homologados a partir de 01/01/2001:

La apariencia de la estructura de seguridad en la abertura de la puerta debe cumplir con los criterios siguientes (ver Dibujo 253-49):

- Dimensión A: debe tener un mínimo de 300 mm.

- Dimensión B: debe tener un máximo de 250 mm.
- Dimensión C: debe tener un máximo de 300 mm.
- Dimensión E: no debe ser superior a la mitad de la altura de la abertura de la puerta (H).

20.2.2.6 Puntos de anclaje de la estructura a la carrocería/chasis.

El mínimo de puntos de anclaje es:

- uno para cada montante del arco delantero;
- uno para cada montante de los arcos laterales o semiarcos laterales;
- uno para cada montante del arco principal;
- uno para cada tirante longitudinal trasero.

Para conseguir un montaje óptimo en la carrocería, el guarnecido original puede ser modificado junto a la estructura de seguridad o sus puntos de anclaje, recortándolo o modificándolo localmente.

Sin embargo, esta modificación no permite la eliminación completa de partes de la tapicería o guarnecido.

Si es necesario, la caja de fusibles podrá ser trasladada para permitir el montaje de la estructura de seguridad.

Puntos de anclaje del arco delantero, arco principal, arcos laterales o semiarcos laterales:

Cada punto de anclaje debe incluir una placa de refuerzo de un espesor de, al menos, 3 mm.

Cada pie de anclaje debe estar fijado por, al menos, 3 tornillos en una placa de refuerzo de acero, soldada a la carrocería, que tenga al menos 3 mm de espesor y una superficie mínima de 120 cm².

Para vehículos homologados a partir del 01/01/2007, el área de 120 cm² debe ser la superficie de contacto entre la placa de refuerzo y la carrocería. Se muestran ejemplos en los Dibujos 253-50 a 253-56.

Para el Dibujo 253-52, la placa de refuerzo no requiere necesariamente estar soldada a la carrocería.

En el caso del Dibujo 253-54, los laterales del punto de anclaje pueden cerrarse con una placa soldada. Los tornillos deben ser, al menos, de diámetro M8 y de calidad ISO 8.8 o superior (norma ISO). Las tuercas serán autoblocantes o dotadas de arandelas de bloqueo.

El ángulo entre 2 tornillos (medido con respecto al eje central del tubo al nivel del pie de anclaje, cf. Dibujo 253-50) no debe ser inferior a 60 grados.

Puntos de anclaje de los tirantes traseros:

Cada tirante longitudinal trasero deberá estar fijado con al menos 2 tornillos M8 y placas de refuerzo cuya superficie mínima sea de 60 cm² (Dibujo 253-57), o bien fijado con un solo tornillo a doble cizalladura (Dibujo 253-58), siempre que este sea de la sección y resistencia adecuadas y a condición de que se suelde un manguito al tirante.

Estas exigencias son las mínimas.

Como complemento, pueden utilizarse fijaciones suplementarias, las placas de apoyo de los pies de los arcos pueden soldarse a las placas de refuerzo, la estructura de seguridad (tal como ha sido definida en el Artículo 253-8.3.1) puede soldarse a la carrocería/chasis.

Caso especial: Para carrocerías/chasis que no sean de acero, cualquier soldadura entre la estructura de seguridad y la carrocería/chasis está prohibida, solo se permite el pegado de la placa de refuerzo en la carrocería/chasis.

20.2.3 Especificaciones de los materiales

Solo se autorizan tubos de sección circular.

Especificaciones de los tubos utilizados:

MATERIAL	RESISTENCIA MÍNIMA A LA TRACCIÓN	DIMENSIONES MÍNIMAS	UTILIZACIÓN
Acero al Carbono no aleado, conteniendo un máximo del 0.3% de carbono	350 N/mm ²	45x2.5 (1.75"x0.095") o 50x2.0 (2"x0.083")	Arco principal o arcos laterales y tirante transversal trasero
		38 X2.5 (1.5X0.095") o 40X2.0 (1.6"X0.083")	Semiarcos laterales y otras partes de la estructura de seguridad (salvo que se indique lo contrario en los artículos anteriores)

Nota: Para un acero no aleado, el contenido máximo de aditivos es de 1,7% para manganeso y de 0,6% para otros elementos.

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

El curvado del tubo debe hacerse en frío con un radio de curvatura (medido en el eje del tubo) de, al menos, tres veces el diámetro del tubo.

Si el tubo se ovaliza durante esta operación, la relación entre el diámetro menor y mayor deberá ser de 0,9 como mínimo.

La superficie al nivel de los ángulos debe ser uniforme, sin ondulaciones ni fisuras.

20.2.4 Indicaciones para la soldadura:

Deberá cubrir todo el perímetro del tubo. Todas las soldaduras deben ser de la mejor calidad posible y de una penetración total (preferentemente, soldadura al arco en atmósfera de gas inerte). 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 de gas inerte).

20.5 Revestimiento protector:

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

En aquellos puntos en los que los cascos de los ocupantes pudieran entrar en contacto con la estructura de seguridad, el revestimiento debe cumplir con la norma FIA 8857-2001 tipo A (ver la Lista Técnica n.º 23 «Revestimiento de arco de seguridad homologado por la FIA») y estar fijado de manera permanente a la estructura.

20.6. Homologación por la CNRM. 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 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 Comisarios 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:

- Que 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.
- Que 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 20.1.a, 20.1.b o 20.1.c, siguientes.

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.

20.7. 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 52.2.a.1. del presente reglamento).

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

20.9 Sujetadores de cofre.

Son obligatorios los sujetadores metálicos o cinturones en todos los autos, para mantener cerrados el capo del motor (cofre) y la cajuela.

20.10 Extintor de fuego.

Está prohibido el uso de los productos BCF, NAF.

20.10.1 Sistemas instalados.

a) 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. La cantidad mínima de agente extintor debe ser de 3 kg.

b) Localización. Todas las botellas de los extintores deberán protegerse adecuadamente y estar situados en el habitáculo. Sin embargo, la botella puede instalarse en la cajuela siempre que se encuentre al menos a 300mm de los bordes exteriores de la carrocería en todas las direcciones horizontales. Esta botella debe estar fijada, como mínimo mediante 2 bandas metálicas bloqueadas con tornillos. 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 canalizaciones de plástico están prohibidas y las canalizaciones de metal son obligatorias.

c) 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 el interruptor corta corriente 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.

d) El sistema: Debe funcionar en todas las posiciones.

e) 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.

20.10.2. Extintores manuales.

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

b) Agentes extintores permitidos: AFFF, FX G-TEC, Viro3, polvo o cualquier otro agente extintor homologado por la CNRM.

c) Cantidad mínima de agente extintor:

- c.1) AFFF: 2.4 litros.
- c.2) FX G-TEC: 2.0 kg.
- c.3) Viro3: 2.0 kg.
- c.4) Polvo: 2.0 kg.
- c.5) Zero 360: 2.0 kg.

d) Presurización. Todos los extintores deben estar presurizados en función de su contenido:

- d.1) AFFF, FX G-TEC, ZERO 360 y Viro 3: de acuerdo con las instrucciones del fabricante.
- d.2) Polvo: Mínimo 8 bar, Máximo 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.

e) Información. Lo siguiente deberá figurar visiblemente en cada extintor.

- e.1) Capacidad.
- e.2) Tipo de agente extintor.
- e.3) Peso o volumen del agente extintor.
- e.4) 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, o bien la fecha límite de validez correspondiente.

f) Protección. Todos los extintores deben estar protegidos adecuadamente.

Sus fijaciones deben ser capaces de soportar desaceleraciones de 25 g. Además, solo se aceptarán las fijaciones metálicas de desprendimiento rápido con abrazaderas metálicas (mínimo 2).

g) Acceso Los extintores deben ser fácilmente accesibles al piloto y copiloto

20.11 Elementos de seguridad adicional. (Front and Head Restraints)

Es obligatorio el uso de protectores de cabeza y cuello homologados FIA o SFI

Front and Head Restraints.

FIA Standard 8858-2002, 8858-2010 Technical List #36 <https://www.fia.com/regulation/category/761>
SFI Head and Neck Restraint Systems Spec 38.1 <https://sfifoundation.com/autoracing/>

20.5 Cinturones de seguridad (arnés de seguridad) y asientos.

El uso de cinturones de seguridad tipo arnés de al menos cinco puntos y de 3 pulgadas de ancho mínimo) es obligatorio, y deben cumplir estrictamente con lo estipulado en el reglamento de la CNRM 2023 en el artículo 50.

Los cinturones no pueden tener más de 5 años de haberse fabricado y deben tener alguna homologación internacionalmente (SFI, FIA, etc)

Los cinturones deben usarse de conformidad con las instrucciones del fabricante, sin modificaciones y sin eliminar piezas (la eficacia y duración de los cinturones de seguridad, está directamente relacionada con la forma en la que se instalan, se usan y se mantienen).

Los cinturones deben remplazarse después de un accidente serio o si están cortados, deshilachados o debilitados por la acción de la luz del sol o de productos químicos o si el ancho de los cinturones no es uniforme. También deben cambiarse si las piezas de metal o las hebillas están deformadas.

Todo cinturón que a juicio de Escrutinio está vencido o no funciona correctamente, debe cambiarse, ya sea para iniciar del evento o después de un accidente. El no cumplir con esta disposición, implica que el automóvil no tendrá derecho a arrancar el evento o continuar en él, después de un accidente.

20.6 Equipo eléctrico obligatorio.

- Se recomienda que los faros delanteros permanezcan encendidos durante todo el evento.
- Luces intermitentes de emergencia.
- Luces direccionales, adelante y atrás.
- Luces de freno (stops).
- Cornetas de aire o claxon.
- Limpia parabrisas
-

Es obligatorio colocar un interruptor general de corriente en lugar visible instalado por el exterior del vehículo

20.7 Cascos.

Es obligatorio para todos los competidores (piloto y copiloto) el uso de casco que cumpla con alguna de las siguientes especificaciones como mínimo:

Casco / Helmet

FIA Standard 8860-2010 Technical List #33 <https://www.fia.com/regulation/category/761>
FIA Standard 8858-2010 Technical List #41 <https://www.fia.com/regulation/category/761>
FIA Standard 8859-2015 Technical List #49 <https://www.fia.com/regulation/category/761>
FIA Standard 8860-2018 Technical List #69 <https://www.fia.com/regulation/category/761>

SFI Motorsports Helmets Spec 41.1 <https://sfifoundation.com/autoracing/>
SFI Flame Resistant Motorsports Helmets Spec 31.1 <https://sfifoundation.com/autoracing/>

Para los competidores en autos abiertos se recomienda ampliamente el uso de cascos integrales cerrados.

No se permiten los cascos homologados SM para motociclismo.

El casco deberá llevar el nombre, tipo de sangre, factor RH y alergias del competidor. Este requisito es indispensable y el competidor que no lo cumpla, no tendrá derecho a arrancar, hasta que satisfaga este requisito.

20.8 Traje / vestuario.

El uso de overol (nómex) resistente al fuego durante toda la competencia, es obligatorio para todos los competidores y deben cumplir con alguna de las siguientes normas:

Ropa / Clothing

FIA Standard 8856-2000 Technical List #27 <https://www.fia.com/regulation/category/761>

FIA Standard 8856-2018 Technical List #74 <https://www.fia.com/regulation/category/761>

SFI Driving Suits Spec (3.2A/1 , 3.2A/3 , 3.2A/5)(3.2A/10 , 3.2A/15, 3.2A/20)<https://sfifoundation.com/autoracing/>

SFI Advanced Driving Suits Spec 3.4 <https://sfifoundation.com/autoracing/>

SFI Driving Gear Accesories Spec 3.3 <https://sfifoundation.com/autoracing/>

El overol deberá tener, en un lugar visible, ya sea impreso o bordado, el nombre, tipo de sangre, factor RH y alergias del competidor.

Los zapatos deben ser tipo bota antifuego homologados (FIA o SFI).

Es obligatorio uso de balaclavas y guantes homologados. (FIA o SFI).

20.9 Rótulos de Identificación.

El nombre, tipo de sangre y factor RH de los competidores deberá estar claramente indicado a los lados del automóvil de competencia.

20.10 Equipo de emergencia obligatorio.

Es obligatorio contar en los autos de competencia con:

- Dos banderas rojas o paneles de señalización reflejantes.
- Lámpara de mano.
- Dos collarines cervicales blandos (uno para cada competidor).
- Estuche completo de primeros auxilios.
- Rin y llanta de refacción.
- Gato.

IX. Desarrollo del evento.

Artículo 21. Orden de arranque.

Es obligación de los competidores el conocer su hora y orden de arranque.

21.1

El orden de arranque del primer día será decidido a criterio del Director de Carrera así como del Comisario del Evento.

Los tiempos exactos de inicio se publican de acuerdo con la clasificación general por grupos u orden de arranque, indicando: lista de tripulaciones admitidas, hora de inicio y día.

Para el primer día, la hora y orden de arranque se publican el 07 de marzo a las 18:00 horas en la Junta de Pilotos.

El Organizador ha fijado un intervalo de 1 minuto para el arranque entre cada tripulación. Este intervalo es el mismo para todas las tripulaciones, excepto cuando se necesita más tiempo para los autos de intervención médica.

21.2

Para los demás días se determina conforme a los resultados de los tramos cronometrados del día anterior, sin distinguir grupos ni categorías.

El orden de arranque se publica en la junta de pilotos o en el pizarrón de avisos del hotel.

El orden de arranque de cada día permanece sin cambio hasta la reclasificación en la vuelta en "U".

Artículo 22. Arranque.

22.1

Los automóviles de competencia deben presentarse en el área de formación de cada día, cuando menos 30 minutos antes de su hora ideal de inicio. En este momento, al menos uno de los competidores debe recoger su tarjeta de tiempos y en su caso, los boletines del día

El llegar tarde a la formación, así como el paso por el arco de salida fuera de su orden de arranque o de su hora ideal de paso se penalizan como control "T".

Si la tripulación se presenta con más de 15 minutos de retraso a la formación, para recoger su tarjeta de tiempos, se penaliza con 2 minutos y puede arrancar en su orden de salida el resto de las secciones, si llega a tiempo al primer control "CH". En caso contrario deberá conservar durante todo el día el orden de paso por el primer control "CH".

Los horarios de formación e inicio de cada día se pueden ver en el Capítulo III (Programa) de este Reglamento.

Los competidores deben observar estrictamente su orden de arranque y no obstruir el paso a los competidores que arrancan antes.

Si un vehículo obstruye el paso de otro que arranca antes, se le penaliza con 1 minuto, a menos que el paso de su vehículo haya sido obstruido y que lo reporte 10 minutos antes de su hora de inicio.

El oficial de control del arco, si así lo juzga pertinente, puede dar el paso a los vehículos antes de su hora ideal de inicio y el competidor debe obedecerlo.

Si una tripulación se presenta directamente al inicio de la primera sección de velocidad, sin haberse presentado en el arco de inicio y sin su tarjeta de tiempos, además de la penalización antes indicada, la tripulación arranca al final de todos los competidores que cumplieron con su obligación de pasar por el arco de inicio.

Artículo 23. Tiempos de Paso.

23.1

Las tripulaciones están obligadas a pasar por los controles de paso en la hora, minuto y segundo adecuados.

La hora de inicio de cada día está indicada en su tarjeta de tiempos, además deberán respetar el orden de arranque de la día. El no hacerlo es motivo de penalización conforme al Artículo 20.

El tiempo establecido para cubrir la distancia de cada sección aparece en las tarjetas de tiempos y en la libreta de ruta, así como en el resumen de distancias y tiempos para Rally Hecho en México.

Cualquier tripulación puede llegar tarde al inicio de una sección, si su atraso total acumulado hasta ese punto no excede de quince minutos, que es la máxima tolerancia. Si se presenta con menos de quince minutos de atraso acumulado, su penalización corresponde a la de un control "T".

Si excede los 15 minutos acumulados, no tiene derecho al arranque de las siguientes secciones de velocidad de la día y se le penaliza con el tiempo máximo de cada velocidad más 1 minuto (60 puntos) por cada control "T" y cada control "CH".

Si el oficial de control no percibe esa anomalía (más de 15 minutos acumulados de atraso) y la tripulación toma el arranque de esa velocidad, de cualquier forma se le penaliza con el tiempo máximo asignado a cada velocidad y en los controles de tiempo ("T" y "CH").

Si el retraso es menor a 15 minutos acumulados, puede arrancar las siguientes tramo cronometrado en su nuevo tiempo (asignado por el oficial de control) y de acuerdo con éste se calcula nuevamente su hoja de tiempos; por lo tanto, si la tripulación viene retrasada, debe respetar su nuevo orden de arranque hasta el final de la día de acuerdo a su nuevo tiempo asignado.

El intervalo de arranque entre cada competidor no será modificado y debe respetarse.

23.2

Las horas, minutos y segundos siempre se muestran en la forma 00:01:00 hasta 23:59:59. Sólo los minutos transcurridos en su totalidad se cuentan para propósitos de penalización en los controles de tiempo.

Durante todo el evento, el tiempo oficial (solo segundos y minutos) es el que emite la estación W.W.V. (reloj atómico) de Fort Collins, Colorado, Estados Unidos.

23.3 Libreta de Ruta.

Todas las tripulaciones reciben una Libreta de Ruta que contiene una descripción detallada de la ruta que debe seguirse.

El cumplimiento total de la ruta desde el arco de salida hasta el de llegada es obligatorio.

Si la ruta no se respeta o no se completa, la penalización a aplicar es un minuto en el primer control de tiempo no pasado más un minuto en los siguientes controles de tiempo, más el tiempo máximo asignado a las tramo cronometrado posteriores al primer control de tiempo no pasado.

Si se pierde la Libreta de Ruta, el organizador no tiene la obligación de reponerla. En el caso de ser posible tendrá un costo.

Artículo 24. Controles. Previsiones generales.

24.1 Controles visibles.

Todos los controles de paso (Arcos de inicio de día y controles “D” a la entrada y salida de las secciones de servicio); de tiempo (“CH”, “T” y arcos de fin de día) y de inicio y fin de cada velocidad (“A”, “B” y “C”), están señalizados y visibles.

24.2 Señalización en controles de tiempo.

El inicio de las zonas de control, está indicado por una señal de advertencia con un reloj en fondo amarillo, a una distancia aproximada de 15 metros antes del puesto de control. El puesto de control está indicado por una señal idéntica en fondo rojo. El final de la zona de control está indicado por una señal con tres líneas transversales en fondo blanco, aproximadamente 25 metros después del control

24.3 Zona de control.

Todas las zonas de control (entre la señal con fondo amarillo en los controles “A” y “T” o señal con bandera verde en el control B y la señal con líneas transversales), se consideran como “parque cerrado” (ver artículo 30).

24.4 Tiempo dentro de la zona de control.

El tiempo de paro dentro de una zona de control, no debe exceder el tiempo necesario para que el control opere correctamente.

Una vez que el oficial ha escrito la hora de paso en la tarjeta de tiempos, el vehículo debe salir inmediatamente de la zona de control.

En el caso de inicio de velocidad, este tiempo lo decide el oficial de control, quien indica a la tripulación el momento de inicio en el control “A”.

24.5 Entrada a la zona de control.

Está estrictamente prohibido lo siguiente:

- a) Entrar en una zona de control en cualquier sentido que no sea el del evento.
- b) El pasar dos veces un control o reentrar a la zona de control.

Una vez que se entra a la zona de control, se debe pasar el control correspondiente en un lapso no mayor a un minuto y no se puede circular en reversa.

Si el competidor ha entrado a la zona de control, puede esperar su tiempo de paso por el mismo, pero no puede retroceder para hacer reparaciones u otras intervenciones al automóvil.

El infringir estas reglas, se penaliza con 5 minutos (300 puntos); y si reincide significa la descalificación de la sección; y si se repite por tercera vez, la penalización será la descalificación de toda la día (asignación del máximo tiempo en todas las tramo cronometrado las 1 minuto de penalización en los arcos y en todos los controles de tiempo).

24.6 Tiempo real registrado en las tarjetas de tiempo.

El tiempo ideal para pasar por un control de tiempo (“CH” ó “T”) es responsabilidad única de la tripulación, quien puede consultar el reloj del oficial de control antes de entregarle la tarjeta de tiempos para registrar su tiempo de paso.

El oficial de control de tiempo (“CH” o “T”) no debe proporcionar información de la hora ideal o real de paso para ayudar al competidor.

En los controles tipo “A”, el oficial de control debe indicar al competidor su hora de inicio de la velocidad.

En los controles tipo “C”, el oficial debe indicar al competidor su hora de paso por el control tipo “B” de fin de la sección de velocidad.

Registro de la Tarjetas de Tiempos en el control y suma de tiempos del competidor.

Penalizaciones por sumas??????

24.7 Apertura y cierre de los puestos de control.

Todos los controles deben estar en su posición y listos para funcionar 10 minutos antes de la hora ideal de paso de la primera tripulación y terminan su operación 15 minutos después del paso de la última tripulación clasificada para la sección del día.

Excepto cuando el Director de Carrera indique otra cosa y aun cuando llegue una tripulación estando los oficiales del puesto de control, éstos deben concluir sus funciones a los 15 minutos después del paso de la última tripulación anunciada para la sección del día.

24.8 Instrucciones de los oficiales de control.

Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del oficial encargado de cualquier puesto de control. La falta en la observancia de esto, puede llevar a multas, penalizaciones e incluso hasta la descalificación, al juicio único del Comisario Deportivo. Como mínimo se aplica una penalización de 2 minutos (120 puntos).

24.9 Identificación de los oficiales de control.

Todos los oficiales de control se identifican por medio del uso de uniforme oficial e identificación que los acredita.

Artículo 25. Controles de paso (Arcos de inicio de día y “D”), controles de tiempo (“CH” y “T” y arcos de fin de día).

25.1 Controles de paso.

Los controles de paso se refieren a los arcos de inicio y a los controles de inicio y fin de las áreas de servicio, en donde aplica el siguiente procedimiento.

El procedimiento para pasar el arco de fin de día, también se describe en este artículo, aun cuando se trata de un control de tiempo “T” con holguras.

25.2 Arco de inicio de día. Control “D”.

Se debe respetar la hora y el orden de arranque y no debe obstruirse el paso a los competidores que arrancan antes.

Al pasar por el arco se registra el tiempo. El competidor puede pasar por el arco antes o después de la hora ideal, pero solamente si así lo solicita el oficial de control.

El no pasar por el arco u obstruir a otro competidor, significa las penalizaciones indicadas en el Artículo 23.1

25.3 Arco de fin de día. Control “T”.

En este punto la tripulación completa y el automóvil de competencia por sus propios medios, deben pasar por el arco y entregar la tarjeta de tiempos al oficial. Este hecho significa el paso por el control.

Este control no penaliza el adelanto ni el atraso hasta 15 minutos.

En el caso de no pasar por el arco de fin de día o pasarlo fuera de los márgenes de tiempo establecidos, se penaliza con 2 minutos (120 puntos) Estas penalizaciones sólo se refieren a no pasar por el arco, por lo tanto, puede haber penalizaciones adicionales, como ser remolcado o la tripulación no está completa, etc.

25.4 Áreas de servicio. Control D.

En estos puntos no existen penalizaciones por la hora de paso, pero el no pasarlo tendrá una penalización de un minuto.

Es obligación de los competidores verificar con el oficial del control “D” la duración de la sección de servicio.

Cualquier ajuste de tiempo por parte de la organización, modificará el tiempo de la sección de servicio.

25.5 Controles de tiempo.

En los controles de tiempo (“CH” y “T”), el oficial de control debe escribir la hora de paso por el control en la tarjeta de tiempos, tan pronto como uno de los competidores se la entregue. El tiempo que se le asigna a la tripulación en este tipo de controles, corresponde al momento en el que uno de los competidores le entrega su tarjeta de tiempos al oficial de control o al momento en que la llanta delantera físicamente pasa por el punto de control, aun cuando no se le entregue al oficial la tarjeta de tiempos.

25.6 Paso por un control de tiempo.

El procedimiento inicia en el momento que el competidor entra en la zona de control.

Para que el oficial de control tome el tiempo de paso, es requisito indispensable que la tripulación completa y el automóvil de competencia estén dentro de la zona de control, si ésta se encuentra libre para el paso del vehículo.

Cuando la zona de control esté invadida por otros automóviles de competencia y sea materialmente imposible que el vehículo entre a la zona de control, uno de los competidores debe bajar del automóvil y acercarse hasta el puesto de control, esperar su tiempo y entregar la tarjeta de tiempos al oficial de control para que éste registre la hora de paso en su hoja de control y en la tarjeta de tiempos del competidor.

El tiempo que se registra como paso por el control, se indica en la hoja de control y en la tarjeta de tiempos del competidor, incluyendo minutos y segundos.

La tripulación no incurre en penalización si entra a la zona de control dentro del minuto de la hora ideal de paso o en el minuto anterior.

La tripulación no incurre en penalización por retraso si presenta su tarjeta de tiempos al oficial de control dentro del minuto de la hora ideal de paso.

En el caso de presentar la tarjeta antes de tiempo (en el minuto anterior a la hora ideal de paso o antes), la tripulación se penaliza con 5 segundos por cada minuto de adelanto. Si el adelanto es mayor a 5 minutos, la penalización es de 5 minutos.

Por lo tanto, si un competidor llega al punto de control con una anticipación tal, que los oficiales de control aún no ocupan su puesto, debe detenerse con el suficiente espacio para permitir que los oficiales coloquen las señales de control y esperar su hora de entrada a la zona de control, para que se registre su hora de paso.

En el caso de presentar la tarjeta después de tiempo (después de transcurrir el minuto de la hora ideal de paso), la tripulación se penaliza con 1 segundo por cada minuto de atraso. Si el atraso es mayor a 15 minutos acumulados, la penalización es de 1 minuto en ese control más lo indicado en el Artículo 24.3.

25.7 Ejemplo.

1. Si una tripulación debe pasar el control a las 10:23:00, se considera a tiempo si lo pasa entre las 10:23:00 y las 10:23:59

En este caso puede entrar a la zona de control sin penalización desde las 10:22:01

2. Si una tripulación debe pasar el control a las 15:18:30, se considera a tiempo si lo pasa entre las 15:18:30 y las 15:19:29

En este caso puede entrar a la zona de control sin penalización desde las 15:17:31

Las tripulaciones están obligadas a cumplir con este procedimiento, especialmente en lo relacionado con respetar el ingreso a la zona de control (máximo un minuto antes de su hora ideal de paso). El oficial de control debe reportar al Director de Carrera por escrito, las tripulaciones que no cumplan con este procedimiento, para que sean penalizadas con 1 minuto (60 puntos).

25.8 Tiempo al abandonar el control

Si la siguiente sección no inicia con una velocidad, el control de tiempo (Control "T") funciona para ambas secciones y el tiempo real de paso por el control es el mismo, tanto para el final de la sección anterior como para el inicio de la siguiente sección (redondeado al minuto o al segundo 30, para que coincida con la hora ideal de paso).

De otra forma, cuando la siguiente sección al control de tiempo (Control "CH") es una velocidad, se aplica el siguiente procedimiento:

- a) Los dos controles se ubican dentro de una misma zona de control y las señales que se tienen son las siguientes (ver Apéndice 2):
 - Señal amarilla con reloj (inicio de la zona de control).
 - Señal roja con reloj (puesto de control) a una distancia aproximada de 15 metros. Control "CH".
 - Señal roja con bandera (inicio de la velocidad) a una distancia de 50 a 100 metros. Control "A".
 - Señal blanca con tres líneas transversales (fin de la zona de control) a una distancia aproximada de 25 metros.
- b) En el puesto de control de tiempo al final de la sección de tránsito (Control "CH"), el oficial de control escribe en la tarjeta de tiempos del competidor, tanto la hora de paso como el tiempo provisional de inicio de la siguiente sección de tránsito (inicio de la velocidad en el Control "A").
- b) Entre ambos controles se da un tiempo aproximado de 3 minutos para permitir que la tripulación se prepare para el arranque de la velocidad (abrocharse cinturones, ponerse los cascos, etc.). Estos 3 minutos están indicados en la libreta de ruta y son aproximados. El tiempo entre los controles "CH" y "A" puede ser distinto (mayor o menor a los 3 minutos) y lo decide el oficial del control "A".
- c) Tomando en cuenta que la zona de control se considera como "parque cerrado" en caso de necesitarse reparaciones, éstas deben hacerse antes de entrar a la zona de control o después de salir de ella (ver Artículo 30).
- d) Inmediatamente después de pasar el control de tiempo, la tripulación debe dirigirse al inicio de la velocidad. El oficial del Control "A" registra el tiempo previsto para el arranque en la tarjeta de tiempos y en su hoja de control. Después le da el arranque a la tripulación de acuerdo con el procedimiento previsto en este Reglamento (ver Artículo 24).
- e) En caso de cualquier incidente, se puede presentar una diferencia entre el tiempo asignado originalmente y el de arranque de la velocidad. El tiempo real de arranque de la velocidad (lo modifica el oficial del Control "A" y lo escribe en la tarjeta de tiempos del competidor) es el que cuenta oficialmente.

Artículo 26. Retiros.

En caso de retiros o retrasos, se aplica lo siguiente:

Cualquier retraso que exceda 15 minutos acumulados en un control de tiempo o el no reportarse a un control de tiempo, se penaliza con 1 minuto en ese control.

Además, se le penaliza en las siguientes secciones hasta el final de la día, de acuerdo a lo indicado en el Artículo 22: tiempo máximo asignado para cada velocidad más 1 minuto en cada control de tiempo.

Si el competidor acumula en uno o varios controles, un retraso mayor a 15 minutos acumulados estará descalificado para el resto de la día. Para ser readmitido en la día del día siguiente sin penalizaciones adicionales, deberá solicitarlo expresamente al Director de Carrera (Ver punto 2 de este Artículo).

En ningún caso se puede reducir el retraso llegando con anticipación a otro control de tiempo. Las penalizaciones por atraso o adelanto se calculan como sigue:

26.1 Ejemplo.

Sección A

Inicio en control "A": 12:00:00

Tiempo para recorrer la sección: 1:00:00

Hora ideal de paso en el control "CH": 13:00:00

Hora real de paso: 13:05:00 (hora nueva de recálculo) (5 minutos de atraso)

Penalización: (5 minutos de retraso x 1 segundo de penalización) = 5 segundos

Sección B

Inicio en control "A": 13:08:00 (3 minutos después de pasar el control "CH" o la hora que indique el oficial de control)

Tiempo para recorrer la sección: 1:30:00

Hora ideal de paso en el control "CH": 14:38:00

Hora real de paso: 14:36:00 (hora nueva de recálculo) (2 minutos de adelanto)

Penalización: (2 minutos de adelanto x 5 segundos de penalización) = 10 segundos

Sección C

Inicio: 14:39:00 (3 minutos después de pasar el control "CH" o la hora que indique el oficial de control)

Tiempo para recorrer la sección: 2:00:00

Hora ideal de paso: 16:39:00

Hora real de paso: 16:41:00 (hora nueva de recálculo) (2 minutos de retraso)

Penalización: (2 minutos de retraso x 1 segundo de penalización) = 2 segundos

Penalización total en tránsitos (A+B+C): (5)+(5x2)+(2) = 17 segundos (17 puntos).

26.2 tramos cronometrados no completados.

Cualquier tripulación que no pueda completar una velocidad por problemas técnicos, tiene la posibilidad de continuar en el evento.

Si un competidor no se presenta a un control de tiempo o llega tarde más de 15 minutos acumulados, debido a razones técnicas o no puede continuar en el evento modificando la ruta establecida.

Puede ser readmitido y reclasificado en el evento con penalizaciones, sólo si da aviso por escrito al Director de Carrera de que tiene intención de continuar en un lapso de 2 horas posteriores a la publicación de los resultados extraoficiales del día.

El competidor debe presentar su automóvil en condiciones para competir ante el Director de escrutinio, a más tardar 30 minutos antes del inicio de la siguiente día (ver incisos 1 al 4 de este mismo Artículo).

Por cada velocidad que no se inicia o no se completa, a la tripulación se le asigna un tiempo máximo preestablecido por el Comité Organizador para cada día.

Artículo 27. Tramo cronometrado.

27.1

El tramo cronometrado son pruebas en carretera cerrada específicamente para el evento y siempre van seguidas de un tránsito que completa la sección a recorrer.

27.2

En las secciones de velocidad todas las tripulaciones deben utilizar cascos autorizados, ropa anti-fuego y cinturones de seguridad, bajo pena de descalificación del evento conforme a lo indicado en el Capítulo VIII de este Reglamento.

27.3

Está prohibido circular en sentido contrario al evento. Al quebrantar esta regla la tripulación queda descalificada de Rally Hecho en México. inmediatamente.

27.4 Arranque de una velocidad.

Cuando el vehículo con la tripulación a bordo se detiene frente a la señal del Control “A”, el oficial escribe la hora de arranque en su hoja de control y verifica que en la tarjeta de tiempos del competidor esté escrito el mismo tiempo o lo modifica (si existe retraso) y devuelve la tarjeta de tiempos al competidor.

En este momento, el oficial coloca una bandera sobre el parabrisas e inicia un conteo regresivo en voz alta, indicando que faltan 15” para el arranque, luego 10” y los últimos 5 segundos de uno en uno. Al finalizar los últimos 5 segundos, el oficial da la señal de arranque quitando la bandera del parabrisas y el vehículo debe arrancar inmediatamente.

Si la tripulación no inicia la velocidad inmediatamente por motivos técnicos (se apaga el motor o no entra la velocidad), el competidor puede bajar de su vehículo y empujarlo e incluso solicitar ayuda para empujarlo hasta salir de la zona de control, en donde puede detenerse sin obstruir la carretera para reparar su automóvil, con el equipo que lleva a bordo. En este caso la penalización es de 30 segundos.

En ningún caso se puede arrancar una velocidad sin completar las medidas de seguridad (cascos puestos, uso de ropa anti-fuego y cinturones abrochados). Si un competidor inicia la velocidad sin estos requisitos, la penalización que se aplica es la descalificación del evento. Si el competidor comete esta falta y se detiene al salir de la zona de control y a la vista del oficial de control corrige el error, la penalización que se aplica es de 5 minutos (300 puntos). En cualquiera de estos casos es suficiente que el oficial de control reporte la anomalía para que se apliquen las penalizaciones.

27.5

El arranque de una velocidad, respecto al tiempo programado de arranque, sólo lo puede retrasar el oficial del Control “A” y por causas de fuerza mayor o por instrucciones del Director de Carrera .

27.6

El arranque en falso o arranque adelantado de una velocidad, especialmente antes de que el oficial de la señal de arranque, se penaliza con 5 segundos por cada segundo de adelanto. Esta penalización no excluye la posibilidad de penalizaciones adicionales impuestas por el Comisario Deportivo, sobretodo si la infracción se repite. Para aplicar esta penalización, sólo basta que el oficial del Control “A” reporte el hecho.

27.7

Las tramo cronometrado terminan en el Control “B” (línea de meta) con un banderazo y en la señal que tiene una bandera con fondo verde. Queda estrictamente prohibido detenerse entre esta señal y la señal de ALTO con fondo rojo en el Control “C” y en su caso se penaliza con un minuto (60 puntos).

El tiempo de las tramo cronometrado en carretera queda definido al banderazo cuando el vehículo pasa por el punto del Control “B”, que registra el oficial de control y que informa al Control “C” para registrarlo en la tarjeta de tiempos del competidor.

A una distancia de 100 a 800 metros después de la línea de meta (Control “B”), la tripulación debe detenerse totalmente y reportarse al Control “C” indicado por una señal roja con la palabra “ALTO”, para obtener el tiempo de la velocidad en su tarjeta de tiempos (en horas, minutos y segundos).

Si el Control “B” no puede informar al Control “C” la hora de fin de la velocidad, éste último toma el tiempo al momento del banderazo y éste es proporcionado al competidor en su tarjeta de tiempos.

Si resulta imposible para el Control “C” obtener el tiempo del fin de la velocidad, el oficial firma la tarjeta y el competidor debe continuar con la sección de tránsito. El tiempo de esa velocidad se le informa al competidor lo antes posible en alguna sección posterior o al final de la día.

27.8

Si no se puede escribir el tiempo en la tarjeta de tiempos del competidor por causas imputables a éste, se imponen las siguientes penalizaciones:

- Al inicio de la velocidad: 2 minutos (120 puntos)
- Al final de la velocidad: 2 minutos (120 puntos)

Si el competidor pierde su tarjeta de tiempos, se le penaliza conforme al Artículo 9.4 de este Reglamento.

Si el competidor no se detiene en el Control “C”, pero lo hace más adelante, no debe circular en reversa dentro de la zona de control, sino bajarse del vehículo y acercarse a pie al control para entregar su tarjeta de tiempos. En este caso no se aplica la penalización.

Si circula en reversa dentro del área de control, la Penalización es de 5 minutos.

Para aplicar esta penalización, es suficiente que el oficial del Control “C” lo reporte al Director de Carrera .

Si una tripulación ve a otra circulando en reversa dentro del área de control, cerca (entre la señal del Control “C” y el final de la zona de control) del Control “C”, debe reportarlo inmediatamente al oficial del control y hacer la observación al reverso de su tarjeta de tiempos, para que la penalización pueda ser aplicada. Si no se sigue este procedimiento estrictamente, la protesta será rechazada.

La penalización sólo aplica si se circula en reversa dentro de la zona de control, pero si el automóvil se pasa demasiado y regresa en sentido contrario ya en la sección de tránsito, no tiene penalización, si se detiene antes de ingresar a la zona de control y un competidor se apea y camina hasta el control para recibir su tiempo.

27.9

El tiempo registrado por las tripulaciones en cada velocidad expresado en horas, minutos y segundos o en puntos, se suma al tiempo de las otras penalizaciones (técnicas, de control de tiempo, etc.) y da por resultado el tiempo o los puntos totales acumulados.

27.10

Por excepción y de acuerdo con el Artículo 12.3, durante las tramo cronometrado se permite la ayuda de terceros, para no obstaculizar el paso de otros competidores.

27.11

Los intervalos de arranque de las tramo cronometrado son los mismos que para cualquier otra sección (60 segundos).

Artículo 28. Interrupción de una velocidad

Cuando una velocidad debe interrumpirse, independientemente de la causa, antes de que la última tripulación la haya recorrido, se puede establecer una clasificación para esa velocidad, adjudicando un tiempo a cada una de las tripulaciones que no la terminaron.

El tiempo asignado a cada tripulación es el mismo para cada categoría y corresponde al tiempo más lento del competidor de cada categoría que la cubrió en condiciones normales, antes de la interrupción.

Esta clasificación puede incluso presentarse como válida si sólo un competidor cubrió la velocidad en condiciones normales de competencia.

Esta disposición sólo se lleva al cabo si el Comisario Deportivo lo autoriza, después de que el Director de Carrera le informa de las causas de la interrupción.

Si el Comisario Deportivo considera que el tiempo más lento es anormal, puede a su juicio seleccionar el tiempo más adecuado de entre los más lentos.

En cualquier caso, si una tripulación es total o parcialmente responsable de la interrupción no debe beneficiarse de esta medida y por lo tanto, se le asigna el tiempo máximo para esa velocidad establecido.

28.1

Cualquier tripulación que rehúsa arrancar una velocidad en el tiempo y posición establecidos por el oficial de control (porque prefiere tener más tiempo respecto a la tripulación anterior o porque se da cuenta que no está en su orden de arranque), se le penaliza con 5 minutos (300 puntos).

28.2

El tiempo máximo asignado a cada velocidad se decide por el Comité Organizador, de acuerdo al siguiente criterio:

- Considera la distancia de la velocidad (medida en kilómetros y convertida a minutos redondeados al inmediato superior) más 2 minutos (120 puntos).
- Los tiempos máximos asignados a cada velocidad, se indica en este reglamento.

El tiempo máximo asignado a una velocidad se aplica a las tripulaciones que no terminan una velocidad y a las tripulaciones que recorren una velocidad en un tiempo mayor al máximo asignado.

28.3 Ejemplo.

Distancia de la velocidad: 7.35 Km.

Tiempo máximo asignado para esa velocidad: 8 min. + 2 min. = 10 min. (600 puntos).

Artículo 29. Parque cerrado.

29.1 Definición.

Los automóviles están sujetos a las reglas del parque cerrado, en los siguientes casos:

- Desde el momento de entrar a la zona de formación al inicio de la día y hasta abandonarla.
- Desde el momento de entrar a una zona de control y hasta abandonarla.
- Tan pronto como se llega al arco de fin de cada día, hasta 30 minutos después de que llega la última tripulación.
- Tan pronto como se llega al arco de fin del evento en Nuevo Laredo, hasta que expira el tiempo para recibir protestas.

29.2 Reglas del “parque cerrado” .

Bajo pena de descalificación de la día no se permiten reparaciones, recarga de combustible u otra intervención al vehículo.

Si algún oficial observa que un automóvil de competencia no está en condiciones de uso normal en carretera, debe informar al Director de Carrera de tal anomalía y solicitar a la tripulación que el vehículo sea reparado, inmediatamente después de abandonar la zona de control, especialmente al inicio de una velocidad.

En este caso la tripulación debe obedecer al oficial que solicita la reparación del vehículo.

Si el competidor no obedece, la penalización que se impone es de 2 minutos (120 puntos) y basta el reporte del oficial de control para aplicar la penalización.

29.3 Excepciones.

Por excepción y bajo la supervisión del oficial correspondiente, la tripulación puede hacer lo siguiente en una zona de formación al inicio de una día:

- Cambiar una llanta pinchada o dañada.
- Montar un nuevo parabrisas con la posibilidad de contar con ayuda de terceros.

Estas reparaciones deben concluirse antes de la hora de arranque. De otra forma, se aplica una penalización correspondiente a un control "T".

29.4

Si un vehículo no puede moverse por sus propios medios, a la entrada o a la salida de un "parque cerrado" (especialmente dentro de una zona de control), se le aplica una penalización de 30 segundos (30 puntos).

En este caso se puede solicitar ayuda de terceros para empujarlo, pero de cualquier forma se aplica la penalización de 30 segundos.

El reporte del oficial de control es suficiente para aplicar la penalización.

29.5

Tan pronto como se ha ingresado al "parque cerrado" al final del evento, la tripulación debe abandonar el "parque cerrado" y ningún miembro de la tripulación ni de su servicio puede reingresar.

Al finalizar el tiempo para recibir protestas, las tripulaciones pueden mover sus vehículos, excepto los protestados, los seis primeros lugares de cada categoría y aquellos que seleccione el Comisario Deportivo, el Director de Carrera o el Director de Carrera del evento.

Los vehículos protestados, los seleccionados y los seis primeros lugares de cada categoría deben permanecer en el "parque cerrado" y sólo pueden ingresar los competidores y sus servicios cuando el Comisario Deportivo así lo solicite y para realizar las intervenciones que él indique.

Estos vehículos estarán sujetos a una revisión final, conforme al Artículo 33 de este Reglamento.

29.6 Penalizaciones del Parque Cerrado

Cualquier violación a las reglas del "parque cerrado" significa la descalificación de la día en la que se realiza la violación y la descalificación del evento si la violación se presenta en el "parque cerrado" al final del evento.

X. Escrutinio.

Artículo 30. Antes del inicio del evento.

El escrutinio que se lleva al cabo antes del evento, es de naturaleza totalmente general. Esto es:

- Verificación de que se ha cumplido con la revisión administrativa y médica.
- Revisión de que el vehículo corresponde con la descripción y con la Categoría en la que está inscrito, peso del
- vehículo, etc.
- El chasis como el motor se marcan y se colocan sellos en los lugares que el escrutinador considere convenientes para posibles futuras revisiones.

Los competidores deben presentarse con anticipación para cumplir con el horario del escrutinio.

Una vez aprobada la inspección, se colocará una calcomanía en el auto de competencia y también en el casco de cada competidor, que deberán permanecer adheridas durante todo el evento.

30.1

Los autos o competidores no aprobados, no podrán tomar parte en el evento y se considerarán descalificados.

Si después de revisarlo, un vehículo no cumple con el Reglamento, el Comisario Deportivo puede fijar una hora límite para que los participantes hagan las modificaciones necesarias para que cumpla.

Si finalmente el automóvil de competencia no cumple, no se le permite que arranque el evento y queda definitivamente excluido.

30.2

A excepción de la tripulación, sólo se permite una persona adicional por vehículo en la zona de escrutinio.

Si el automóvil requiere de lastre, éste debe estar soldado o fijado de manera permanente y se marca para posibles futuras revisiones.

30.3 Revisión Administrativa.

La revisión administrativa se realiza para la tripulación completa (piloto, copiloto y piloto/copiloto de reserva) e incluye lo siguiente:

- Deben mostrar licencias de tránsito vigentes de su país de origen
- Deben mostrar licencias deportivas vigentes, tanto la del país de origen como la de la FMADAC
- Entregar una copia del seguro de responsabilidad civil para el automóvil de servicio
- A los competidores extranjeros se les recomienda que su solicitud de inscripción esté sellada por la Autoridad Deportiva correspondiente de su país de origen, para demostrar que tienen permiso de participar en Rally Hecho en México.

El competidor sin todas sus licencias (tránsito y deportiva de su país de origen y FMADAC) o sin seguro del auto de servicio, no puede participar en el evento y no tendrá derecho a arrancar.

30.3 Examen médico.

Al finalizar la revisión administrativa, cada uno de los competidores debe pasar el examen médico y obtener la autorización médica para participar en el evento.

El competidor que no cuente con la autorización médica, no puede tomar parte en el evento.

Los requisitos para presentarse al examen médico, son:

- Todos los competidores que tengan licencia FIA, deben mostrarla, incluyendo su ficha médica internacional.
- Los competidores que tengan más de 40 años, deben presentar un electrocardiograma reciente y evidencia de que están en posibilidades de competir.
- Los competidores que tengan más de 45 años, deben presentar una prueba de esfuerzo reciente y evidencia de que están en posibilidades de competir.

El cumplimiento de estos requisitos es indispensable para obtener la autorización médica para competir en el evento.

Artículo 31. Durante el evento.

Se pueden realizar revisiones adicionales, tanto a los competidores como al automóvil de competencia, en cualquier momento y lugar durante el recorrido del evento.

El competidor es el único responsable de asegurarse que durante todo el evento, tanto él como su vehículo cumplen administrativa y técnicamente con el Reglamento

El rehusarse a presentar el automóvil o el competidor solicitado, será motivo de descalificación de la día o del evento, a juicio del Comisario Deportivo.

31.1

La tripulación es la única responsable de que las marcas y sellos que se coloquen en el vehículo durante el escrutinio, estén protegidos y permanezcan intactos hasta el final del evento.

Si en cualquier momento se detecta que faltan estos sellos o marcas, el vehículo queda descalificado del evento inmediatamente.

Cualquier fraude que se descubra, en especial el hecho de presentar como intactos los sellos o marcas que han sido removidos o retocadas, tiene como resultado la descalificación inmediata de la tripulación, así como de cualquier otra tripulación, servicio o participante que haya cooperado en cualquier forma en este fraude.

Artículo 32. Revisión final.

32.1

Tan pronto como la tripulación llega al final del evento, debe dirigirse al “parque cerrado”, en donde todos los vehículos se revisan para:

- Verificar que el automóvil corresponde al que fue presentado al escrutinio antes del evento de acuerdo al Artículo 26.
- Revisar si existen causas para imponer penalizaciones o multas, de acuerdo al Artículo 28 de este Reglamento.

32.2

La ausencia de alguna de las marcas o sellos colocados en el escrutinio de acuerdo con el Artículo 26.2 implica la descalificación del evento.

32.3

El automóvil de competencia de los 6 primeros lugares absolutos y/o de cada Categoría o cualquier otro puede ser seleccionado para revisión detallada e incluso llevar al cabo el desmantelamiento, a la absoluta discreción del Comisario Deportivo o cuando se recibe una protesta o por decisión del Director de Carrera o del Director de Carrera.

32.4

Si el desmantelamiento mencionado es el resultado de una protesta, además del costo de ésta, el que protesta debe pagar por anticipado un depósito que cubra todos los gastos involucrados, incluyendo los costos derivados de tal operación más los gastos que reclame el protestado y que estén autorizados por el Comisario Deportivo.

Si se encuentra que la protesta sí procede, el depósito y el 90% del monto de la protesta se reembolsan al protestante y todos los gastos debe pagarlos el protestado que está en falta.

32.5

De ser revisado o desmantelado, será responsabilidad de cada competidor aportar un mecánico para retirar una de las cabezas de su motor para verificar su cilindrada o cualquier otra operación necesaria al automóvil de competencia.

Se requiere (obligatoriamente) que los participantes incluyan una junta de cabeza extra para este propósito.

En el caso de protestas, éstas deberán ser específicas y por un solo concepto por protesta y deben cumplir con lo indicado en el Artículo 29.1 inciso 3 de este Reglamento

XI. Resumen de penalizaciones, multas y amonestaciones.

Artículo 33. Resumen de penalizaciones, multas y amonestaciones.

33.1 Penalizaciones.

Las penalizaciones se expresan en horas minutos y segundos o en puntos (un punto equivale a un segundo).

No presentarse a la junta de pilotos (piloto y copiloto) en Huatulco o a cualquier otra junta denominada de pilotos (cenos diarias para informar los resultados del día): 30 segundos

Un competidor menor a los 18 años manejando: exclusión del evento.

Un solo competidor o más de dos tripulantes a bordo: exclusión del evento.

Falta de “tarjeta de identificación” o falta de correspondencia con la tripulación: descalificación de la día.

Falta de un número de competencia: 15 segundos.

Falta de ambos números de competencia: descalificación de la día.

Falta de rótulo de tripulante en el vehículo:

- Primera vez: un minuto
- Segunda vez: descalificación de la día

Correcciones o enmendaduras en la tarjeta de tiempos: 15 segundos.

Falta de anotación de los autos antes y después del competidor, ausencia de un control de tiempo en la tarjeta de tiempos. No entregar la tarjeta de tiempos oportunamente a un control o en el arco de llegada o perderla:

- Primera vez: un minuto
- Segunda vez: cinco minutos
- Tercera vez: exclusión del evento

Infringir las leyes de tránsito:

- Mínimo 30 segundos
- Máximo: descalificación del evento a juicio del Comisario Deportivo

Reparación en lugar indebido: 30 segundos.

Remolcar, empujar o transportar el automóvil de competencia o recibir ayuda de terceros: descalificación de la sección o descalificación de la día o del evento si la falta se repite o así lo decide el Comisario Deportivo.

Obstruir el paso de otros competidores, no permitir que rebasen o actitud antideportiva: descalificación del evento.

No registrar e identificar el vehículo de servicio, 1 minuto.

No tener seguro de daños a terceros vigente durante el evento para el vehículo de servicio: exclusión del evento, sin derecho a arrancar.

Vehículo de servicio circulando entre los autos insignia y barredora y/o rebasar a esta última sin autorización del oficial que la maneja: descalificación de la día.

Vehículo de servicio circulando o estacionado impropriamente en una velocidad mientras ésta se compite: descalificación del evento.

No cumplir con los requisitos de publicidad obligatoria: exclusión del evento, sin derecho a arrancar.

Ausencia de publicidad obligatoria o mal fijada o que no se ve: un minuto. Si la falta persiste, la sanción puede ser mayor a juicio del Director de Carrera

Cargar combustible fuera de las gasolineras o zonas de servicio. Y transportar combustible en el automóvil de competencia o en el vehículo de servicio: descalificación de la día en la que se detecta la falta.

Utilizar parabrisas de un material que no sea de cristal inastillable: exclusión del evento.

Automóviles que después del escrutinio no cumplen con este Reglamento: Exclusión del evento o transferencia a la Categoría de Exhibición, previo acuerdo del Director de Carrera con el Comisario Deportivo y con el participante.

Presentarse con cascos no adecuados al escrutinio o sin rotulado del nombre, tipo de sangre, factor RH, etc.: exclusión del evento, sin derecho a arrancar, hasta que se cumpla con el casco adecuado

No cumplir con todas las medidas de seguridad obligatorias: exclusión del evento, sin derecho a arrancar.

Llegar tarde al inicio de una día (arco de inicio) sin ser bloqueado:

- Un segundo por cada minuto de retraso, hasta 15 minutos
- Después de 15 minutos: dos minutos

Llegar tarde más de 15 minutos a la zona de formación al inicio de una día: dos minutos.

Obstruir el paso de un competidor en la formación para el inicio de una día: un minuto.

Presentarse al inicio de la primera velocidad del día, sin haber pasado por el arco de inicio: dos minutos más arrancar al final de todos los competidores y conservar este orden de arranque toda la día, sin penalizaciones adicionales por este hecho.

Llegar tarde más de 15 minutos acumulados a un control de tiempo (Control "T" o "CH") o no presentarse: un minuto en ese control y en todos los controles de tiempo siguientes, hasta el final de la día. Además se le asigna el tiempo máximo a cada una de las tramo cronometrado de las secciones penalizadas.

No seguir la ruta especificada en la Libreta de Ruta: un minuto en el primer control de tiempo no pasado y en todos los controles de tiempo siguientes, hasta el final de la día. Además se le asigna el tiempo máximo a cada una de las tramo cronometrado posteriores al primer control de tiempo no pasado.

Entrar en zona de control en sentido distinto al del evento, pasar dos veces un control o reentrar a la zona de control: cinco minutos y en reincidencia descalificación de la sección o incluso del día si la falta vuelve a cometerse

No obedecer las instrucciones de un oficial de control: dos minutos mínimo. La penalización puede ser mayor o incluir una multa

Pasar el arco de fin de antes de 15 minutos o después de 15 minutos o no pasar por el arco:

- Primera vez: dos minutos
- Segunda vez: cinco minutos
- Tercera vez: Descalificación de la día

No pasar un control de paso "D": un minuto.

Controles de tiempo ("T" y "CH"):

- Adelanto menor a 5 minutos: cinco segundos por cada minuto de adelanto
- Adelanto mayor a 5 minutos: cinco minutos
- Atraso mayor a un minuto y menor a 15 minutos acumulados: un segundo por cada minuto de atraso.
- Atraso mayor a 15 minutos acumulados: ver inciso 29 anterior

Entrar a la zona de control con más de un minuto de adelanto: un minuto. La penalización puede ser mayor

No iniciar o no completar una velocidad: tiempo máximo asignado a esa velocidad.

Arrancar una velocidad en donde un competidor no tiene puesto el casco o no usa ropa anti-fuego o no se ha abrochado el cinturón de seguridad: descalificación del evento.

Si un competidor arranca una velocidad sin casco o sin ropa anti-fuego o sin abrocharse el cinturón y a la vista del oficial de control se detiene al salir de la zona de control para corregir su error: cinco minutos.

Circular en sentido contrario al evento en una velocidad: descalificación del evento.

Empujar un automóvil de competencia dentro de la zona de control (con o sin ayuda de terceros): 30 segundos.

Arranque en falso de una velocidad: cinco segundos por cada segundo de adelanto. La penalización puede ser mayor si se repite la falta

Detenerse en la zona de control entre los controles “B” y “C”: un minuto.

Falta de hora de inicio o fin de una velocidad, en la tarjeta de tiempos: dos minutos.

Circular en reversa en un control “C” dentro del área de control: cinco minutos.

Interrumpir una velocidad: tiempo máximo asignado a esa velocidad.

Rehusar el arranque de una velocidad: cinco minutos.

Violar las reglas del “parque cerrado” durante el evento: descalificación de la día.

No obedecer a un oficial que solicita una reparación al automóvil de competencia: dos minutos.

Excederse en el tiempo de reparación en una zona de formación al inicio de la día: ver los artículos 21 y 22.

Empujar el automóvil de competencia dentro de la zona de control (con o sin ayuda de terceros): 30 segundos.

Violar las reglas del “parque cerrado” al final del evento: descalificación del evento.

Presentarse al escrutinio con más personas de las permitidas, un minuto.

Si el escrutinio del automóvil de competencia no es satisfactorio: exclusión del evento, sin derecho a arrancar.

No contar con las licencias y seguro del vehículo de servicio: exclusión del evento sin derecho a arrancar.

No contar con autorización médica: exclusión del evento sin derecho a arrancar.

No cumplir con el equipo de seguridad del automóvil de competencia: exclusión del evento sin derecho a arrancar.

No cumplir con el equipo de seguridad de los competidores: exclusión del evento sin derecho a arrancar.

Rehusarse a escrutinio, ya sea el automóvil o el competidor, en cualquier momento y lugar durante el evento: descalificación de la día o del evento.

Ausencia de marcas o sellos colocados durante el escrutinio: descalificación del evento.

Descubrimiento de fraude respecto a las marcas o sellos colocados durante el escrutinio: descalificación del evento.

Cooperar en el fraude del inciso anterior: descalificación del evento.

33.2 Multas

Las cantidades son en dólares de Estados Unidos y pueden pagarse en pesos mexicanos al tipo de cambio que fije el Comisario Deportivo. El pago de las multas debe realizarse antes del inicio de la día siguiente a la que fue notificada la sanción.

El monto de la multa se debe entregar al Comisario Deportivo.

No estar a disposición del Organizador las tripulaciones líderes al finalizar cada día: US\$100.00.

33.3 Amonestaciones

Las amonestaciones pueden ser verbales o por escrito y no forzosamente implican una penalización o multa.

Sin embargo y al único juicio del Comisario Deportivo, las amonestaciones pueden convertirse en multas o penalizaciones e incluso se puede notificar la descalificación de una día o la descalificación del evento si la falta que se juzga es suficientemente grave.

Las amonestaciones pueden presentarse por acciones o actitudes incorrectas o fraudulentas (Artículo 7.5) y pueden venir acompañadas por penalizaciones o multas.

XII. Protestas y apelaciones.

Artículo 34. Protestas y apelaciones.

El derecho a protestar solamente es privilegio de los competidores.

Sin embargo, el Comisario Deportivo o el Director de Carrera conjunta o separadamente pueden, aún en ausencia de tal protesta, tomar las acciones oficiales que consideren necesarias para el caso en cuestión.

Cualquier protesta relacionada con la aplicación del reglamento, debe entregarse por escrito al Comisario Deportivo para deliberación y decisión conjunta con el Director de Carrera.

Las protestas deben incluir los nombres de la tripulación, número de vehículo, fecha y firma

Las protestas pueden ser por persona, por tripulación o equipo. En caso de ser varios equipos los que presenten la protesta deberá presentarse una por cada equipo o auto.

Se pueden presentar los siguientes tipos de protestas:

Contra un competidor o su vehículo, antes del inicio del evento, para evitar que participe. En este caso, la protesta debe presentarse a más tardar 1 hora después de que ha concluido la junta de pilotos en Huatulco y la causa puede ser:

- Que el automóvil de competencia no cumple con el Reglamento de manera definitiva y se solicita su exclusión (la protesta debe ser específica).
- Que el vehículo no corresponde a la Categoría en la que ha sido autorizado para participar y se solicita el cambio de Categoría (la protesta debe ser específica).
- Que el competidor, no ha cumplido con los requisitos administrativos y se solicita su exclusión (la protesta debe indicar los requisitos no cumplidos)

En el caso de que la falta de cumplimiento de un vehículo con el Reglamento se note a simple vista, la protesta contra ese vehículo debe hacerse antes de arrancar el evento.

Las protestas por fallas visibles que se reciban después del arranque del evento, no se consideran con fundamento y se rechazan inmediatamente, por lo que deben presentarse dentro de la hora siguiente al final de la junta de pilotos.

Si un auto de competencia ha arrancado de conformidad con este Reglamento y ha pasado satisfactoriamente el escrutinio, pero en algún día posterior modifica su condición y a simple vista el vehículo no cumple con el

Reglamento, pero pretende arrancar esa nuevo día, la protesta contra ese vehículo debe hacerse antes de arrancar el día, en el arco de salida

La protesta se debe entregar la protesta por escrito al oficial del arco y en cuanto sea posible, informar al Comisario Deportivo, al Director de Carrera, al Director de Carrera o al Director de Escrutinio. Al final del día, la protesta debe hacerse llegar al Comisario Deportivo para sancionarla y en su caso, aplicar la penalización correspondiente a la descalificación del día o la exclusión del evento.

Contra el resultado del escrutinio del vehículo y/o la revisión administrativa del competidor. En este caso, la protesta debe presentarse a más tardar 15 minutos después de que el escrutinio de ese vehículo ha terminado.

La protesta es contra el escrutinador y se solicita:

- Que el automóvil de competencia o el piloto o el copiloto sea aceptado para arrancar el evento, considerando que cumple con el reglamento; o
- Que el automóvil de competencia sea incluido en determinada Categoría

Contra otro competidor al final del evento, para que sea descalificado. En este caso, la protesta debe presentarse a más tardar 30 minutos después de que la última tripulación entra al “parque cerrado” y la causa puede ser:

- Que el vehículo no cumple con el Reglamento en alguna de sus partes no visibles (la protesta debe ser específica y sólo se acepta un concepto por protesta).
- Que el competidor o la tripulación deben ser penalizados por alguna falta indicada en este Reglamento (la protesta debe presentarse al final del día en que fue cometida la falta, de acuerdo con el inciso 4 siguiente, habiendo informado a algún oficial al momento de cometerla)
- El competidor que viene a bordo no está registrado

En los casos de los 3 incisos anteriores, las protestas pueden presentarse al final de cualquier día, dentro de los 30 minutos siguientes a la llegada de la última tripulación al arco de fin del día.

34.1

Si se protesta al piloto o al copiloto o a la tripulación, debe hacerse verbalmente en el momento mismo del hecho ante el primer oficial que pueda tomar nota y la protesta formal debe presentarse al final de la día, ofreciendo como testigo al oficial que fue notificado.

Contra los resultados finales del evento. En este caso la protesta debe presentarse a más tardar una hora después de que se publican los resultados extraoficiales en el pizarrón oficial de avisos. El procedimiento es como sigue:

- Una vez publicados los resultados extraoficiales, el competidor puede solicitar una aclaración a estos resultados.
- Los Directores de Carrera y Técnico deben analizar esa solicitud de inmediato y hacer la aclaración o la modificación a los resultados extraoficiales, publicando los cambios resultantes de la aclaración a la brevedad posible.
- Después de haber hecho las modificaciones correspondientes, deben dar aviso a los competidores afectados, para asegurar que todos entienden los cambios y están de acuerdo.
- Si alguno de los competidores no está de acuerdo con el resultado final, puede proceder a presentar la protesta formalmente conforme al Artículo 31.2 de este Reglamento

34.2

Todas las protestas deben presentarse por escrito y entregarse al Comisario Deportivo o al Director de Carrera junto con la cantidad de **\$5,000.00 pesos mexicanos**, y no se devuelve si la protesta se juzga infundada y el monto se entrega a la Autoridad Deportiva. Si la protesta se juzga con fundamento, el 90% del costo de la protesta se devuelve al promotor de la protesta y el 10% restante se le entrega a la Autoridad Deportiva.

Si la protesta requiere del desmantelamiento y reensamble del motor o de diferentes partes del automóvil de competencia, el protestante debe pagar un depósito o garantía adicional que determina el Comisario Deportivo y que debe ser suficiente para cubrir todos los posibles gastos de la operación requerida (ver Artículo 27).

Si una protesta se juzga infundada, ni el monto de ésta ni el depósito adicional ni parte alguna del costo de la inscripción se devuelven.

34.3

Los gastos que se deriven del trabajo y transporte del vehículo los paga el protestante con el depósito adicional, si la protesta no tiene fundamento. De otra forma los paga el protestado si la protesta procede con base en el Reglamento.

33.4

Si la protesta es infundada y si los gastos totales derivados de la misma (escrutinio, transporte, trabajo, materiales, etc.) resultan mayores al monto del depósito, la diferencia debe ser pagada por el competidor que promueve la protesta. A la inversa, si los gastos son menores, la diferencia le debe ser devuelta.

34.5

Se consideran protestas inadmisibles las que se presentan contra las decisiones de oficiales, quienes en el ejercicio de sus tareas y funciones se convierten en jueces de hechos (por ejemplo: los oficiales de control).

34.6

La audiencia para escuchar al protestante y a todas las partes relacionadas con la protesta debe realizarse lo antes posible, una vez que la protesta ha sido presentada formalmente. Todas las partes deben convocarse para presentarse en la audiencia y pueden hacerse acompañar de testigos.

El Comisario Deportivo debe asegurarse de que la convocatoria ha sido recibida por todas las partes personalmente.

En ausencia de cualquiera de las partes o sus testigos, el dictamen puede definirse por contumacia o incumplimiento.

Si la resolución no puede ofrecerse inmediatamente después de escuchar a las partes, éstas deben ser informadas del lugar y hora en que se tomará la decisión.

34.7

Cualquier competidor puede solicitar una aclaración a los resultados extraoficiales publicados al final de cada día, dentro de la hora siguiente a su publicación. Todas las solicitudes de aclaración deben ser atendidas.

Las solicitudes extemporáneas se rechazan inmediatamente.

Todas las solicitudes de aclaración deben presentarse por escrito y entregarse al Director de Carrera, quienes son responsables de analizarlas junto con los oficiales de cronometraje y de controles.

El Comisario Deportivo, quien ya ha firmado los resultados extraoficiales, debe estar en conocimiento de las solicitudes de aclaración y de las decisiones que se tomen en cada caso.

El Comité Organizador y el Comisario Deportivo, tienen hasta 24 horas para decidir sobre las solicitudes de aclaración y publicar los resultados oficiales del día anterior, junto con los resultados extraoficiales del día.

Si algún competidor no está de acuerdo con la resolución a su solicitud de aclaración, puede presentar una protesta siguiendo el procedimiento.

En este caso, la protesta no es contra los resultados finales, sino contra los resultados oficiales del día anterior.

Ninguna solicitud de aclaración a los resultados se considera como una protesta formal, por lo que no debe acompañarse de monto alguno, pero debe cumplir con los requisitos de hacerse por escrito, oportunamente y entregarse a la persona adecuada para que se tome en cuenta.

Cualquier otro método de solicitud de aclaración, se desecha por improcedente.

34.8

Los competidores pueden presentar una apelación contra la decisión del Comisario Deportivo ante una protesta

La apelación debe presentarse por escrito ante la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo (FMADAC) hasta dos días después de que se ha notificado la decisión a la protesta, siempre y cuando dentro de la hora siguiente a esta notificación se le haya informado por escrito al Comisario Deportivo de la intención de apelar debido a la resolución de la protesta. Si este aviso al Comisario Deportivo no se hace oportunamente, el competidor pierde su derecho a apelar.

La apelación debe presentarse acompañada de \$10,000.00 pesos mexicanos. El fallo de la FMADAC es inapelable y definitivo.

La FMADAC debe resolver la apelación en un máximo de 10 días después de que fue presentada.

XIII. Clasificación y trofeos

Artículo 35. Clasificación

35.1 Resultados Finales

Los resultados finales se determinan por la suma de los tiempos obtenidos en las tramos cronometrados más las penalizaciones incurridas durante las secciones de tránsito y cualesquiera otras penalizaciones.

La tripulación del grupo con el menor total de puntos se proclama ganadora absoluta del evento, **Rally Hecho en México.**

La siguiente tripulación con menos puntos es segundo lugar y así sucesivamente. Los resultados de las Categorías se determinan de la misma manera.

35.2 Empate

En caso de empate, la tripulación que haya registrado el mejor tiempo en la primera velocidad del evento, se proclama como ganadora.

Si el empate persiste, los tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc. velocidad se toman en cuenta hasta determinar al ganador.

Esta regla se aplica en cualquier momento durante el recorrido, especialmente para definir el orden de arranque de cada día.

35.3

Los resultados se publican de acuerdo a lo indicado en el Programa (ver Capítulo III de este Reglamento).

35.4 Clasificación Extraoficial

Al final de cada día, los Organizadores publican una clasificación extraoficial, para determinar el orden de arranque de la siguiente día.

35.5 Clasificación Oficial

La clasificación al final del evento es oficial y final, cuando ha transcurrido una hora de haber publicado los resultados extraoficiales y no existen protestas o éstas se han resuelto.

35.6 Protestas y Aclaraciones a los resultados.

Si se presentan protestas o solicitudes de aclaración, los resultados se consideran oficiales y finales después de haber resuelto las solicitudes de aclaración y las protestas y no se tenga notificación de la intención de presentar apelaciones.

Si un competidor protestado tiene derecho a trofeos, éstos deben retenerse hasta que la protesta y/o la apelación sea resuelta.

Más aún, si la protesta puede alterar la lista de trofeos, esta lista debe publicarse como extraoficial y todos los trofeos deben retenerse, hasta que pueda publicarse la lista definitiva, una vez resueltas las protestas y apelaciones o cuando expire el tiempo de respuesta.

Sin embargo, si la protesta o apelación solamente afecta parcialmente la lista de trofeos, aquellos que no están bajo protesta pueden entregarse.

Artículo 36. Trofeos.

36.1 Entrega de trofeos.

La ceremonia de fin de Rally Hecho en México, será en la hora y el lugar designados en el Programa del evento. Todos los competidores clasificados deben asistir a esta ceremonia.

Si el competidor tiene derecho a trofeo y no se presenta a la ceremonia, pierde el derecho a recibir su trofeo.

36.2 Trofeos absolutos.

Se entregarán trofeos dobles al primero, segundo y tercer lugar absolutos de la clasificación final.

36.3 Trofeos por categorías.

Serán premiados con medallas dobles del 1° al 5° lugar de la clasificación final de cada categoría.

36.4 Premiación y juntas de pilotos.

Los resultados de cada día y el orden de arranque del día siguiente se informan en el hotel sede, a partir de las 20:00 horas.

Al menos un competidor de cada tripulación clasificada y que tiene intención de arrancar el siguiente día, debe presentarse.

El no hacerlo, implica una penalización de 30 segundos ya que estas cenas se consideran juntas de pilotos.



6-10 de marzo 2024



@rallyhechoenmexico

rallyhechoenmexico.com

