La Carrera Panamericana
RALLY 2019 MÉXICO

REGLAMENTO 2019

ÍNDICE

I - EVENTO Y FECHA 5

II - INTRODUCCIÓN 5
-*RECOMENDACIONES* 6

III - PROGRAMA 2019 8
- *PROGRAMA Y ACTIVIDADES* 8

IV - ORGANIZACIÓN Y AUTORIDADES
* Artículo 1: Organización 10

* Artículo 2: Sanción de LCP 2019 10

V - CONDICIONES GENERALES
* Artículo 3: Descripción de LCP 2019 11
3.1. Etapas y tipos de secciones 11

* Artículo 4: Eligibilidad de los autos de competencia 11

* Artículo 5: Eligibilidad de los competidores 12
5.1. Eligibilidad de los competidores
5.2. Falta de cumplimiento
5.3.Piloto/Copiloto adicional
5.4. Ropa oficial para Piloto/Copiloto adicional

* Artículo 6: Enmiendas y complementos al reglamento 12
6.1 Boletines Regulatorios
6.2. Publicación de boletines
6.3. Modificaciones al reglamento

* Artículo 7: Aplicación e interpretación del reglamento 12
7.1. Responsable
7.2. Protestas
7.3. Definiciones
7.4. Responsabilidad del participante
7.5. Comisario Deportivo
7.6. Penalizaciones
7.7. Uso de la marca registrada "La Carrera Panamericana"

VI.- OBLIGACIONES GENERALES
* Artículo 8: Tripulaciones 14
8.1. Definición
8.2. Menores de edad
8.3. Licencias
8.4. Cobertura de la licencia FEMADAC
8.5. Durante el evento
8.6. Cambios de miembros de la tripulación
8.7. Acreditación / Tarjeta de Identificación

* Artículo 9: Inscripciones y requisitos 15
9.1. Inscripciones
9.2. Requisitos
9.3. Competidores registrados fuera de Mex.

* Artículo 10: Orden de Arranque - Numeros de competencia 17
10.1. Grupos y categorías
10.2. Sección de Calificación
10.3. Orden de Arranque
10.4. Números de competencia
10.5. Ausencia de números de competencia
10.6. Confirmación de inscripción y asignación de números de competencia
10.7. Identification de la tripulación en el auto de competencia

* Artículo 11: Leyes de Tránsito 19

* Artículo 12: Reparaciones 19
12.1. Áreas oficiales
12.2. Ayuda externa
12.3. Actos prohibidos

* Artículo 13: Vehículos de apoyo y servicio 20
13.1. Registro y seguro
13.2. Circulación - vehículos de servicio
13.3. Durante las Secciones de Velocidad

* Artículo 14: Publicidad 20
14.1. Publicidad y patrocinadores
14.2. Exclusión
14.3. Penalización

ÍNDICE

VII.- ELIGIBILIDAD Y CATEGORÍAS DE LOS AUTOS DE COMPETENCIA 22

* Artículo 15: Eligibilidad de los autos de competencia 22
A) Grupo de Autos Panamericanos 22
B) Grupo de Autos Históricos 22
C) Autos de Exhibicion 22

*Artículo 16: Categorías 23
A) Grupo de Autos Panamericanos 23
16.1. "Turismo de Producción" #2 - #99 23
16.2. "Turismo Mayor" #100 - #149 26
16.3. "Sport Menor" #150 - #199 29
16.4. "Sport Mayor" #200 - #249 30
16.5. "Original Panam" #400.-#449 33

B) Grupo de Autos Históricos 34
16.6. "Histórica A" #250 - #279 34
16.7. "Histórica A Plus" #280 - #299 35
16.8. "Histórica B" #300 - #349 37
16.9. "Histórica B Plus" #550 - #599 38
16.10. "Histórica C" #350 - 399 39
16.11"Autos Historicos de Competencia" "Tipo Rally" 44

C) Autos de Exhibición
16.11. "Autos de Exhibición" #450 - #499 45

* Artículo 17: Combustible 45

* Artículo 18: Modificaciones a los autos de competencia 45
A) Grupo de Autos Panamericanos 45
B) Grupo de Autos Historicos 45
C) Autos de Exhibicion 45

* Artículo 19: Autos no elegibles. 50
19.1. Turismo de Producción & Sport Menor 50
19.2. Turismo Mayor & Sport Mayor 50
19.3. Grupo de Autos Históricos 50
19.4. Classificación a la Categoría de Exhibición 50
19.5. Reembolso de cuota de inscripción 50

VIII. EQUIPO DE SEGURIDAD 51

* Artículo 20: Equipo de seguridad obligatorio
20.1. Sujetadores de cofre 51
20.2. Extintor de fuego 51
20.3. Jaula anti-vuelco (Roll-cage) 51
20.4. Elementos para la protección de brazos 52
20.5. Cinturones de seguridad 53
20.6. Asientos 54
20.7. Equipo eléctrico obligatorio 54
20.8. Equipo de emergencia 55
20.9. Cascos & Dispositivos para Cabeza y Cuello 55
20.10. Ropa / Overol 55
20.11. Obligatoriedad 56

* Artículo 21: Recomendaciones de seguridad 56
21.1. Altura mínima recomendada
21.2. Luces para niebla
21.3. Equipo de navegación

IX.- DESARROLLO DEL EVENTO

* Artículo 22: Arranque 57
22.1. Orden de arranque e intervalo entre tripulación
22.2. Paso por los controles de tiempo y atraso
22.3. Hora oficial
22.4. Ruta

* Artículo 23: Controles - Previsiones generales 59
23.1. Señalización de controles
23.2. Señalización en controles de tiempo y en las Secciones de Velocidad
23.3 Zonas de Control
23.4 Tiempo dentro de la Zona de Control
23.5 Entrada a la Zona de Control
23.6 Tarjeta de Tiempos - tiempo real
23.7 Apertura y cierre - puestos de control
23.8 Instrucciones de los oficiales de control
23.9 Identificación de los oficiales de control

ÍNDICE

*** Artículo 24: Controles de paso "CH-P" (Arco de inicio, fin de etapa y Sección de Tránsito) - Retiro / Atrasos** 61
- 24.1. Controles de Paso: "CH-P"
- 24.2. Controles de Tiempo
- 24.3. Retiros / Atrasos

*** Artículo 25: Sección de Velocidad** 65
- 25.1. Descripción
- 25.2. Equipo de seguridad requerido
- 25.3. Dirección del evento
- 25.4. Inicio de una Sección de Velocidad
- 25.5. Atraso del inicio
- 25.6. Arranque en falso
- 25.7. Final de una Sección de Velocidad
- 25.8. Tiempo no registrado
- 25.9. Formato de tiempo
- 25.10. Asistencia de terceros
- 25.11. Intervalos para iniciar
- 25.12. Interrupción de Sección de Velocidad
- 25.13. No iniciar una Sección de Velocidad
- 25.14. Tiempo máximo de una Sección de Velocidad

*** Artículo 26: "Parque cerrado"** 72
- 26.1. Definición
- 26.2. Reglas del "parque cerrado"
- 26.3. Excepciones
- 26.4. Asistencia de terceros
- 26.5. "Parque cerrado" al final del evento
- 26.6. Penalizaciones

X.- ESCRUTINIO

*** Artículo 27: Requerimientos** 73

*** Artículo 28: Antes y durante el evento** 73
- 28.1. Escrutinio
- 28.2. Revisiones hechas durante el escrutinio
- 28.3. Equipo de seguridad de competidores y del auto de competencia
- 28.4. Revisiones additionales
- 28.5. Marcas y sellos en el auto
- 28.6. Fraude

*** Artículo 29: Control Final** 74
- 29.1. Último Parque Cerrado
- 29.2. Ausencia de marcas o sellos
- 29.3. Inspección final de autos ganadores
- 29.4. Costo por desmantelar un auto
- 29.5. Inspección adicional

XI.- PENALIZACIONES Y AMONESTACIONES

*** Artículo 30: Resúmen de penalizaciones y amonestaciones** 75
- 30.1. Penalizaciones
- 30.2. Amonestaciones

XII.- PROTESTAS Y APELACIONES

*** Artículo 31: Protestas y apelaciones** 81
- 31.1. El derecho a protestar
- 31.2. Cuota de la protesta
- 31.3. Gastos adicionales
- 31.4. Protestas infundadas
- 31.5. Protestas inadmisibles
- 31.6. Derechos del protestante
- 31.7. Aclaración de resultados
- 31.8. Apelaciones

XIII.- CLASIFICACIÓN Y TROFEOS

*** Artículo 32: Classificación** 84
- 32.1. Classificación general
- 32.2. Empate
- 32.3. Publicación de resultados
- 32.4. Classificación final
- 32.5. Resultados preliminares de la etapa
- 32.6. Solicitud para aclaración de resultados

*** Artículo 33: Entrega de trofeos, Premiación y Juntas de pilotos** 85
- 33.1. Entrega de trofeos
- 33.2. Trofeos absolutos
- 33.3. Trofeos por categorías
- 33.4. Premiación por etapa
- 33.5. Premiación y juntas diarias de pilotos

APÉNDICE 1 - GLOSARIO 86

APÉNDICE 2 - SEGURIDAD Y ETIQUETAS 88

APÉNDICE 3 - SECUENCIA DE LAS SEÑALES DE CONTROL Y DEL PIZARRON "A" 95

APÉNDICE 4 - DIBUJO DE REFERENCIAS PARA HACER UN CHASIS NUEVO 98

** Revisado: Febrero 06, 2019 MGM*

I.- EVENTO Y FECHA

La Secretaría de Turismo (SECTUR), la Comisión Nacional del Deporte y Cultura Física (CONADE), la Organización Mexicana del Deporte Internacional (OMDAI), la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. (FEMADAC), la Comisión Nacional de Rallies México, A.C. (CNRM) y el Rally Automovil Club, A.C. (RAC), tienen el placer de anunciar el rally internacional de autos históricos denominado La Carrera Panamericana 2019.

El evento se desarrollará del 11 al 17 de octubre de 2019. El recorrido será de aproximadamente 3,000 Km. La carrera tendrá 7 etapas sobre carreteras pavimentadas, iniciando en Oaxaca y con pernocta en las ciudades de: de Veracruz, Ciudad de México, Queretaro, Morelia, Guanajuato, Zacatecas y terminando en la ciudad de Durango.

Ciertos tramos de la ruta serán cerrados al tránsito normal para realizar Secciones de Velocidad, cuyos resultados acumulados determinarán el orden de salida de la siguiente etapa y finalmente al ganador de La Carrera Panamericana 2019.

II.- INTRODUCCIÓN

Este reglamento indica las bases sobre las que se compite en La Carrera Panamericana 2019 e incluye todos los eventos relacionados con la misma.

Este reglamento es válido para La Carrera Panamericana 2019 y sólo puede ser modificado por medio de boletines, los cuales deberan estár numerados, fechados, autorizados por el Director de Carrera en conjunto con el Comisario Deportivo del evento. Los boletines se editan en español y en inglés para asegurar que todos los competidores y oficiales estén enterados de lo que se informa o se modifica de este reglamento.

Los boletines, pueden ser:
1.Informativos: eventos y horarios
2.Reglamentarios: Modificaciones al reglamento, a la ruta y Resultados.

Para que todos los competidores y oficiales del evento conozcan su contenido se publican en en la página oficial: **https://lacarrerapanamericana.com.mx/boletines-de-competencia/** antes del inicio del evento y durante el mismo.

Además, se publican a partir del día martes 8 de octubre en el tablero oficial ubicado en el parque de registro hasta las 17:00 h. del día 10 de octubre y en la junta de pilotos del día jueves 10 de octubre.

Durante el evento se publican en los tableros oficiales en las sedes de las entregas de premios por etapa y en el hotel sede del día anterior al que el boletín entra en vigor.

Cualquier caso no contemplado en este reglamento debe analizarse y dictaminarse en función de los acuerdos entre el Director de Carrera y el Comisario Deportivo. Los acuerdos a los que se lleguen son inapelables. En última instancia, la decisión del Comisario Deportivo debe respetarse.

Este reglamento y los boletines antes descritos son publicados para los competidores y oficiales en español y en inglés. En caso de conflicto en la interpretación de este reglamento y sus boletines, la versión en idioma español será considerada como la valida.

RECOMENDACIONES

RECOMENDACIONES IMPORTANTES RELACIONADAS CON EL PROGRAMA

1. **LEVANTAMIENTO DE RUTA:
El Comité Organizador no ha planeado y no organizará un reconocimiento previo de las Secciones de Velocidad. Cualquier levantamiento previo de la ruta debe ser planeado por los competidores y bajo su responsabilidad.

2. **ENTREGA DE CARNET DE REGISTRO DE COMPETIDORES:
Es obligatorio recoger el Carnet de Registro de Competidores en la Estación #1. Este es el primer paso para el registro de todas las revisiones obligatorias y debe estar sellado por cada área para que al final sea intercambiado en el Secretariado Permanente por la calcomanía de autorización (OK) para participar en el evento.

3. **PUBLICIDAD OBLIGATORIA Y CALCOMANIAS OFICIALES:
Es obligatorio colocar las calcomanías oficiales de los patrocinadores en los autos de competencia y en los vehículos de servicio o de apoyo. Éstas serán proporcionadas por el Comité Organizador. La ausencia de la publicidad obligatoria en el auto de competencia y en los vehículos de servicio o apoyo generará penalizaciones que pueden llegar hasta la descalificación del evento (Artículo 14).

4. **EXAMEN MÉDICO:
Cada uno de los competidores debe aprobar el examen médico y obtener la autorización médica para participar. Si no, será excluido del evento.

5. ** JUNTAS DE COPILOTOS:
En estas juntas se explicará la forma de competir, se darán detalles del Libro de Ruta y recomendaciones importantes que deben saber los competidores y sus equipos. La asistencia es obligatoria para los copilotos. La falta de asistencia generará una penalización de 30 segundos.

6. **JUNTA DE INSTRUCCIONES A PILOTOS:
En esta junta se explicará a los pilotos la manera de señalizar una Sección de Velocidad en el Control "A" justo antes de arrancar la velocidad y también las diferentes señalizaciones en los distintos controles de servicios. La asistencia para los pilotos es obligatoria, (los copilotos no pueden asistir). La falta de asistencia generará una penalización de 30 segundos.

7. **JUNTA GENERAL DE PILOTOS:
Se publicará la lista de tripulaciones admitidas y el orden de arranque. A esta junta deben asistir los dos tripulantes (piloto y copiloto). La inansistencia de ambos generará una penalización de 30 segundos, (Artículo 33.5). Al finalizar la junta habrá un coctel de bienvenida para los competidores.

8. *JUNTA DE PRENSA:
Se convoca a todos los representantes de la prensa y a los conductores de los autos de prensa para darles recomendaciones e instrucciones sobre rutas, horarios, lugares prohibidos, etc.

9. **JUNTA DE VEHICULOS DE APOYO:
Se convoca a todas las personas que realizarán labor de servicio a los autos de competencia, a los conductores de los vehículos de servicio y apoyo y a los responsables de los servicios para recibir recomendaciones e instrucciones. La inasistencia a esta junta generará una penalización de 1 minuto a su tripulación.

10. **ARRANQUE CEREMONIAL:
El jueves 10 de octubre de 2019, se realizará un Arranque Ceremonial en donde todos los autos de competencia deben participar. Al menos uno de los tripulantes registrados para cada auto debe participar. La inasistencia a este evento generará una penalización de 1 minuto.

11. *FOTO OFICIAL DE COMPETIDORES:
Se solicita a todos los competidores asistir al lugar y en el horario indicado para para la foto oficial.

12. *SECCIÓN DE CALIFICACIÓN:
En el Libro de Ruta se indicará la ubicación del lugar de arranque. Esta Sección de Calificación está sujeta a las mismas reglas que todas las demás Secciones de Velocidad. Previamente, se publicará un boletín con el orden de arranque por categoría. Esta Sección de Calificación NO es obligatoria y las tripulaciones que no se presenten serán clasificadas de acuerdo al criterio del Director de Carrera y del Comisario Deportivo.

13. **JUNTA DE PILOTOS, ENTREGA DE RESULTADOS EXTRAOFICIALES Y PREMIACIONES POR ETAPA:
Se realizará una junta de pilotos al finalizar cada etapa y la entrega de los trofeos de ese día en los lugares indicados en el Libro de Ruta. Los resultados extraoficiales se publicarán en el tablero oficial. Es obligatorio que al menos un miembro de cada tripulación esté presente en estas juntas. La inasistencia generará una penalización de 30 segundos y los competidores perderán su derecho a recibir el trofeo que le llegara a corresponder.

14. **CEREMONIA DE CLAUSURA Y PREMIACIÓN FINAL:
Los resultados finales se publicarán en la ceremonia final del evento. Por lo menos un tripulante de cada equipo debe estar presente en esta ceremonia. Si un equipo no se presenta, sin importar la razón, los tripulantes perderán su derecho a recibir el trofeo que le llegara a corresponder y también su derecho a protestar y a apelar los resultados finales.

15. *PREMIACION A LOS TRES MEJORES AUTOS "ESTETICA":
Se entregará un trofeo a los tres autos de competencia mejor preparados esteticamente votados así por los propios competidores durante la junta general de pilotos el dia jueves 10 de octubre.

Las actividades que están marcadas con (**) en el Programa de Actividades y en las notas anteriores, son obligatorias para los competidores y participantes en el evento. La falta de su cumplimiento está sujeta a penalizaciones que pueden llegar hasta la descalificación.

Las actividades que están marcadas con (*) en el Programa de Actividades y en las notas anteriores, son importantes pero no obligatorias.

III.- PROGRAMA 2019

1. 22 de marzo: Cierre de inscripciones con cuota preferencial - Secretariado Permanente, Ciudad de México.

2. 23 de marzo al 26 de julio: Cierre de inscripciones con cuota regular - Secretariado Permanente, Ciudad de México.

3. 20 de septiembre: Cierre definitivo de inscripciones - Secretariado Permanente, Ciudad de México.

4. 1 - 15 de octubre: se publicarán de manera continua los boletines en la página oficial: https://lacarrerapanamericana.com.mx/boletines-de-competencia/

5. El Secretariado Permanente será instalado a partir del martes 8 de octubre en el parque de registro de acuerdo a los siguientes horarios:

Martes 08 de octubre
9:30 - 14:30 / 16:00 - 18:30 h

Miércoles 09 octubre
9:30 - 14:30 / 16:00 - 18:30 h

Jueves 10 de octubre
11:00 - 16:00 h

6. En el Parque de Registro en Oaxaca se realizan las siguientes actividades en las fechas y horarios indicados:

6.1. Estación #1.- Revisión administrativa
a) Revisión de documentos y pago de inscripción.
b) Entrega de Carnet de Registro de Competidores.
c) Confirmación de hoteles para todo el evento.
d) Firma de carta responsiva y liberación de responsabilidad.
e) Entrega del Libros de Ruta para competidores.
f) Entrega del Libros de Ruta para vehículos de apoyo.
g) Entrega del Reglamento y boletines oficiales.
h) Registro de vehículos de apoyo.
i) Recepcion de la copia de la póliza de seguro de los vehículos de apoyo.
j) Recepcion de las copias de las licencias de automovilismo deportivo y de tránsito vigentes en su país de origen.
k) Entrega de los souvenirs y ropa para los competidores.

6.2. Estación #2.- Adquisición y entrega de licencias OMDA-FIA (OBLIGATORIO)
a) Trámite para la adquisición de la licencia OMDAI-FIA.
b) Licencia OMDAI-FIA gratuita.
c) Aclaraciones con la OMDAI-FIA.

6.3. Estación #3.- Adquisición y entrega de licencias FEMADAC (OBLIGATORIO)
a) Trámite para la adquisición de la licencia FEMADAC.
b) Pago de la licencia FEMADAC.
c) Aclaraciones con la FEMADAC.

6.4. Estación #4.- Examen médico
a) Examen médico.

6.5. Estación #5.- Escrutinio
a) Revisión de seguridad del auto de competencia.
b) Revisión técnica del auto de competencia.
c) Revisión del equipo de seguridad obligatorio de los competidores.
d) Las tres revisiones anteriores *(a, b y c)* se deben completar y aprobar, pero no forzosamente al mismo tiempo ni en el orden mencionado; pudiendo ser primero la revisión del auto de competencia y luego el mismo día u otro día, la revisión del equipo de seguridad de los competidores.
e) **MUY IMPORTANTE: El auto de competencia debe presentarse al escrutinio con toda la publicidad obligatoria debidamente fijada.

6.6. Estación #6.- Entrega de EZ Trak, transponder, Transponder LCP y recoleccion de sticker "OK" Para finalizar el proceso de registro:

a) Se solicitará un deposito en garantia para obtener los equpos GPS y de medicion del cronomentraje (EZ Trak y Transponder LCP).

a1) El importe será devuelto al entregar los equipos correspondientes al finalizar la carrera. En caso de no concluir la carrera podrán entregar sus equipos durante las cenas de premiacion y se les devolverá el importe en garantia

b) Presentar el Carnet de Registro con todos los sellos requeridos (médicos, escrutinio, licencias OMDAI-FIA y FEMADAC, cumplir con la revisión administrativa), para ser intercambiada por la calcomanía OK que autoriza la participación en el evento.

c) De no obtener la calcomanía OK, sin importar el motivo, la tripulación quedará excluida del evento.

7. Miércoles 09 de octubre:

7.1. Junta obligatoria de prensa: 13:00 – 14:00 h.
7.2. Junta obligatoria de copilotos (navegantes) en español: 14:00 – 17:00 h.
7.3. Junta obligatoria de copilotos (navegantes) en inglés: 17:00 – 20:00 h
7.4. Junta obligatoria de pilotos (sin copilotos): 20:00 – 20:30 h

8. Jueves 10 de octubre:

8.1. 9:00 a 9:30 h. Formación para Calificación
8.2. 10:00 a 11:00 h. Arranque hacia la clasificacion.
8.3. 11:45 a 13:10 h. Calificación en carretera
8.4. 14:00 a 14:15 h. Fotografía oficial, (al menos un miembro del equipo debe estar presente).
8.5. 14:30 a 16:30 h. Junta de Pilotos y publicación del orden de salida para las tripulaciones admitidas.
8.6. 15:00 a 17:30 h. Junta de servicios.
8.7. 16:00 h. Cierre del Parque de Registro.
8.8. 19:00 a 20:00 h. Arranque Ceremonial.

9. En la siguiente tabla se indican los horarios de inicio y fin de cada etapa. Para detalles de la ruta, servicios, etc., consultar el Libro de Ruta.

a) Los lugares en donde se llevarán a cabo las juntas de pilotos y entrega de resultados extraoficiales por etapa, se publicarán en el Libro de Ruta y serán confirmadas en el tablero oficial. También se entregarán los trofeos por etapa.

b) La publicación de los resultados finales oficiales y la entrega de los trofeos, se llevará a cabo en Durango el día 18 de octubre en un desayuno. El lugar se indicará en el Libro de Ruta.

Etapa	Fecha	Area de formación en el arco de inicio (obligatoria)	Inicio	Fin	Juntas de Pilotos y Resultados extraoficiales (Nota A)
Calif.	10 de octubre	10:00	11:00	14:30	14:30
1	11 de octubre	08:00	09:00	15:30	20:30
2	12 de octubre	06:00	07:00	16:45	20:30
3	13 de octubre	07:00	08:00	16:10	20:30
4	14 de octubre	07:00	08:00	16:00	20:30
5	15 de octubre	08:00	09:00	16:00	Noche Libre
6	16 de octubre	06:30	07:30	16:15	20:30
7	17 de octubre	06:00	07:00	17:20	(Nota B)

IV.- ORGANIZACIÓN Y AUTORIDADES

Artículo 1: Organización

1.1. Definición

a) El organizador de La Carrera Panamericana 2019 es Promostage, S.A. de C.V. y es avalado por el Rally Automovil Club, A.C.

b) El evento se desarrolla cumpliendo con:

b.1) El reglamento de La Carrera Panamericana 2019.

b.2) El Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo (FEMADAC) y el Reglamento de la CNRM como referencia.

b.3) Las leyes federales y estatales de tránsito aplicables en la República Mexicana.

1.2. Comité Organizador

Presidente Honorario y Fundador:
Eduardo León

Comité Técnico
Director de Carrera: Carlos Cordero
Cronometraje: Horacio Chousal
Escrutinio: Ing. Víctor Pérez / Hector Carrasco
Director de Seguridad: Fernando Flores
Director Médico: Dr. Eduardo Pérez-Pasten
Director de Ruta: Horacio Chousal
Director de Controles: Mariana Rivapalacio

Organización General
Hospedaje y Eventos:
Mónica Grossmann / Karen León
Asistente:
Mario García

Secretariado Permanente:
Promostage S.A. de C.V.
Av. Lindavista 312,
Col. Lindavista
México DF, CP 07300

Tel. +52(55) 558 66898 / +52(55) 575 46052
"Vonage": (310) 860 6959

Contacto via e-mail:
team@lacarrerapanamericana.com.mx
info@lacarrerapanamericana.com.mx

Página Web:
(Version Español)
www.lacarrerapanamericana.com.mx

(Version Inglés)
https://lacarrerapanamericana.com.mx/home/

1.3. Autoridades Deportivas
Presidente OMDAI-FIA:
Ing. José Abed Rouanett

Presidente FEMADAC:
Lic. F. Alfonso Oros Trigueros

Presidente CNRM (Reorganizadora):
Ing. Ruben Chavez Vera

Presidente Rally Automovil Club:
Sr. Victor Perez Couto

Comisarios Deportivos:
1. Ing. Rafael Machado Zubillaga
2. Por confirmar

Artículo 2: Definicion y Sanción de La Carrera Panamericana 2019

El evento es organizado por el Rally Automovil Club A.C., que es avalado por las siguientes autoridades deportivas y no es puntuable para campeonato alguno.

2.1. Autoridades deportivas:

a) Comisión Nacional del Deporte y Cultura Física (CONADE)
b) Organizacion Mexicana De Automovilismo Deportivo Internacional (OMDAI-FIA)
c) Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo A.C. (FEMADAC)
d) Comisión Nacional de Rallies México (CNRM)

V.- CONDICIONES GENERALES

Artículo 3: Descripción del evento

El recorrido de La Carrera Panamericana 2019 será de aproximadamente 3,000 Km. en donde aproximadamente 580 Km. corresponden a mas de 45 Secciones de Velocidad (sujeto a cambios).

La ruta se lleva a cabo en siete etapas en las fechas y ciudades que se indican en la tabla al final de la pagina.

Un resumen de las secciones que conforman cada etapa, así como los detalles de la ruta y los puntos de control de tiempo, de paso, Secciones de Velocidad, etc. se indican en el Libro de Ruta que se entregará a los competidores y oficiales durante el proceso de registro en la ciudad de Oaxaca. Además, el Libro de Ruta contiene información adicional importante para la llegada a las diferentes ciudades y la ubicación de las juntas de pilotos y otros eventos y reuniones.

3.1. Etapas y tipos de secciones:
El evento se lleva a cabo en siete días; cada uno de éstos son denominados "etapas" y éstas se designan con un número que las identifica.
Cada etapa (día) se divide en diferentes secciones que se definen en el Apéndice 1 - Terminología:
a) Sección de Tránsito
b) Sección de Servicio
c) Sección de Velocidad con Tránsito

Etapa	Fecha	Inicio	Fin
Calificación	10 de octubre	Oaxaca	Oaxaca
1	11 de octubre	Oaxaca	Veracruz
2	12 de octubre	Veracruz	Ciudad de Mexico
3	13 de octubre	Cuidad de Mexico	Queretaro
4	14 de octubre	Queretaro	Morelia
5	15 de octubre	Morelia	Guanajuato
6	16 de octubre	Guanajuato	Zacatecas
7	17 de octubre	Zacatecas	Durango

Artículo 4: Elegibilidad de los autos de competencia

El auto de competencia deberá estar en regla (Capítulo VII - Elegibilidad y categorías de los autos de competencia) para la categoría en la que está inscrito, conforme al formato de inscripción que está disponible en la página de Internet **http://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2019/hoja-de-registro/** y que debe llenarse completamente para definir la elegibilidad.

Además, los autos de competencia deben contar con el equipo de seguridad obligatorio (Capítulo VIII - Equipo de Seguridad).

La falta de cumplimiento a lo indicado en este Artículo y en los Capítulos VII y VIII, se penalizará con la exclusión del evento.

Artículo 5: Elegibilidad de los competidores

5.1. Eligibilidad de los competidores
Para ser elegibles, todos los competidores (pilotos y copilotos) deben cumplir con lo indicado en el Capítulo VI y Artículo 8. Los pilotos y copilotos, deben presentarse al escrutinio con sus licencias vigentes, (deportiva y de tránsito del país de origen y la de FEMADAC) y los seguros vigentes válidos para México. Además, los tripulantes deben cumplir con tener todo el equipo de seguridad requerido, (Capítulo VIII).

5.2. Falta de cumplimiento
La falta de cumplimiento a lo indicado en este Artículo, se penalizará con la exclusión del evento y sin derecho a recuperar su inscripción.

5.3. Piloto / copiloto adicional
Si la tripulación incluye un piloto/copiloto de reserva, éste debe registrarse y presentarse al escrutinio cumpliendo con todos los requisitos administrativos, con su propio equipo de seguridad personal (no transferible) y pagar la cuota de $600 USD. Solamente será admitido un piloto/copiloto de reserva por tripulación.

5.4. Ropa oficial para piloto / copiloto adicional
Si el piloto/copiloto de reserva se registra antes del 1 de agosto, recibirá los souvenirs y ropa para competidor (Capítulo III 8.1.k). Si se registra después de esta fecha, no la recibirá.

Artículo 6: Enmiendas y complementos al Reglamento

6.1. Boletines Regulatorios
Las previsiones del presente Reglamento sólo se podrán modificar complementar por medio de Boletines Regulatorios fechados, numerados y autorizados por el Director de Carrera y el Comisario Deportivo. Estos formarán parte integral de el Reglamento al momento de publicarse.

6.2. Publicación de los boletines
Estos boletines se publican en los tableros oficiales y en la página oficial de Internet: **https://lacarrerapanamericana.com.mx/boletines-de-competencia/** Es la obligación de las tripulaciones obtener esta información por alguno de estos medios

Los competidores deben obligatoriamente asistir a las juntas de pilotos al final de cada etapa para firmar su asistencia y el número de su auto. De esta manera se asegura que todos los competidores tengan conocimiento de los boletines ya que los tableros oficiales se encuentran ubicados ahí.

6.3. Modificaciones al Reglamento
El Comité Organizador se reserva el derecho de modificar este Reglamento cuando sea necesario por razones de seguridad o por causas de fuerza mayor o por órdenes de las autoridades civiles o militares. Incluso, estas pueden cancelar el evento si se presentan circunstancias extraordinarias fuera de su control o por órdenes de las autoridades.

Artículo 7: Aplicación e interpretación del Reglamento

7.1. 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.

7.2. Protestas
Cualquier protesta relacionada con la aplicación del Reglamento debe entregarse al Comisario Deportivo para su deliberación y la toma de una decisión en conjunto con el Director de Carrera.

7.3. Definiciones
Para la exacta interpretación del Reglamento, aplican las siguientes definiciones:
a) "Competidor" se utiliza indistintamente para piloto o copiloto.
b) "Participante" o "equipo" se utiliza para individuos (piloto, copiloto, preparadores,

mecánicos, servicios, personal de apoyo, jefe de equipo o dueño del auto de competencia, invitados, familiares y patrocinadores) o todos ellos en conjunto.
c) "Tripulación" se utiliza para ambos competidores (piloto y copiloto).
d) "Evento" se utiliza para todo el conjunto de actividades de La Carrera Panamericana 2019, incluyendo la competencia misma.
e) "Competencia" o "rally" se utiliza para las actividades deportivas del evento; desde que el primer auto de competencia se presenta al área de formación en el arco de inicio de cada etapa, hasta que el último auto de competencia termina la etapa pasando por el arco de fin de etapa.

7.4. Responsabilidad del participante
El piloto asume la responsabilidad de los actos de los participantes de su equipo, aun cuando el piloto no esté presente durante el incidente. Esta responsabilidad incluye a todos los participantes del equipo, de acuerdo a lo siguiente:
a) El piloto es responsable de todas las faltas cometidas por uno o todos los participantes de su equipo y los vehículos que ellos utilicen como son los vehículos de invitados, apoyo y/o servicio.

b) Los integrantes del equipo deben respetar este Reglamento en todo momento durante el evento y las leyes de tránsito aplicables. También deben seguir en todo momento las indicaciones de los oficiales de policia y del evento.

7.5. Juez – Comisario Deportivo
Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva que cometa un competidor o un participante, se juzgará por el Comisario Deportivo quien puede imponer amonestaciones o penalizaciones que pueden llegar hasta la descalificación del evento.

7.6. Penalizaciones
Todas las penalizaciones de este Reglamento están indicadas en términos de minutos y/o segundos *(cada segundo penalizado equivale a un punto)*. Se incluye un resumen de las penalizaciones y amonestaciones en el Capítulo XI, Artículo 30.

7.7. Uso de la marca registrada "La Carrera Panamericana"
El logotipo, diseño y marca "La Carrera Panamericana" sólo podrá usarse para identificación de los autos de competencia, vehículos de servicio y apoyo, uniformes de competidores y de oficiales, publicidad de patrocinadores principales y otros lugares específicamente autorizados por escrito por el Comité Organizador y a discreción de la empresa promotora del evento.

El uso comercial del logotipo, diseño y marca "La Carrera Panamericana" en cualquier forma, electrónica, escrita, grabada (en sonido o video), en Internet, etc., requiere de un contrato con la empresa promotora. No observar lo anterior será motivo de una sanción (penalización), que puede llegar hasta la exclusión/descalificación del evento. Esta será impuesta por el Director de Carrera a solicitud del Presidente Honorario del Comité Organizador y del Director Operativo. Además, la empresa promotora puede ejercer su derecho a emprender una acción legal en contra del infractor, como se indica detalladamente en **Anexo A de este reglamento**

7.8) Hoteles sede
Las reservaciones para habitaciones adicionales durante la ruta y noches extra en Oaxaca y Durango se manejarán directamente a través del Comité Organizador. La asignación de los hoteles será de acuerdo al orden de la fecha de pago de la inscripción y reservación de las habitaciones.

Todos los hoteles serán de 5 estrellas. También está la posibilidad de reservar habitaciones en hoteles de categoría Premium que tienen un costo adicional con disponibilidad limitada.

La fecha límite de reservaciones y pago de hoteles es el 20 de septiembre de 2019. En ningún caso (incluyendo por abandono del evento) habrá devoluciones ni transferencias de las habitaciones.
Favor de solicitar sus reservaciones en:
monica@lacarrerapanamericana.com.mx

VI.- OBLIGACIONES GENERALES PARA LA TRIPULACION

Artículo 8: Tripulaciones

8.1. Definición

a) Sólo tripulaciones compuestas por dos personas designadas inicialmente como "piloto" y "copiloto" y debidamente registradas se admitirán al inicio de cada etapa.

b) Todos los miembros de la tripulación pueden manejar durante el evento, excepto cuando son menores de 18 años.

8.2. Menores de edad

a) Los competidores menores de 18 años, requieren consentimiento escrito de sus padres para poder formar parte de una tripulación.

b) Los menores de edad también deben cumplir con todos los requisitos de competidor, incluyendo la obtención de la licencia deportiva de la FEMADAC, (Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.).

c) Los competidores menores de 18 años solo podrán participar como copilotos y no podrán conducir el vehículo en ningún tipo de sección. Si un menor de edad es reportado conduciendo en cualquier tipo de sección, la tripulación quedará descalificada del evento inmediatamente.

8.3. Licencias

a) Todos los pilotos, copilotos y en su caso, los competidores de reserva deben contar con una licencia vigente expedida por:

OMDAI-FIA (Registro gratuito)

FEMADAC que tiene un costo de MXN $4,700.00 (Cuatro mil pesos M.N.).Aproximadamente.

b) Se debe solicitar la licencia FEMADAC en su página de Internet: ***http://www.femadac.org.mx/tramites/licencia-deportiva*** o se puede tramitar en el Parque de Registro durante la revisión administrativa donde habrá un representante de la FEMADAC.

c) Es obligatorio para cada competidor presentar su licencia de tránsito y deportiva emitida por una entidad deportiva reconocida en su país de origen con vigencia durante todo el evento.

d) La falta de las licencias requeridas se sancionará con la exclusión del evento.

8.4. Cobertura de la licencia FEMADAC

a) Un seguro de accidentes (gastos médicos, reembolsables) por $100,000.00 (cien mil pesos mexicanos) y un seguro de muerte accidental por $120,000.00 (ciento veinte mil pesos mexicanos).

b) El monto del deducible no recuperable será de $1,000.00 (un mil pesos mexicanos) por persona y por evento.

c) Para poder recuperar el resto de los gastos relacionados con el accidente, es necesario que los recibos y facturas estén a nombre del competidor lesionado. En caso de que la persona lesionada sea un tercero las facturas deben estar a nombre del piloto. Además, los documentos deben tener el I.V.A. desglosado para ser fiscalmente deducibles. Si los recibos y facturas no cumplen con estos requisitos, los gastos no podrán ser reembolsados.

8.5. Durante el evento

La tripulación completa debe estar a bordo del auto de competencia durante todo el recorrido del rally, excepto cuando está previsto en este Reglamento. Si un miembro de la tripulación se retira o si se admite un tercero a bordo, el equipo será automáticamente excluido del evento.

8.6. Cambios de miembros de la tripulación

a) Cualquier cambio de piloto/copiloto por un nuevo tripulante puede hacerse por un competidor registrado para ese auto y deberá ser informado por escrito al Director de Carrera y al Comisario Deportivo 10 horas antes de la sustitución, aún en casos de fuerza mayor. Si el competidor no ha sido registrado debe presentarse ante el

Comisario Deportivo solicitando su admisión por escrito de acuerdo con lo establecido en los artículos 5 y 10.6, teniendo como límite para este procedimiento hasta las 23:00 h del día anterior.

b) Si se sustituye a un tripulante y no se informa al Director de Carrera y al Comisario Deportivo y/o el sustituto no está registrado, la tripulación será descalificada de la etapa en la que participa el tripulante sustituto.

8.7. Acreditación / Tarjeta de Identificación
a) El Comité Organizador proporcionará en la revisión administrativa la "Acreditación" con foto reciente (proporcionada por el competidor) que se debe portar durante todo el evento.

b) Esta "Acreditación" debe mostrarse al oficial que la solicite.

c) La falta de la "Acreditación" o la falta de correspondencia entre esta tarjeta y el competidor serán motivo de descalificación de la etapa.

Artículo 9: Inscripciones y requisitos del auto

9.1. Inscripciones
No se aceptarán inscripciones que no estén totalmente pagadas ni anticipos o reservaciones.

En caso de existir piloto o copiloto de reserva, éste también deberá pagar la cuota adicional definida por el Comité Organizador (Artículo 5.3).

El costo de la inscripción incluye:

a) Una habitación doble del 10 al 17 de octubre (8 noches). Los hoteles se asignarán con base a su fecha de pago de inscripción y a criterio del Comité Organizador.
b) Números oficiales para el auto de competencia, (1 juego).
c) Identificación del vehículo de servicio o apoyo, (1 juego).
d) Un Libro de Ruta y un Libro de Servicios.
e) Toda la publicidad obligatoria que debe ser fijada en sus autos de competencia.
c) Seguro de responsabilidad civil (daños a terceros) válido durante los siete días de la competencia. Todos los participantes tendrán acceso a una copia de la poliza.

¡MUY IMPORTANTE! El seguro es solo válido durante la competencia en si. Es decir, antes de cruzar el arco de inicio de cada día y después de cruzar el arco al final de cada día, el seguro deja de ser válido. Por lo tanto, en las ciudades de pernocta y en las ciudades intermedias, el seguro no es válido y cada competidor es responsable de cumplir con las leyes de tránsito, respetar los semáforos y señales de alto, aun cuando haya policías dando la preferencia a los competidores.

El Comité Organizador de La Carrera Panamericana, no asume responsabilidad alguna en caso de accidentes en las ciudades de pernocta e intermedias.

En caso de un siniestro durante la competencia, los daños causados por el competidor estarán amparados por este seguro; pero el equipo deberá pagar el deducible no recuperable por un monto equivalente al 10% del costo del siniestro. *(Aplican restricciones)*.

9.2. Requisitos
Las solicitudes de inscripción se reciben a través del formato de la página de Internet **http://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2019/hoja-de-registro/** y no se admitirán por ningún otro medio. Para ser aceptadas se debe cumplir con lo siguiente:
a) El pago completo de la cuota de inscripción de los miembros de la tripulación y del piloto o copiloto de reserva, en caso de ser necesario, (Artículo 5.3).
b) Una fotografía del auto, una del piloto, una del copiloto y otra del piloto/copiloto de reserva, en caso de ser necesario adjuntas en el formulario de registro
c) El Carnet Técnico y de Seguridad del auto de competencia totalmente lleno antes del 26 de septiembre de 2019.

d) El Comité Organizador se reserva el derecho de admitir o rechazar cualquier inscripción.
e) No se aceptarán cancelaciones, transferencias ni solicitudes para otros años después del 27 de julio de 2019, ni la devolución de la inscripción ni los costos de los hoteles. Cualquier devolución hecho será a juicio único del Comité Organizador.
f) El vehículo de servicio o apoyo debe contar con un seguro de responsabilidad civil y daños a terceros y debe estar vigente en la República Mexicana durante todo el evento. La tripulación debe mostrarlo en la revisión administrativa para poder registrar el vehículo de servicio o de apoyo.

NOTA IMPORTANTE: Los autos de competencia, así como los vehículos de servicio o apoyo deben tener los seguros necesarios para que el auto esté autorizado a competir una vez aprobado el escrutinio, (Capítulo X, Artículo 28.2.d.3)

9.3. Competidores registrados fuera de México
Los competidores que estén registrados en el extranjero deben enviar copia de su comprobante de pago al Secretariado Permanente de La Carrera Panamericana.

Para poder ingresar un auto de competencia al país, es necesario que se expida una carta de importación temporal por parte de la FEMADAC.

Para tal efecto, los competidores deben enviar el formato de licencia y el permiso de importación temporal directamente a la FEMADAC, aun cuando se vaya a realizar el pago en el Parque de Registro antes del evento.

Para todos los asuntos relacionados con la FEMADAC favor de contactarlos directamente:
FEMADAC
Goethe 40, Esq. Darwin,
Col. Anzures,
C.P. 11590, México, D.F.,
México
Web: ***http://www.femadac.org.mx***
Tel:
+52(55) 5254 0084
+52(55) 5254 0011
+52(55) 5254 0157
Fax: +52(55) 5254 0447

9.4 Transportación y entrada de los autos a México
Es responsabilidad de los competidores asegurar que sus autos arriben a tiempo al Parque de Registro en Oaxaca antes del día 10 de Octubre para poder cumplir con las actividades indicadas en el programa.

Si se utiliza el agente aduanal recomendado por el Comité Organizador (sin responsabilidad para el mismo), es preferible para los autos de Estados Unidos y Canadá entrar a México entre el 30 de septiembre y el 4 de octubre del 2019. Por favor considera que los fines de semana no trabajan las aduanas mexicanas.

Los autos que vienen de Europa y Asia pueden entrar por barco por los puertos de Salina Cruz, Oaxaca (Oceano Pacífico) o de Veracruz, Veracruz (Golfo de México) o por flete aéreo por los aeropuertos de la Ciudad de México, o de Toluca, Edo. de México.

Todos los competidores extranjeros deben enviar al Secretariado Permanente una copia de su inscripción y del Carnet Técnico y de Seguridad, incluyendo copias de los documentos de propiedad. Esto es necesario para asegurar el apropiado apoyo aduanal y la liberación de los vehículos de competencia y de servicio.
Las copias de los documentos de propiedad del auto de competencia y de los vehículos de servicio o apoyo también deben enviarse a la FEMADAC para que se emitan las cartas de apoyo necesarias para la aduana.

Los documentos originales de propiedad deben venir con el auto y con los vehículos de servicio o apoyo para poder cruzar la aduana.

9.5 Agente aduanal recomendado
Los competidores tienen absoluta libertad en contratar al agente aduanal de su preferencia. Los agentes aduanales recomendados para asistir a

los competidores en los puertos de Salina Cruz o Veracruz y en los Aeropuertos Internacionales de la ciudad de México y Toluca, son:

FIMASA
Atención: Elias Rojas
Correo: elias@fimasa.com
Web: www.fimasa.com
Tel: (55) 5660-9054 / (55) 5660-9072
Fax: (55) 5551-3142

CargoLive
Att.: Lic. Claudia Fernandez
Website: http://www.cargolive.com.mx/
E-Mail: claudia.fernandez@cargolivelog.com
Office: +52 (55) 15602976
Telcel: +52 (55) 4984 0758

NOTA IMPORTANTE: Es indispensable que los autos de competencia que provienen del extranjero tengan su permiso de importación vigente durante todo el evento.

Artículo 10: Numeros de competencia y Orden de Arranque

10.1. Grupos y categorías

Los autos de competencia se clasifican en 2 Grupos y 11 Categorías.

Los autos de competencia que se inscribieron y pagaron la cuota correspondiente y que fueron aceptados por el Comité Organizador; pero que por alguna razón no cumplieron con los requisitos de elegibilidad para cualquiera de los tres primeros grupos de autos, solo podrán tomar parte en la categoría de Autos de Exhibición. Estos no tendrán derecho a premiación y serán excluidos de la clasificación general.

Los números de competencia deben corresponder a la categoría de acuerdo a la siguiente clasificación:

A. Grupo de Autos Panamericanos
1. "Turismo de Producción" #1 a #99
2. "Turismo Mayor" #100 a #149
3. "Sport Menor" #150 a #199
4. "Sport Mayor" #200 a #249
5. "Original Panam" #400 a #450

B. Grupo de Autos Históricos
6. "Histórica A" #250 a #279
7. "Histórica A" Plus 280 to #299
8. "Histórica B" #300 a #349
9. "Histórica B Plus" #550 al #599
9. "Histórica C" #350 a #399
10 "Autos Historicos de Competencia

C. Autos de Exhibición
11. "Autos de Exhibicion" #451 a #499
(Categoría no puntuable, para autos no elegibles en cualquiera de las categorías de competencia).

10.2. Sección de Calificación

El jueves 10 de octubre, habrá una Sección de Calificación que no es puntuable para el evento. Esta sección solamente sirve para determinar el orden de arranque para la primera etapa.

Esta calificación está sujeta a las mismas reglas que para cualquier otra Sección de Velocidad, excepto que el orden de arranque será conforme se presenten las tripulaciones al Control "CH" de inicio dentro del horario indicado del programa y de acuerdo con las instrucciones del oficial.

Para poder tomar parte en esta, la tripulación debe contar con todos los elementos de seguridad requeridos como el "Roll Cage", casco, cinturon etc. de acuerdo al Capítulo VIII y la calcomanía OK.

Debido a que esta Sección de Calificación es opcional, las tripulaciones que no se presenten a ésta serán clasificadas por categorías a criterio del Director de Carrera y del Comisario Deportivo. El orden de arranque de la primera etapa puede alterarse considerando que por cuestiones de seguridad conviene que los autos más rápidos arranquen primero.

10.3. Orden de arranque

El orden de arranque de cada etapa permanecerá sin cambio durante toda la etapa, excepto cuando

el Director de Carrera y el Comisario Deportivo decidan reubicar a una tripulación por motivos de seguridad.

A partir de la segunda etapa el orden de arranque se determinará conforme a los resultados de las Secciones de Velocidad de la etapa anterior, sin distinguir grupos ni categorías.

El arranque de los autos de competencia se hará en intervalos de 30 segundos.

El orden de arranque de la última etapa debe iniciar con las cinco primeras tripulaciones clasificadas que pertenezcan al Grupo de Autos Panamericanos y permanecerá así sin cambio durante toda la etapa.

10.4. Números de competencia
El Comité Organizador entregará los números de competencia del evento a cada tripulación. Los números de competencia deben aparecer en ambos lados del auto, uno en la parte posterior y otro en la parte delantera del auto durante todo el evento. Es la obligación de las tripulaciones asegurarse de que estos estén visibles en todo momento.

10.5. Ausencia de números de competencia
Si en cualquier momento durante el desarrollo del evento se observa que:

a) Falta un número de competencia lateral, se impondrá una penalización de 30 segundos en cada etapa que se detecta la falta. Si falta el número de la parte posterior, la penalización será de 10 segundos.

b) Faltan los dos números de competencia laterales al mismo tiempo, el auto se descalificará de la etapa en que se detectó la falta.

Un reporte por parte de un oficial será suficiente para aplicar estas sanciones.

10.6. Confirmación de inscripcion y asignación de números
Para confirmar la inscripción y el número de competencia para el auto, se aplicará el siguiente procedimiento:
a) Al recibir la solicitud de inscripción con la descripción técnica del auto de competencia con fotografías de acuerdo al Artículo 15, el Comité Organizador verificará que el auto de competencia inscrito corresponde inicialmente a la categoría solicitada y que el número de competencia solicitado esté disponible por no haberse asignado a otra tripulación. En caso contrario, procederá a la asignación de un nuevo número.

b) Si el auto no está inscrito en la categoría adecuada o si al llegar al escrutinio no cumple con la descripción dada por el competidor, el Comité Organizador le asignará una nueva categoría y número de competencia disponible que corresponde a la nueva categoría para la que el auto sea elegible.

c) Si el auto no cumple con la elegibilidad en ninguna de las categorías de competencia, no se le permitirá iniciar el evento. Si a juicio del Director de Carrera y el Comisario Deportivo se le permite la participación a un auto no elegible, éste se clasificará en la categoría de Autos de Exhibición que no será puntuable para el evento. El participante debe estar de acuerdo con esta decisión.

d) El Comité Organizador confirmará el número de competencia que haya solicitado el competidor o le fue asignado por correo electrónico.

e) El piloto/copiloto registrado de reserva también debe cumplir con todas las reglas establecidas en el Artículo 5.

10.7. Identificación de la tripulación en el auto de competencia
Los nombres, tipo de sangre y alergias del primer piloto, su copiloto y el piloto/copiloto de reserva (si lo hay), deben aparecer rotulados en ambos lados del auto.
Si durante el desarrollo del evento se sustituye a un competidor por otro de reserva y éste no haya sido previamente registrado; este debe cumplir

con lo indicado en los Artículos 5 y 8 e identificarse en el auto de competencia. Si falta el nombre, tipo de sangre y alergias de un competidor, se amonestará a la tripulación y si la falta se repite se penalizará con 1 minuto. Esta penalización se aplicará por cada reincidencia.
Si el auto se presenta a escrutinio sin los nombres, tipo de sangre y alergias, la tripulación no tendrá derecho a arrancar hasta que la situación haya sido rectificada.

Artículo 11: Leyes de tránsito

Durante todo el evento, las tripulaciones y sus vehículos de servicio o apoyo deben observar estrictamente las leyes de tránsito, especialmente en las ciudades y poblados por donde pasa el evento. La policía debe actuar con el infractor como si se tratase de cualquier otro usuario de la carretera, calle o avenida. La policía puede incluso retener documentos del infractor o presentarlo ante las autoridades correspondientes.

Si una tripulación o sus vehículos de servicio o apoyo no cumplen con las leyes de tránsito, estará sujeta a penalizaciones al juicio único del Comisario Deportivo. Estas pueden ir desde un mínimo de 30 segundos hasta la descalificación del evento, dependiendo de la falta. El procedimiento será el siguiente:
a) Si un oficial del evento nota que una tripulación o vehículo de servicio está infringiendo las leyes de tránsito debe dar aviso al Director de Carrera.

b) Si la policía decide no infraccionar a la tripulación, pero le solicita al Comité Organizador que amoneste al infractor, se aplicarán las penalizaciones antes indicadas.

c) Las notificaciones deben llegar al Director de Carrera a través de los canales oficiales; por escrito y antes de anunciar los resultados extraoficiales del día.

d) Las acusaciones deben incluir el lugar, la hora y una descripción detalladas del incidente de tal forma que no quede dudas de la responsabilidad del acusado.

e) Un reporte por parte de un oficial será suficiente para aplicar estas sanciones.

Artículo 12: Reparaciones

12.1. Áreas oficiales
Las reparaciones solamente se permitirán en las áreas oficiales de servicio y al final de cada etapa. También se podrán realizar en las Secciones de Tránsito, siempre y cuando estén fuera de una Zona de Control o "parque cerrado".

Las áreas oficiales de servicio estarán indicadas en el Libro de Ruta.

Cualquier falta, se penalizará con 2 minutos.

12.2. Ayuda externa
Durante todo el evento el auto de competencia debe circular por sus propios medios, desde el inicio hasta el final de cada etapa pasando por los arcos oficiales.

Si un auto es remolcado, empujado o transportado en otro vehículo o recibe ayuda de terceros; será penalizado, a menos que sea por orden de algún oficial del evento para regresarlo al camino o para dejar libre la carretera para el paso de otros vehículos en las Secciones de Velocidad (Artículo 25.10).

La sanción mínima será la penalización máxima para toda la sección en cuestión - el tiempo máximo asignado a la Sección de Velocidad + 1 minuto en los controles de tiempo al inicio y al fin de la sección. La descalificación de la tripulación de toda la etapa o incluso del evento se podrá dar dependiendo de la naturaleza de la falta (especialmente si la falta se repite) y queda a juicio único del Comisario Deportivo.

12.3. Acciones prohibidas:
a) Obstruir deliberadamente el paso de los autos de competencia o no permitir que otro competidor rebase en una Sección de Velocidad cuando un auto es alcanzado por otro.

b) El comportarse de manera antideportiva o insultar a otros competidores, oficiales o cualquier persona que participe en el evento o dañar alguna instalación o participar en una riña en cualquier momento durante el evento.

Artículo 13: Vehículos de apoyo

13.1. Registro y seguro

a) Los vehículos de servicio o apoyo se registrarán al mismo tiempo que los competidores durante la revisión administrativa. Este registro es obligatorio. Estos deberán reservar en las puertas delanteras y en la parte trasera un espacio para el número del auto al que apoyan.

Sólo los vehículos de servicio registrados e identificados podrán tener acceso a las áreas oficiales de servicio. La falta de registro e identificación de estos vehículos se penalizará con 1 minuto.

Se debe presentar el seguro del vehículo de servicio al momento del registro. Si la tripulación insiste en no registrar o identificar su vehículo de servicio o apoyo después de repetidas peticiones, entonces se le penalizará con 3 minutos por cada etapa en que no se cumpla este requisito.

b) Es obligatorio que los vehículos de servicio o apoyo cuenten con una póliza de seguro vigente de responsabilidad civil y contra daños a terceros vigente por la duración del evento. Se debe entregar una copia de la póliza durante el registro. El equipo quedará excluido del evento al no cumplir con este requerimiento.

13.2. Circulación - vehículos de servicio

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

Cualquier vehículo de servicio o apoyo que esté o no esté registrado y que tenga o no tenga las calcomanías oficiales que lo identifiquen y que se encuentre circulando entre los competidores durante el avance de la competencia, ocasionará la descalificación de la etapa del auto(s) a los que proporcionan servicio o apoyo.
Si el vehículo de servicio o apoyo rebasa al vehículo barredora sin autorización del oficial que lo conduce será motivo de descalificación de la etapa para la tripulación al que proporcionan servicio o apoyo.

Un reporte por parte de un oficial será suficiente para aplicar esta sanción.

13.3. Durante las Secciones de Velocidad

Queda estrictamente prohibido que los vehículos de servicio o apoyo circulen durante las Secciones de Velocidad mientras éstas se están desarrollando. Le penalización será la descalificación de la etapa para el auto(s) a los que proporcionan servicio o apoyo.

Los vehículos de apoyo que hubieren entrado a una Sección de Velocidad antes del cierre de carretera deberán estacionarse siguiendo las instrucciones de los autos insignia oficiales y/o en lugares absolutamente seguros y fuera de la trayectoria de despiste y en donde no obstruyan ni confundan a los competidores.

Al término de la Sección de Velocidad no podrán moverse los vehículos de servicio o apoyo hasta después de que haya pasado el auto barredora y todo el contingente de cola.

La penalización por infringir lo estipulado en este párrafo, será la descalificación del auto de todo el evento.

Un reporte por parte de un oficial será suficiente para aplicar esta sancione.

Artículo 14: Publicidad

14.1. Publicidad Y Patrocinadores

a) El Comité Organizador se reserva el derecho de usar en los autos de competencia los siguientes espacios para los números oficiales

de competencia y para la publicidad de los patrocinadores principales del evento. Esta será proporcionada a los competidores durante la revisión administrativa:

a.1) Puertas delanteras
a.2) Parte superior del parabrisas
a.3) Salpicaderas

b) Considerando la restricción anterior, los competidores pueden colocar la publicidad de sus propios patrocinadores en sus autos, siempre y cuando:

b.1) No invada los espacios reservados para las calcomanías oficiales.
b.2) No interfiera con la visibilidad de la tripulación.
b.3) No exista conflicto con los copatrocinadores del evento. Si este fuera el caso, sólo dos espacios de 21 cm^2, (7cm x 3 cm) como máximo serán permitidos.
b.4) El patrocinador oficial principal de La Carrera Panamericana 2019 deberá ser respetado sin excepciones y no se admitirán marcas o servicios rivales.
b.5) Las entidades gubernamentales oficiales tales como la Secretaría de Turismo o Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo o Comisión Nacional de Rallies México o Lindavista Auto Club, podrán colocar calcomanías en los autos de competencia.
b.6) El uso de gorras de patrocinadores propios durante los arcos de salida y meta queda estrictamente prohibido, se debera utilizar la gorra oficial del evento proporcionada por el comité organizador

14.2. Exclusión

Cualquier competidor que llegue al escrutinio sin cumplir con los requisitos de publicidad obligatoria, especialmente en lo relacionado con la colocación las calcomanías oficiales en los lugares del auto destinados para ello, recibirá un aviso verbal por parte del escrutinador o del Director de Carrera.

Si después de esto, la tripulación no cumple con estos requisitos, quedarán excluidos del evento.

14.3. Penalización

La tripulación es responsable de la colocación, presencia y visibilidad de la publicidad obligatoria sobre su auto de competencia. Cualquier incumplimiento a los puntos anteriores e penalizará con 30 segundos por etapa.

Un reporte por parte de un oficial será suficiente para aplicar estas sanciones.

Si esta falta persiste, las penalizaciones pueden incrementarse a juicio del Comisario Deportivo y a petición del Director de Carrera llegando hasta la posible descalificación del evento.

VII.- ELEGIBILIDAD Y CATEGORÍAS DE LOS AUTOS DE COMPETENCIA

Artículo 15: Elegibilidad de los autos de competencia

A) Grupo de Autos Panamericanos.
Son elegibles los autos deportivos, GT y de producción (sedanes) de 1940 a 1954. Algunos modelos de estos autos, construidos después de 1954 serán aceptados si son esencialmente idénticos en términos de tecnología y componentes estéticos conforme a lo indicado en este Reglamento.

Los competidores que deseen inscribir un auto de competencia construido después de 1954 en las categorías de "Turismo de Producción", "Turismo Mayor", "Sport Menor" y "Sport Mayor" deberán proporcionar al Comité Organizador (junto con su inscripción y el Carnet Técnico y de Seguridad) una descripción técnica completa con fotografías del auto de competencia para su evaluación y determinar si cumple con los requisitos podrá ser aceptado. El Comité Organizador puede hacer recomendaciones para que el auto cumpla con todos los requerimientos y sea elegible.

B) Grupo de Autos Históricos.
Son elegibles los autos deportivos, GT y de producción (sedanes) de 1955 a 1973 para las categorías de "Histórica A" y "Histórica C", de 1955 a 1974 para la categoría "Histórica B" y de 1964 a 1973 para la categoría "Historica B Plus". Algunos modelos de estos autos construidos después de 1965 serán aceptados si son esencialmente idénticos en términos de tecnología y componentes estéticos, conforme a lo indicado en este Reglamento.

En la categoría de autos "Histórica A Plus", se permiten autos de 1965 hasta 1975. Para poder inscribir un auto en esta categoría, es necesario que el Comité Organizador apruebe su inscripción. Los competidores que deseen inscribir un auto construido después de 1965 en las categorías "Histórica A" o "Histórica C" o posteriores a 1973 en las Categorías "Histórica A Plus" o "Histórica B" deberán proporcionar al Comité Organizador (junto con su inscripción y el Carnet Técnico y de Seguridad) una descripción técnica completa con fotografías del auto de competencia para su evaluación y determinar si cumple con los requisitos podrá ser aceptado. El Comité Organizador puede hacer recomendaciones para que el auto cumpla con todos los requerimientos y sea elegible.

C) Autos de Exhibición.
Todos los autos que sean aceptados y que no corresponden a ninguno de los grupos o categorías anteriores.

Los autos tipo "Street Rod" o "Hot Rod" preparados a partir de autos modelo 1932 y posteriores también son elegibles, al igual que los autos "replicas" de prototipos de la época o autos de producción de los años 1932 a 1956.

Las especificaciones técnicas del auto de competencia de todos los grupos deberán entregarse al Comité Organizador a más tardar el 19 de julio de 2019, junto con la solicitud de inscripción y el Carnet Técnico y de Seguridad. Estos serán evaluados y la decisión del Comisario Deportivo será final.

Artículo 16: Categorías.

En este artículo se describen detalladamente las características técnicas que deben cumplir los autos de competencia.

Para propósitos de escrutinio, protestas, revisiones y sanciones, el texto de este artículo es la referencia válida, por lo que estas

características deben respetarse totalmente y durante todo el evento. La falta de cumplimiento a este artículo se penaliza con la descalificación del evento.

A) Grupo de Autos Panamericanos.

16.1. "Turismo de Producción"
(Números de #1 a #99)
Todos los autos de producción (sedanes) de 1940 a 1954 con carrocerías originales y motores F.H./O.H.V. de 8 cilindros en V; o F.H./O.H.V. y S.O.H.C. de 6 cilindros en línea y de 4 cilindros O.H.V./O.H.C. y D.O.H.C. Los motores tendrán que ser de la misma marca o familia y configuración que el original.

a) Construcción:
El chasis o bastidor deberá ser el original (siempre y cuando no presente corrosión o daños originados por oxidación, soldaduras o golpes) o uno similar de la misma familia del fabricante o un chasis nuevo de fabricación reciente por una empresa especializada, por ejemplo, "Art Morrison" de los EUA. (ver dibujo, Apéndice 4) de acuerdo a los siguientes lineamientos:

La distancia entre los rieles principales, *(side members)* medida en forma transversal al auto, deberá mantener el diseño original sin cambio alguno. El área del frente del chasis, a partir de la línea imaginaria de la pared de fuego del auto hacia adelante podrá ser modificada para poder integrar el "Roll Cage", así como para proporcionar una mayor rigidez al conjunto. Los puntos de sujeción o apoyo de las horquillas o de los brazos de suspensión y los amortiguadores podrán ser reubicados sin restricción.

Las bases de los resortes de la suspensión podrán ser modificadas para permitir un dispositivo para el ajuste manual de la altura del auto (está prohibido el uso un dispositivo remoto desde el interior del vehículo para el ajuste de la altura). Para el área de la parte posterior del chasis, a partir de la línea imaginaria del respaldo del asiento trasero se permite modificar y/o reubicar los puntos de sujeción o apoyo de la suspensión trasera, pudiendo cambiar ésta del tipo de muelles longitudinales de arco (de hojas) a suspensión de resortes helicoidales.Asimismo, se permiten las modificaciones necesarias para integrar el "Roll Cage" con el chasis. La ubicación de los puntos de montaje de los brazos de control de movimiento del eje trasero que deben ser de tipo "rígido" son libres de restricciones. Las bases que se instalen para los resortes helicoidales de la suspensión pueden incluir un dispositivo para el ajuste manual de la altura del auto (está prohibido el uso un dispositivo remoto desde el interior del vehículo para el ajuste de la altura).

Se prohíben terminantemente los chasises o bastidores tubulares.

Todos los chasises están sujetos a la aprobación del Comité Organizador por lo que se recomienda que en caso de cualquier duda al respecto se le haga llegar con anticipación los dibujos y comentarios del chasis al Comité Organizador. En caso de no ser aceptado, se informará al competidor para evitar la descalificación en el escrutinio previo al inicio del evento. La decisión del Comisario Deportivo será final.

Aunque las carrocerías deben ser originales, si existen componentes difíciles de encontrar se debe avisar al Comité Organizador para que apruebe la sustitución de algunas piezas. De no obtener esta aprobación el auto quedará excluido del evento durante el escrutinio.

b) Motores:
En autos cuyos motores sean difíciles de obtener, se autoriza el uso de motores de diferentes fabricante pero de la misma configuración y cantidad de cilindros.

Es obligatorio el uso de cabezas de fierro en motores de 8 cilindros en V (O.H.V.).

No se permite el uso de motores de producción limitada o de fabricación especial para carreras.

Para los autos sedanes americanos se permite

un desplazamiento máximo de 8 pulgadas (20.32 cm.), con respecto a la posición original del motor.

Cilindrada y carburación para autos con motores de:

b1. 4 cilindros hasta 2000 cc (122 pulgadas cúbicas) y 2 carburadores de 2 gargantas cada uno.
b2. Para Volkswagen, 2 carburadores de 2 gargantas.
b3. 6 cilindros hasta 5,000 cc (305 pulgadas cúbicas), tres carburadores de dos gargantas o 1 carburador de 4 gargantas de 600 c.f.m. como máximo.
b4. 8 cilindros hasta 5,000 cc (305 pulgadas cúbicas), un carburador de cuatro gargantas de 600 c.f.m. máximo.

c) Transmisión:
Se permite el uso de transmisiones de 5 velocidades en todos los autos, excepto para autos elegibles con motor de 8 cilindros en V (O.H.V.) cuya transmisión estará limitada a 4 velocidades.

Con objeto de limitar la velocidad máxima de los autos, se debe considerar la siguiente tabla para la relación del eje trasero, de acuerdo con la medida de las llantas y las revoluciones por minuto (RPM) del motor.

Para todos los autos es obligatorio que la última velocidad (4a o 5a) tenga una relación 1:1.

La tabla está preparada en incrementos de 200 RPM, compatible con los "chips" de algunos de los sistemas MSD o las perillas o los botones de ajuste de equipos MSD u otros equivalentes.

Es obligatorio que se usen los módulos de ignición MSD o cualquier otra marca que integren un sistema de control de RPM del motor. Los sistemas MSD 6A, 6AL, 6ALN, SFI-5520, AL-2 ignition control, pueden ser usados, así como de cualquier otra marca con características equivalentes. El modulo de ignición será inspeccionado y lacrado durante el escrutinio técnico. En caso de que un competidor requiera cambiar el tamaño de llantas traseras o la relación de engranes del eje trasero durante la carrera, este deberá dar aviso a la organización para que se pueda certificar y lacrar el nuevo limite de RPM.

Se permite el uso de cualquier sistema de control de ignición con todo tipo de funciones, siempre y cuando incluya el limitador de revoluciones.

En caso de no utilizar un modulo de ignición con control de revoluciones, se permite el uso de un limitador de revoluciones que puede ser un Mallory (Numero de parte 644L) o un limitador equivalente de cualquier otra marca.
Si algún auto se presenta a escrutinio sin alguno de los dispositivos anteriores será excluido del evento.

Todos los competidores deben informar al Secretariado Permanente a través de la presentación de su Carnet Técnico y de Seguridad en donde viene las especificaciones de los módulos de ignición, del limitador de RPM y las medidas y el diámetro de las llantas para seleccionar el módulo que se instalará en su auto durante el escrutinio.

Para verificar que los autos cumplan en todo momento con lo indicado en este artículo; los escrutinadores podrán realizar revisiones durante la ruta y al final del evento.

Especificaciones del tren motriz que definen el límite de RPM del motor y velocidad máxima del auto:

d) Llantas y rines:

d1. El diametro de los rines deberá ser el original o una pulgada más grande teniendo un limite de 16 pulgadas
d2. El ancho máximo de los rines en autos de 4 cilindros es de 6 pulgadas.
d3. El ancho máximo de los rines en autos de 6 y 8 cilindros es de 8 pulgadas.
d4. El compuesto de las llantas (tread wear) no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificacion DOT.
d5. La altura de las llantas (serie) debe ser 50

o más.

e) Otros componentes:

e1. Se permite el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. Estos pueden ser ventilados.

e2. Se permite el uso de "headers".

e3. El sistema de dirección es libre de restriccion con el proposito de mejorar la seguridad y presición del manejo.

f) Peso:

El peso mínimo total (se permite un 5% menos de tolerancia) debe ser:

f1. Para Volkswagen 1, 800 lb (817 kg).

f2. Para Alfa Romeo T.I. 2, 400 lb (1,089 kg).

f3. Para Chevrolet 3, 200 lb (1,452 kg).

f4. Para Ford y Mercury 3, 310 lb (1,502 kg).

f5. Para Volvo 2, 115 lb (960 kg).

Para todos los demás autos elegibles se considerá el peso original.

Sin excepción, todos los autos y sus modificaciones están sujetos a aprobación por parte del Comité Organizador. Se debe de enviar el Carnet Técnico y de Seguridad al Secretariado Permanente para revisar elegibilidad del auto.

Relaciones Turismo Produccion

Relación del eje trasero		3.00:1			3.25:1		
Medida de la llanta	Diámetro de la llanta (Pulgadas)	RPM	kph	mph	RPM	kph	mph
255/50-16	26.2	5600	230	143	6000	228	142
225/50-16	24.5	5800	230	143	6400	233	145
225/60-16	26.6	5600	232	144	6000	230	143
245/50-15	24.8	6000	233	145	6400	230	143
225/50-15	23.8	6200	232	144	6800	230	143
255/60-15	27.1	5400	228	142	5800	227	141
235/60-15	26.1	5600	228	142	6200	233	145
215/60-15	25.2	5800	228	142	6400	233	145

Relación del eje trasero		3.50:1			3.70:1		
Medida de la llanta	Diámetro de la llanta (Pulgadas)	RPM	kph	mph	RPM	kph	mph
255/50-16	26.2	6600	232	144	7000	233	145
225/50-16	24.5	6800	230	143	7200	232	144
225/60-16	26.6	6400	228	142	6800	228	142
245/50-15	24.8	7000	233	145	7400	233	145
225/50-15	23.8	7200	230	143	7600	230	143
255/60-15	27.1	6200	232	144	6800	233	145
235/60-15	26.1	6600	232	144	7000	230	143
215/60-15	25.2	6800	230	143	7200	230	143

16.2. "Turismo Mayor"
(Números de #100 a #149)
Todos los sedanes de producción de 1940 a 1954 con carrocerías originales y motores D.O.H.C. de 6 cilindros en línea y O.H.V. de 8 cilindros en V, así como O.H.C. y D.O.H.C de 4 cilindros.
a) Construcción:
El chasis o bastidor deberá ser el original (siempre y cuando no presente corrosión o daños originados por oxidación, soldaduras o golpes) o uno similar de la misma familia del fabricante o un chasis nuevo de fabricación reciente por una empresa especializada, por ejemplo, "Art Morrison" de los EUA. (ver dibujo, Apéndice 4) de acuerdo a los siguientes lineamientos:
La distancia entre los rieles principales, *(side members)* medida en forma transversal al auto, deberá mantener el diseño original, sin cambio alguno. El área del frente del chasis, a partir de la línea imaginaria de la pared de fuego del auto hacia adelante podrá ser modificada para poder integrar el "Roll Cage", así como para proporcionar una mayor rigidez al conjunto. Los puntos de sujeción o apoyo de las horquillas o de los brazos de suspensión y los amortiguadores podrán ser reubicados sin restricción.

Las bases de los resortes de la suspensión podrán ser modificadas para permitir un dispositivo para el ajuste manual de la altura del auto (está prohibido el uso un dispositivo remoto desde el interior del vehículo para el ajuste de la altura). Para el área de la parte posterior del chasis, a partir de la línea imaginaria del respaldo del asiento trasero se permite modificar y/o reubicar los puntos de sujeción o apoyo de la suspensión trasera, pudiendo cambiar ésta del tipo de muelles longitudinales de arco (de hojas) a suspensión de resortes helicoidales.

Asimismo, se permiten las modificaciones necesarias para integrar el "Roll Cage" con el chasis. La ubicación de los puntos de montaje de los brazos de control de movimiento del eje trasero que deben ser de tipo "rígido" son libres de restricciones. Las bases que se instalen para los resortes helicoidales de la suspensión pueden incluir un dispositivo para el ajuste manual de la altura del auto (está prohibido el uso un dispositivo remoto desde el interior del vehículo para el ajuste de la altura).

Se prohíben terminantemente los chasises o bastidores tubulares.

Todos los chasises están sujetos a la aprobación del Comité Organizador por lo que se recomienda que en caso de cualquier duda al respecto, se le haga llegar con anticipación los dibujos y comentarios del chasis al Comité Organizador. En caso de no ser aceptado se informará al competidor para evitar la descalificación en el escrutinio previo al inicio del evento. La decisión del Comisario Deportivo será final.

Aunque las carrocerías deben ser originales, si existen componentes difíciles de encontrar se debe avisar al Comité Organizador para que apruebe la sustitución de algunas piezas. De no obtener esta aprobación, la tripulación será excluida del evento durante el escrutinio.

b) Motores:
Se permitirán los motores modernos de la misma marca / familia y configuración, con cilindrada hasta 5,000 cc. (305 pulgadas cúbicas) para motores de 6 cilindros y 6,000 cc. (366 pulgadas cúbicas) para motores de 8 cilindros en V, y de 2,500 cc (152.6 pulgadas cúbicas) para motores de 4 cilindros.
Se permite el uso de cabezas de aluminio.
Para los autos sedanes americanos se permite un desplazamiento máximo de 8" (20.32 cm.), con respecto a la posición original del motor.
No se permite el uso de cárter seco.
La carburación autorizada, depende del número de cilindros del motor, de acuerdo con lo siguiente:

b1. Un carburador de 4 gargantas (max. 600 c.f.m.) para motores de 8 cilindros en V.
b2. Tres carburadores de 2 gargantas para motores de 6 cilindros en línea.
b3. Dos carburadores de 2 gargantas para motores de 4 cilindros.

c) Transmisión:
Se permite el uso de transmisiones y diferenciales modernos.

También se permite cualquier tipo de transmisiones con un máximo de 5 velocidades, así como las transmisiones automáticas.
Con objeto de limitar la velocidad máxima de los autos, se debe considerar la siguiente tabla para la relación del eje trasero de acuerdo con la medida de las llantas y las revoluciones por minuto (RPM) del motor.

Para todos los autos es obligatorio que la última velocidad (4ª o 5ª) tenga una relación 1:1
La tabla está preparada en incrementos de 200 RPM, compatible con los "chips" del sistema MSD que serán utilizados para la competencia.

Es obligatorio que se usen los módulos de ignición MSD o cualquier otra marca que integren un sistema de control de RPM del motor. Los sistemas MSD 6A, 6AL, 6ALN, SFI-5520, AL-2 ignition control pueden ser usados, así como de cualquier otra marca con características equivalentes.
El modulo de ignición será inspeccionado y lacrado durante el escrutinio tecníco. En caso de que un competidor requiera cambiar el tamaño de llantas traseras o la relacion de engranes del eje trasero durante la carrera, este deberá dar aviso a la organizacion para que se pueda certificar y lacrar el nuevo limite de RPM.
Se permite el uso de cualquier sistema de control de ignición con todo tipo de funciones, siempre y cuando incluya el limitador de revoluciones.

En caso de no utilizar un modulo de ignición con control de revoluciones, se permite el uso de un limitador de revoluciones que puede ser un Mallory (Numero de parte 644L) o un limitador equivalente de cualquier otra marca.

Si algún auto se presenta a escrutinio sin el módulo de ignición MSD o el limitador de RPM Mallory instalado será excluido del evento.
Todos los competidores deben informar al Secretariado Permanente a través de la presentación de su Carnet Técnico y de Seguridad en donde viene las especificaciones de los módulos de ignición, del limitador de RPM y las medidas y el diámetro de las llantas para seleccionar el módulo que se instalará en su auto durante el escrutinio.
Para verificar que los autos cumplan en todo momento con lo indicado en este artículo; los escrutinadores podrán realizar revisiones durante la ruta y al final del evento.
Especificaciones del tren motriz que definen el límite de RPM del motor y velocidad máxima del auto:

d) Llantas y rines:

d1. El material de los rines es libre.

d2. El diámetro máximo de los rines es 17 pulgadas.

d3. El ancho máximo de los rines para todos los autos es 8 pulgadas.

d4. El compuesto de las llantas (tread wear) no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificacion DOT.

d5. La altura de las llantas (serie) no debe ser inferior a "50" para las llantas de 16 pulgadas de diametro ni menor a "40" para las llantas de 17 pulgadas de diametro.

e) Otros componentes:

e1. Se permite el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. Estos pueden ser ventilados.

e2. Se permite el uso de "headers".

f) Peso:
El peso mínimo total, (se permite un 5% menos de tolerancia) debe ser:
Para todos los autos elegibles de 6 y 8 cilindros el peso mínimo será de 3,300 lb (1,497 kg). En los autos elegibles de 4 cilindros, el peso mínimo debe ser el original del auto.

Sin excepción, todos los autos y sus modificaciones están sujetos a aprobación por parte del Comité Organizador. Se debe de enviar el Carnet Técnico y de Seguridad al Secretariado Permanente para revisar elegibilidad del auto.

Relaciones Turismo Mayor

ESPECIFICACIONES PARA POWERTRAIN LÍMITE RPM Y TOPE DE VELOCIDAD													
Relación del eje trasero		3.00:1			3.25:1			3.50:1			3.70:1		
Medida de la llanta	Diámetro de la llanta (Pulgadas)	RPM	KPH	MPH	RPM	KPH	MPH	RPM	KPH	MPH	RPM	KPH	KPH
255 / 40 -17	24.8	6000	233	145	6400	228	142	7000	233	145	7400	232	145
245 / 40 -17	24.7	6000	233	145	6400	228	142	7000	233	145	7400	232	145
245 / 35 -17	23.8	6200	230	143	6800	233	145	7200	230	143	7600	230	143
235 /40 - 17	25.3	5800	230	143	6200	228	142	6800	232	144	7200	232	144
235 / -45--17	24.4	6000	230	143	6600	233	145	7000	230	143	7400	230	143

Relación del eje trasero		3.00:1			3.25:1		
Medida de la llanta	Diámetro de la llanta (Pulgadas)	RPM	KPH	MPH	RPM	KPH	MPH
255/50-16	26.2	5600	230	143	6000	228	142
225/50-16	24.5	5800	230	143	6400	233	145
225/60-16	26.6	5600	232	144	6000	230	143
245/50-15	24.8	6000	233	145	6400	230	143
225/50-15	23.8	6200	232	144	6800	230	143
255/60-15	27.1	5400	228	142	5800	227	141
235/60-15	26.1	5600	228	142	6200	233	145
215/60-15	25.2	5800	228	142	6400	233	145

Relación del eje trasero		3.50:1			3.70:1		
Medida de la llanta	Diámetro de la llanta (Pulgadas)	RPM	KPH	MPH	RPM	KPH	MPH
255/50-16	26.2	6600	232	144	7000	233	145
225/50-16	24.5	6800	230	143	7200	232	144
225/60-16	26.6	6400	228	142	6800	228	142
245/50-15	24.8	7000	233	145	7400	233	145
225/50-15	23.8	7200	230	143	7600	230	143
255/60-15	27.1	6200	232	144	6800	233	145
235/60-15	26.1	6600	232	144	7000	230	143
215/60-15	25.2	6800	230	143	7200	230	143

16.3. "Sport Menor"
(Números de #150 a #199)
Autos deportivos de producción masiva y de producción limitada, prototipos y/o reproducciones autorizadas por el Comité Organizador de 1940 a 1954 o similares (Artículo 15) con carrocerías originales y/o del mismo material y con motores originales o abiertos hasta 2000cc (122" cúbicas) para los autos de producción masiva.

a) Construcción:
El chasis debe ser original o similar de la misma familia. Este último deberá ser analizado por el Director de Escrutinio o un inspector técnico designado por el Comité Organizador. En caso de no ser aceptado, se informará al competidor para evitar la descalificación en el escrutinio previo al inicio del evento. La decisión del Comisario Deportivo será final.

Aunque las carrocerías deben ser originales, si existen componentes difíciles de encontrar se debe avisar al Comité Organizador para que apruebe la sustitución de algunas piezas. De no obtener esta aprobación, la tripulación será excluida del evento durante el escrutinio.

Se permite suspensión trasera independiente.
Para el Porsche 356 está permitido mover los brazos de la suspensión para poder colocar una caja de 5 velocidades.

b) Motores:
Para la categoría Sport Menor y en todos los casos, se permite el uso de motores modernos de 4 cilindros de producción masiva y configuración similar al original del auto (en línea o boxer), con una cilindrada máxima de 1,600 cc, 4 válvulas por cilindro y doble árbol de levas (D.O.H.C.).

Cualquier auto de producción limitada o prototipo de la época deberá conservar sus características mecánicas. Sin embargo, se autoriza un incremento del 15% arriba del desplazamiento original de 1954.

Se permite un desplazamiento máximo hasta de 6" con respecto a la posición original del motor.
La admisión es libre de restricciones utilizando un máximo de 2 carburadores de 2 gargantas cada uno.
Se puede usar múltiples carburadores.
No se permite usar sistemas de inyección.

c) Transmisión:
Se permite usar transmisiones de 5 velocidades.

d) Llantas y rines:
d1. El diámetro máximo de los rines es 15 pulgadas.
d2. El ancho máximo de los rines para todos los autos es 6 pulgadas.
d3. El compuesto de las llantas (tread wear) no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificacion DOT
d4. La altura de las llantas (serie) debe ser 50 o más.
Para los autos equipados con rines con un diametro de 15 pulgadas, las llantas deberán ser las especificadas por el fabricante para instalarse en rines de 6 pulgadas de ancho. De acuerdo a la tabla que comprende las llantas de 15", se prohibe terminantemente el uso de llantas especificadas para rines de 6.5" de ancho.

e) Otros componentes:
e1. Se permite el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. Estos pueden ser ventilados.
e2. Se permite el uso de "headers".
e3. El sistema de dirección es libre de restriccion con el proposito de mejorar la seguridad y presición.

f) Peso:
El peso mínimo total, (se permite un 5% menos de tolerancia) debe ser:
f1. Para Alfa Romeo 1,998 lb (907 kg).
f2. Para MGA 1,995 lb (905 kg).
f3. Para Porsche 356 1,985 lb (901 kg).
f4. Para todos los demás autos elegibles se considerará el peso original.

Sin excepción, todos los autos y sus modificaciones están sujetos a aprobación por parte del Comité Organizador. Se debe de enviar el Carnet Técnico y de Seguridad al Secretariado Permanente para revisar elegibilidad del auto.

16.4. "Sport Mayor"
(Números de #200 a #249)
Todos los autos deportivos de producción masiva y de producción limitada, prototipos y/o reproducciones autorizadas por el Comité Organizador de 1940 a 1954 o similares (Artículo 15) con carrocerías originales y/o del mismo material y con motores originales o de la misma familia mayores a 2,000cc (122" cúbicas) y abiertos hasta 5,000cc (305" cúbicas), a menos que la cilindrada original haya sido mayor.

a) Construcción:
El chasis debe ser original o similar de la misma familia. Este deberá ser analizado por el Director de Escrutinio o un inspector técnico designado por el Comité Organizador. En caso de no ser aceptado se informará al competidor para evitar la descalificación en el escrutinio previo al inicio del evento. La decisión del Comisario Deportivo será final.

La suspensión trasera debe ser la original, sin modificación alguna.

Aunque las carrocerías deben ser originales, si existen componentes difíciles de encontrar se debe avisar al Comité Organizador para que apruebe la sustitución de algunas piezas. De no obtener esta aprobación, la tripulación será excluida del evento durante el escrutinio.

b) Motores:
Para la categoría "Sport Mayor" y en todos los casos, los motores deben ser originales, aunque se permite el uso de motores modernos de 6 cilindros en línea de producción masiva con una cilindrada máxima de 3,000cc (183" cúbicas) cuatro válvulas por cilindro y doble árbol de levas (D.O.H.C.).

Cualquier auto de producción limitada y/o prototipo de la época deberá conservar sus características mecánicas. Sin embargo se autoriza un incremento del 15% arriba del desplazamiento original de 1954.

En los autos deportivos (sport), la admisión debe ser con el sistema original. Para todos los autos de esta categoría con motores modernos, se puede utilizar un máximo de tres carburadores de dos gargantas cada uno.

En caso de reemplazarse los carburadores originales de cualquier motor tipo V8, se permite el uso de un carburador de cuatro gargantas con un limite máximo de 600 p.c.m

No se permiten sistemas de inyección, a menos que los modelos hayan sido fabricados originalmente con este sistema.

c) Transmisión:
También se permite cualquier tipo de transmisiones con un máximo de 5 velocidades, así como las transmisiones automáticas.

Con objeto de limitar la velocidad máxima de los autos, se debe considerar la siguiente tabla para la relación del eje trasero de acuerdo con la medida de las llantas y las revoluciones por minuto (RPM) del motor.

Para todos los autos es obligatorio que la última velocidad (4ª o 5ª) tenga una relación 1:1

La tabla está preparada en incrementos de 200 RPM, compatible con los "chips" del sistema MSD que serán utilizados para la competencia.

Es obligatorio que utilicen los módulos de ignición MSD "6 AL" y "6 AL-2" y que ya tengan instalado el "chip" de acuerdo a lo especificado, independientemente de que los "chips" con los que van a competir serán instalados, sellados y lacrados durante el escrutinio.

En caso de no utilizar el sistema MSD, es obligatorio que tengan instalado un limitador de revoluciones por minuto del motor de la marca Mallory, (Número de parte 644).

Si algún auto se presenta a escrutinio sin el módulo de ignición MSD o el limitador de RPM Mallory instalado será excluido del evento.

Todos los competidores deben informar al Secretariado Permanente a través de la presentación de su Carnet Técnico y de Seguridad en donde viene las especificaciones de los módulos de ignición, del limitador de RPM y las medidas y el diámetro de las llantas para seleccionar el módulo que se instalará en su auto durante el escrutinio.

Para verificar que los autos cumplan en todo momento con lo indicado en este artículo; los escrutinadores podrán realizar revisiones durante la ruta y al final del evento.

Especificaciones del tren motriz que definen el límite de RPM del motor y velocidad máxima del auto:

d) Llantas y rines:

d1. Los rines pueden tener diámetro 15 o 16 pulgadas.

d2. El ancho máximo de los rines para todos los autos es 6 pulgadas.

d3. El compuesto de las llantas (treadwear) no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificacion DOT.

d4. La altura de las llantas (serie) debe ser 50 o más.

e) Otros componentes:

e1. Se permite el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. Estos pueden ser ventilados.

e2. Se permite el uso de "headers".

e3. El sistema de dirección es libre de restriccion con el proposito de mejorar la seguridad y presición.

f) Peso:

El peso mínimo total, (se permite un 5% menos de tolerancia) debe ser:

Para todos los autos elegibles se deberá considerar el peso original.

Sin excepción, todos los autos y sus modificaciones están sujetos a aprobación por parte del Comité Organizador. Se debe de enviar el Carnet Técnico y de Seguridad al Secretariado Permanente para revisar elegibilidad del auto.

Relaciones Sport Mayor

Relación del eje trasero		3.00:1			3.25:1		
Medida de la llanta	Diámetro de la llanta (Pulgadas)	RPM	KPH	MPH	RPM	KPH	MPH
245/50-15	24.8	6000	233	145	6400	228	142
225/50-15	23.8	6200	230	143	6800	233	145
215/50-15	23.5	6200	228	142	6800	232	144
205/50-15	23.1	6400	232	144	7000	233	145
195/50-15	22.7	6600	233	145	7000	230	143
225/55-15	24.8	6000	233	145	6400	228	142
205/55-15	23.9	6200	232	144	6600	228	142
195/55-15	23.4	6400	233	145	6800	230	143
235/60-15	26.1	5600	228	142	6200	233	145
225/60-15	25.6	5800	232	144	6200	230	143
215/60-15	25.2	5800	228	142	6400	233	145
205/60-15	24.7	6000	232	144	6400	228	142
195/60-15	24.2	6000	227	141	6600	230	143

Relación del eje trasero		3.50:1			3.70:1		
Medida de la llanta	Diámetro de la llanta (Pulgadas)	RPM	KPH	MPH	RPM	KPH	MPH
245/50-15	24.8	7000	233	145	7400	233	145
225/50-15	23.8	7200	230	143	7600	230	143
215/50-15	23.5	7400	233	145	7800	233	145
205/50-15	23.1	7400	230	143	7800	228	142
195/50-15	22.7	7600	232	144	8000	230	143
225/55-15	24.8	7000	233	145	7400	233	145
205/55-15	23.9	7200	230	143	7600	230	143
195/55-15	23.4	7400	232	144	7800	232	144
235/60-15	26.1	6600	232	144	7000	232	144

Relación del eje trasero		3.50:1			3.70:1		
Medida de la llanta	Diámetro de la llanta (Pulgadas)	RPM	KPH	MPH	RPM	KPH	MPH
225/60-15	25.6	6800	233	145	7200	233	145
215/60-15	25.2	6800	230	143	7200	230	143
205/60-15	24.7	7000	232	144	7400	232	144
195/60-15	24.2	7200	233	145	7600	233	145

16.5. Original Panam"
(Números de: #400 a #449)
Aquí se agrupan los autos de la misma marca, modelo y año de aquellos que participaron en La Carrera Panamericana original de 1950 a 1954. La apariencia del auto deberá ser la original, permitiéndose únicamente las modificaciones y puesta al día de algunos sistemas para mejorar la seguridad sin afectar la apariencia original.

Igualmente serán admitidos todos los automoviles que cumplan con el apendice "K" y posean un "FIA HTP" (Historic Technical Passport) dentro del periodo "E" de 1950 a 1954 o similares serán aceptados por el comité organizador

a) Carrocería:
No se permite modificar la carrocería. Se prohiben las tomas de aire laterales o en el cofre así como el ensanchar las aberturas de las ruedas de las salpicaderas delanteras y de los costados traseros. Los cristales deben ser del material original, pudiéndose reemplazar los cristales laterales por vidrio templado y el parabrisas por uno hecho de vidrio inastillable o vidrio de tres capas usando "interlayer".

b) Chasis:
El bastidor del auto deberá ser el original. Se permite que sea reforzado en las áreas que se consideren más débiles o para mejorar y reforzar las zonas que hayan sido reparadas.

c) Suspensión:
La suspensión trasera y delantera deben conservar el concepto y principio original de diseño, eg: los muelles de hojas no pueden ser reemplazadas por un sistema de suspensión en base a resortes helicoidales. Los brazos "A" y horquillas de la suspensión delantera deberán ser los originales o que sus reemplazos conserven la geometría del diseño original. Se permite reemplazar los mangos delanteros para poder reemplazar el sistema de "pernos" con el de "rótulas". Los nuevos mangos deben tener provisiónes para instalar frenos de disco al reemplazar los frenos de tambor. Las modificaciones que se hagan al auto no deben afectar la geometría básica de la suspensión. Se permite el uso de cualquier amortiguador, siempre y cuando se instale en los puntos originales de fijación.

d) Eje Trasero:
Se permite reemplazar el eje trasero por uno más fuerte y moderno, por ejemplo: Ford 9.0", Ford 8.8", GM de 10 y 12 tornillos, Chrysler 9.25", etc. La relación de la corona y el piñón son libres de restricciones, así como las flechas laterales, el tipo de mazas de las ruedas y el diferencial que puede ser del tipo "limited slip" o "locker". La dimensión de brida a brida de la funda del eje trasero deberá ser la original para mantener el ancho de vía original del auto.

e) Frenos:
Se permite y se recomienda ampliamente el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. El sistema hidráulico original de actuación deberá ser reemplazado por motivos de seguridad por un sistema que tenga en forma independiente las salidas del cilindro maestro para las ruedas delanteras y las traseras. Se permite el uso de una válvula(s) ajustable(s) para el balance de los frenos delanteros y traseros.

f) Dirección:
Se permite reemplazar la caja de dirección original por una similar, siempre y cuando se conserve el uso de las varillas originales y su geometría de operación. Siguiendo este mismo concepto, se permite instalar una "dirección de asistencia hidráulica". Se prohíbe usar una dirección de piñón y cremallera.

g) Ruedas y Llantas:
Se permite reemplazar las ruedas originales por ruedas de acero. Las ruedas originales pueden ser reemplazadas por ruedas de 15" de diámetro y un máximo de 7" de ancho para autos norteamericanos y de 6" para autos europeos. Se prohíbe el uso de ruedas de aluminio. Se permite usar llantas modernas aprobadas DOT con nun "aspect ratio" de 50 o más. EL "treadwear" de la llanta no deberá ser inferior a 40 y deben cumplir con la certificacion DOT.

h) Motor:
El motor deberá ser el original, pero puede ser reemplazado por un motor de la misma "familia", tipo y apariencia exterior. Se permite utilizar un desplazamiento embolar igual al mayor ofrecido originalmente en la "familia" de este motor. Las cabezas de fundición de hierro no pueden ser reemplazadas por cabezas de aluminio. El árbol de levas, múltiple de admisión, carburador y el distribuidor se pueden reemplazar por componentes de diseño moderno, limitando que el flujo máximo del carburador no exceda 600 p.c.m. Se permite reemplazar a los múltiples originales con "headers" de escape con el diametro y el largo de los tubos de escape sin restricciones.

i) Sistema de Enfriamiento del Motor:
Se permite modificar el sistema de enfriamiento del motor al reemplazar el radiador por uno de mayor capacidad y/o de diferente material. Se permite reemplazar la bomba de agua por una de mayor volumen. También se permite reemplazar el ventilador y utilizar un sistema de polea térmica (fan clutch) o un motoventilador eléctrico. Se permite el uso de un radiador para el aceite del motor.

j) Sistema de Combustible:
Se permite reemplazar el tanque de gasolina original por un tanque de seguridad (fuel cell / fuel safe) no mayor de 83 lt. de capacidad. Se permite usar bombas eléctricas de gasolina.

k) Transmisión:
A los autos originalmente equipados con una transmisión automática o una manual de tres velocidades, se permite usar una transmisión moderna manual de cuatro velocidades, siempre y cuando la relación final de engranes (cuarta) sea de 1:1. Si se utiliza una transmisión de tres velocidades se permite usar un sistema de "overdrive" igual o similar al original. Se prohíbe usar transmisiones de "engranes rectos". La localización y el tipo de la palanca de cambios es libre de restricciones.

l) Peso:
Aunque en la mayoría de los autos de esta categoría, su peso es superior al especificado originalmente, debido al "Roll Cage" y otros componentes de seguridad, el peso mínimo del auto no deberá ser inferior al peso de embarque especificado por el fabricante para el modelo, tipo y año del auto.

Para poder realizar cambios y modificaciones al auto de competencia de acuerdo este reglamento, el competidor deberá solicitar la aprobación de estos al mostrar los detalles y datos técnicos al Comité Técnico por lo menos 90 días antes de la fecha del escrutinio inicial.

B) Grupo de Autos Históricos

16.6. "Histórica A"
(Números de #250 a #279)
Todos los autos de producción masiva y limitada de 1955 a 1973 y modelos más recientes estética y mecánicamente iguales a los de 1973 previamente autorizados por el Comité Organizador sin importar el país de origen.

También se aceptan los autos incluidos en el apéndice "K" del código deportivo internacional de la F.I.A. equipados con motores de 4 cilindros originales al igual que con carrocerías originales.

a) Construcción:
El chasis o bastidor debe ser el original.

Se permiten modificaciones a la carrocería de acuerdo a la época (si existe prueba o evidencia) siempre y cuando sean aprobadas por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.

Se permite aumentar una pulgada el ancho de las salpicaderas.

b) Motores:
Los motores de 4 cilindros que no sean originales son permitidos, siempre y cuando su capacidad no sea mayor de 1,600cc (97.64" cúbicas) y con un solo árbol de levas.

Se permiten modificaciones al motor consideradas

como de la época (si existe prueba o evidencia) siempre y cuando sean aprobadas por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.
Se permite un máximo de sobre medida de 0.040".

El uso de carburadores es obligatorio a excepción de aquellos autos que de origen fueron equipados por el Fabricante con sistema de inyección de combustible, mismo que en su caso deberá de ser el original en marca y modelo, y el competidor deberá de presentar la Ficha de Homologación FIA correspondiente

Esta prohibido el uso de turbo cargadores.

c) Transmisión:
La transmisión puede ser original o similar, siempre y cuando sea mecánicamente idéntica y el maximo de cambios permitidos es de 5 cambios. Esta debe ser aprobada por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.

No se permite el uso de engranes rectos.

d) Llantas y rines:
d1. Se permite el uso de rines con 1 pulgada mas del diámetro de los rines originales.
d2. El ancho máximo de los rines para todos los autos es 6 pulgadas.
d3. La altura de las llantas (serie) debe ser 50 o más.
d4. Solo se permiten llantas con designación D.O.T. o E3 o E4 de venta al público con dibujo original de fábrica y no diseñadas especialmente para competencia.
d5. Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.
d6. El compuesto de las llantas (treadwear) no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificacion DOT .

e) Otros componentes:
e1. Los amortiguadores son libres de restricción (montados en los lugares originales de fijación).
e2. Se permite mejorar el sistema de encendido.
e3. Se permite el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. Estos pueden ser ventilados.
e4. Se permite el uso de alternadores en lugar de generadores.
e5. El uso de "headers" tubulares está permitido.

f) Peso:
El peso mínimo total, (se permite un 5% menos de tolerancia) debe ser:
Para todos los autos elegibles se deberá considerar el peso original.

Ejemplos de autos elegibles en esta categoría:
Austin Healey Sprite/100, Austin Mini, Alfa Romeo Giulietta TI/Spider, Giulia 1,600, Porsche 356 a/b/c, Porsche 912, Volvo PV 544/1600/1800, VW Karmann Ghia, Triumph TR2/3/2, Sunbeam Rapier/Alpine, Renault Dauphine/Floride 845 cc R-81108,1300 Morgan plus 4.2 l, Citroen ds 19, Hillman Minx, Lotus Elite/Elan 1600, Mercedes Benz 180/190, Fiat 1100/1200/1500, Borgward Isabella/Coupe, Ford Cortina Lotus, Honda S 600, MG 1600.

Sin excepción, todos los autos y sus modificaciones están sujetos a aprobación por parte del Comité Organizador. Se debe de enviar el Carnet Técnico y de Seguridad al Secretariado Permanente para revisar elegibilidad del auto.

16.7. "Histórica A Plus"
(Números de #280 a #299)
Todos los autos de producción masiva y limitada de 1965 a 1975 y modelos más recientes estética y mecánicamente iguales a los de 1975 previamente autorizados por el Comité Organizador, sin importar el país de origen.

También se aceptan los autos incluidos en el apéndice "K" del código deportivo internacional de la F.I.A. equipados con motores de 4 cilindros originales al igual que con carrocerías originales y un límite de 2,000cc (122" cúbicas) de cilindrada o con motores modernos 4 cilindros con desplazamiento máximo de 1,600cc (97.64" cúbicas).

a) Construcción:
El chasis o bastidor debe ser el original.

Se permiten modificaciones a la carrocería de acuerdo a la época (si existe prueba o evidencia) siempre y cuando sean aprobadas por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.
Se permite aumentar 1" el ancho de las salpicaderas.

Se permiten modificaciones a la carrocería de acuerdo a la época (si existe prueba o evidencia) siempre y cuando sean aprobadas por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.

b) Motores:
Se permiten modificaciones al motor consideradas como de la época (si existe prueba o evidencia) y aprobadas por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.

Se permite un máximo de sobre medida de 0.040".
No se permite utilizar los dispositivos de variación electrónica para árbol de levas.

El uso de carburadores es obligatorio a excepcion de aquellos autos que de origen fueron equipados con un sistema de inyeccion de combustible, en este caso el participante debera demostrarlo con documentos de la epoca (catalogos, revistas, ficha de homologacion, etc.),la autenticidad del uso de este sistema.
Esta prohibido el uso de turbo cargadores.

c) Transmisión:
La transmisión puede ser original o similar, siempre y cuando sea mecánicamente idéntica y con el mismo número de cambios. Esta debe ser aprobada por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.
Para motores modernos de 1600cc (97.64" cúbicas), se permiten transmisiones manuales (no secuenciales) de máximo 5 cambios.
No se permite el uso de engranes rectos.

d) Llantas y rines:

d1. Se permite el uso de rines con 1" mas del diámetro de los rines originales.

d2. El ancho máximo de los rines para todos los autos es 6 pulgadas a excepcion de aquellos que de origen tuvieran rines de un ancho mayor. en este caso, el participante debera demostrarlo con documentos de la epoca (catalogos, revistas, ficha de homologacion, etc.). La autenticidad del ancho de los rines. Los autos Porsche 912 y 914 deberan usar rines con un maximo de 6 pulgadas de ancho.

d3. La altura de las llantas (serie) debe ser 50 o más.

d4. Solo se permiten llantas con designación D.O.T. o E3 o E4 de venta al público con dibujo original de fábrica y no diseñadas especialmente para competencia.

d5. Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.

d6. El compuesto de las llantas ("treadwear") no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificacion DOT.

e) Otros componentes:

e1. Los amortiguadores son libres de restricción (montados en los lugares originales de fijación).

e2. Se permite mejorar el sistema de encendido.

e3. Se permite el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. Estos pueden ser ventilados.

e4. Se permite el uso de alternadores en lugar de generadores.

e5. El uso de "headers" tubulares está permitido.

f) Peso:
El peso mínimo total (se permite un 5% menos de tolerancia) debe ser:

Para todos los autos elegibles se deberá considerar el peso original.

<u>Ejemplos de autos elegibles en esta categoría, son</u>:
Alfa Romeo Giulia, Datsun 510, Ford Cortina/ Escort, Volvo 122/Amazon, BMW 2002, Porsche 914-4, Opel GT, Glas, Dinalpin *(este auto es elegible siempre y cuando se cumpla con lo siguiente: máxima capacidad del motor: 1,600 cc (97.64" cúbicas), caja de 5 velocidades, peso no menor que el de fábrica y el chasis debe estar reforzado y autorizado por el Comité Organizador)*.

Sin excepción, todos los autos y sus modificaciones están sujetos a aprobación por parte del Comité

Organizador. Se debe de enviar el Carnet Técnico y de Seguridad al Secretariado Permanente para revisar elegibilidad del auto.

16.8. "Histórica B"
(Números de #300 a #349)

Todos los autos de producción masiva y limitada de 1955 a 1974 y modelos más recientes estética y mecánicamente iguales a los de 1974 previamente autorizados por el Comité Organizador, sin importar el país de origen. También se aceptan los autos incluidos en el apéndice "K" del código deportivo internacional de la F.I.A. equipados con motores de 6 cilindros originales al igual que con carrocerías originales

a) Construcción:

El chasis o bastidor debe ser el original.

Se permiten modificaciones a la carrocería de acuerdo a la época (si existe prueba o evidencia) siempre y cuando sean aprobadas por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.

b) Motores:

Se permiten modificaciones al motor consideradas como de la época (si existe prueba o evidencia) y aprobadas por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.

La máxima cilindrada para esta categoría es de 2.4 lt. para Porsche 911, 4.2 lt. para Jaguar, 3.0 lt. para Austin Healey, 2.8 lt. para Datsun y 4.1 lt. para autos de origen americano como Chevy II, Valiant, Falcon 6, etc. Para los autos no mencionados, se permite un máximo de sobre medida de 0.040".

El uso de carburadores es obligatorio a excepción de aquellos autos que de origen fueron equipados por el fabricante con sistema de inyección de combustible, en este caso el participante derberá demostrarlo con documentos de la epoca (catalogos, revistas, ficha de homologacion, etc.) la autenticidad del uso de este sistema

Esta prohibido el uso turbo cargadores.

c) Transmisión:

La transmisión puede ser original o similar, siempre y cuando sea mecánicamente idéntica y con 5 cambios como maximo y debe ser aprobada por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.

No se permite el uso de engranes rectos.

d) Llantas y rines:

d1. Se permite el uso de rines con 1" mas del diámetro de los rines originales.

d2. El ancho máximo de los rines para todos los autos es 7".

d3. La altura de las llantas (serie) debe ser 50 o más.

d4. Solo se permiten llantas con designación D.O.T. o E3 o E4 de venta al público con dibujo original de fábrica y no diseñadas especialmente para competencia.

d5. Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.

d6. El compuesto de las llantas ("treadwear") no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificacion DOT.

e) Otros componentes:

e1. Los amortiguadores son libres de restricción (montados en los lugares originales de fijación).

e2. Se permite mejorar el sistema de encendido.

e3. Se permite el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. Estos pueden ser ventilados.

e4. Se permite el uso de alternadores en lugar de generadores.

e5. El uso de "headers" tubulares está permitido.

f) Peso:

Peso mínimo total, (se permite un 5% menos de tolerancia) debe ser: En el caso de los autos Datsun Z el peso mínimo será el siguiente:

- 240 Z (2.4 l) 2,300lb 1045kg.
- 260 Z (2.6 l) 2,404lb 1093kg.
- 280 Z (2.8 l) 2,748lb 1246kg.

Para todos los demás autos elegibles se deberá considerar el peso original.

Ejemplos de autos elegibles en esta categoría,:
Jaguar MK, XKE, Austin Healey 3000, Mercedes Benz 300SE, Ford Falcon 6, Ford Mustang 6, Chevrolet Corvair 6, Chevy II (Nova) 6, Plymouth Valiant 6, Dodge Dart 6, Barracuda 6, Studebaker Lark 6, Nash Rambler 6, Porsche 911, Datsun 240,260,280.

Sin excepción, todos los autos y sus modificaciones están sujetos a aprobación por parte del Comité Organizador. Se debe de enviar el Carnet Técnico y de Seguridad al Secretariado Permanente para revisar elegibilidad del auto.

16.9 Historica B Plus
(Números del 550 al 599)

Autos históricos de 1964 a 1973 e iguales a éstos aunque sean de modelos posteriores, siempre y cuando mantengan la misma línea y forma, equipados con motor de seis cilindros opuestos (tipo bóxer) hasta 3,800 cc, o motor de seis cilindros en V hasta 3.500cc o motor de seis cilindros en línea hasta 4,200cc.
Se consideran los siguientes automóviles, sin restricción alguna de otros autos no específicamente mencionados en este listado:

a) Construcción:
El chasis, monocasco o bastidor deberá se el original del auto. Se permiten modificaciones a la carrocería de acuerdo a la época (siempre y cuando exista prueba o amplia evidencia) y que se aprueben por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio técnico. Se permite aumentar 1.0 pulgadas al ancho de las salpicaderas y/o costados con respecto a los autos de competencia en rallies de esa época.

b) Motores:
Los automóviles comprendidos en ésta Categoría deberán haber estado equipados con alguno de los siguientes motores de origen a excepción del límite de cilindrada, misma que se puede incrementar de acuerdo a lo descrito a continuación: Motor de seis cilindros opuestos (tipo Bóxer) hasta 3,800 cc (231.8 pulgadas cúbicas), Motor de seis cilindros en “V” hasta 3,500cc (213.5 pulgadas cúbicas) y Motor de seis cilindros en línea hasta 4,200cc (256.2 pulgadas cúbicas) Las modificaciones a estos motores son totalmente libres a excepción que se prohíbe el uso de dispositivos electrónicos para variar durante la operación los tiempos de apertura , cierre y levante del (los) árboles de levas. El sistema de inducción deberá utilizar exclusivamente carburadores, no debiendo exceder en carburadores Weber, Solex o Mikuni 50 mm de diámetro de válvula “mariposa” o 1.5 pulgadas de diámetro para carburadores SU. Se prohíbe el uso de supercargadores, turbocargadores o cualquier sistema de “sobrealimentación de aire”

c) Transmisión:
La transmisión deberá ser de la misma marca del automóvil, limitándose a cinco velocidades. Se prohíbe el uso de transmisiones de tipo “secuencial” y/o de engranes rectos. Con objeto de limitar la velocidad máxima de los autos, se debe de considerar la tabla que especifica la relación final de engranes, diámetro de llanta y las revoluciones por minuto (RPM) del motor. Para este fin es obligatorio el uso de un sistema de ignición MSD tipo “6AL”, “6AL-2” o equipo similar que asegure el corte adecuado de la velocidad del motor. Asimismo se puede utilizar un equipo de limitador de velocidad por señal de “GPS” Cualquiera de estos dispositivos serán revisados, ajustados y sellados durante el Escrutinio Técnico Inicial. Los competidores deberán reportar antes del Escrutinio las relaciones de engranaje final así como el tipo y medida de llantas de tracción que utilizarán. Para asegurarse que se cumpla con ésta disposición, la Organización llevará a cabo en cualquier momento del evento la revisión correspondiente así como la medición de velocidad real con equipo de radar o laser.

d) Llantas y rines:
Las ruedas no deberán de exceder de un máximo de 17 pulgadas de diámetro y un ancho de 9.0 pulgadas, siendo libre el “offset” así como el material y construcción.Las llantas deberán ser de designación DOT, E3 o E4 y están limitadas

a un perfil mínimo Serie 40 (aspect ratio) y la especificación de Tread Wear no deberá ser menor a 40. Se prohíbe el uso de llantas diseñadas específicamente para competencia (for race purposes only)

e) Otros componentes:
La suspensión deberá conservar la geometría original, permitiéndose el uso de remplazo “Coil-Over” siendo libres los resortes y la calibración de las válvulas de los amortiguadores.
El sistema de frenos es totalmente libre.
El sistema de escape es libre.
El sistema de combustible deberá incluir un tanque de tipo “Fuel Safe” incluyendo una válvula de seguridad para volteadura del auto (roll-over fuel valve

f)Peso
El peso mínimo deberá ser el original del vehículo menos un 5%

Ejemplos de autos elegibles en esta categoría,:
Porsche 911, Maserati Mistral 3.7 L 1969-1970, Mercedes Benz 300SE y SEL 1963-1965, Lancia Flaminia V6 1965-1968, BMW 3.0 CS 1971-1974, Ferrari 246 Dino GT 1969-1971, Ford Capri y Ford Cologne Capri 1969-1973, Subaru XT6 y TVR V6-3.0L 1967-1971, AMC Gremlin, AMX y Javelin

Sin excepción, todos los autos y sus modificaciones están sujetos a aprobación por parte del Comité Organizador. Se debe de enviar el Carnet Técnico y de Seguridad al Secretariado Permanente para revisar elegibilidad del auto.

16.10. "Histórica C"
(Números de #350 a #399)
Todos los autos de producción masiva y limitada de 1955 a 1973 y modelos más recientes estética y mecánicamente iguales a los de 1973 previamente autorizados por el Comité Organizador, sin importar el país de origen.
También se aceptan los autos incluidos en el apéndice "K" del código deportivo internacional de la F.I.A. equipados con motores de 8 y 12 cilindros originales al igual que con carrocerías originales
Aquellos autos especiales, de producción única o limitada o de fabricación artesanal (hechos a mano), construidos en el periodo de 1950 a 1954, que mantengan sus características mecánicas y estéticas originales pueden ser aceptados en esta categoría, una vez comprobada su autenticidad (Artículo 15) y autorizados por el Comité Organizador antes del escrutinio.

a) Construcción:

a.1) Chasis
Se permite reforzar el piso del auto, integrando los refuerzos a las bases del "Roll Cage". Se permite también modernizar y reforzar con lámina nueva el piso, pudiendo sustituir algunas secciones o todas, siempre y cuando se conserve las dimensiones y forma original. La pared de fuego ("firewall") deberá ser la original así como las torres de los amortiguadores. Estas se pueden reforzar en sus puntos de unión a los laterales (aprons) y en el área de asiento de los resortes.
Los puntos de montaje del motor deberán ser los originales, manteniendo el motor exactamente en su posición original.

a.2) Suspensión delantera
Deberá conservar el principio de geometría y puntos de sujeción originales. Se permite el uso de suspensiones tipo "negative roll" conservando siempre los puntos originales de fijación a la carrocería, bastidor o chasis del auto. Se permite reforzar los elementos y/o los puntos de fijación. Los resortes son libres de restricciones, siempre y cuando no excedan el diámetro exterior del resorte original.

Para los autos equipados con barras de torsión, se permite cambiarlas por barras de diferente diámetro o se puede cambiar toda la suspensión (Kit) con doble brazo "A" del tipo Mustang II disponible a través de varios fabricantes de USA

a.3) Suspensión trasera
Deberá conservar su sistema original, sin cambio alguno en los puntos de anclaje en el chasis. Por ejemplo, si un auto originalmente utilizó un sistema de muelles (leaf springs), este debe conservarlo. Solo se permitirá la reubicación de los barrenos de los columpios (shackles) así como el reemplazo de las muelles por otras de diferente ancho de hoja.
Se permite el uso de blocks para ajuste de altura (lowering blocks). Se permite también la instalación de barra(s) tipo "Panhard".

a.4) Carrocería
Se permiten modificaciones a la carrocería de acuerdo a la época (si existe prueba o evidencia) siempre y cuando sean aprobadas por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.

b) Motores:

b.1) Ford:
Los autos Ford Mustang, Falcon y Fairlane/ Torino, deberán utilizar un monoblock de 289" cúbicas o 302" cúbicas hasta el modelo 1969, o 302" cúbicas de 1970 en adelante. Queda prohibido el uso de cabezas Boss y tipo Cleveland. Los monoblocks originales para sello trasero de aceite de cigüeñal de "dos piezas" (colas) (monoblocks producidos hasta el modelo 1980 ½) se pueden modificar para utilizar un retén de aceite moderno de una sola pieza. Se puede utilizar de manera indistinta un cigüeñal de tipo "pesado", "ligero", "original" o de balanceo "0", siempre y cuando se mantenga un máximo de 3.00" de carrera. Esta es la especificación original para el cigüeñal del motor de 302" cúbicas.

b.2) Chevrolet:
Los autos Chevy II, Nova, Corvette, Chevelle y Camaro podrán utilizar motores con un desplazamiento máximo de 327 pulgadas cúbicas, aunque de origen algunos hayan sido equipados con motor de 283 pulgadas cúbicas. Se permite el uso de un monoblock de 350 pulgadas cúbicas de bancadas de cuatro tornillos con cigüeñal de motor 327 pulgadas cúbicas de segunda generación con diámetro grande de muñones, los autos Chevrolet 1957 podran utilizar el sistema de inyeccion original (igual al de Corvette) que fue equipo opcional para este modelo.

b.3) Chrysler, Dodge y Plymouth:
Los autos Dart, Dart GT, Valiant Signet y Barracuda podrán utilizar motores con un desplazamiento de 318 pulgadas cúbicas, aunque de origen hayan sido equipados con un motor de 273 pulgadas cúbicas. Además, para el Chrysler 300 se acepta el motor de 440 pulgadas cúbicas, solamente si el peso del auto es el original o mayor.

b.4) Los autos de otras marcas y modelos no mencionados deberán estar equipados con el motor original correspondiente al tipo de auto y modelo. En la eventualidad de que el motor se haya reemplazado por uno similar de otro año del modelo o de menor desplazamiento, se debe de obtener la aprobación del Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.

b.5) Puntos generales que aplican a todos los autos de esta categoría:

- Las bielas, pistones y anillos son libres de restricción, Los pistones no deben tener un diámetro mayor a 0.040" sobre el original.
- El tren de válvulas es libre de restricciones.
- La cabeza del motor deberá ser de fundición de hierro, ya sea la original o una de fabricación moderna para alta potencia.
- El árbol de levas es libre de restricción, así como el múltiple de admisión.
- Está prohibido el uso de un cárter seco.
- El uso de un carburador es obligatorio y la admisión máxima permitida es de un carburador de 4 gargantas y un flujo no mayor a 600 pies cúbicos por minuto (c.f.m.).
- Los autos que tengan un peso menor a 2,800 lb (1273 kg) y estén equipados con un motor de ocho cilindros, deberán utilizar un carburador de dos gargantas con un

flujo máximo de 500 c.f.m. en lugar del carburador autorizado de cuatro gargantas y 600 c.f.m.

• En el caso de automoviles que tuvieron como equipo opcional el sistema de inyeccion directa de combustible (Chevrolet 1957) se permite su uso,en este caso el participante debera demostrarlo con documentos de la epoca (catalogos, revistas, ficha de homologacion, etc.),la autenticidad del uso de este sistema.

• Esta prohibido el uso de turbo cargadores.

c) Transmisión:

Las transmisiones deberán ser las originales correspondientes al auto. Se permite el reemplazo de una transmisión por una de la misma marca o de diseño igual al original de manufactura reciente, por ejemplo T-10 de Doug Nash o Richmond Gear, etc., debiendo esta no tener más de 4 velocidades hacia adelante.

No se permite el uso de engranes rectos.

Es obligatorio que se usen los módulos de ignición MSD o cualquier otra marca que integren un sistema de control de RPM del motor. Los sistemas MSD 6A, 6AL, 6ALN, SFI-5520, AL-2 ignition control pueden ser usados, al igual que de otra marca con características equivalentes.
El modulo de ignición será inspeccionado y lacrado durante el escrutinio técnico. En caso de que un competidor requiera cambiar el tamaño de llantas traseras o la relación de engranes del eje trasero durante la carrera, este deberá dar aviso a la organización para que se pueda certificar y lacrar el nuevo limite de RPM.

Se permite el uso de cualquier sistema de control de ignición con todo tipo de funciones, siempre y cuando incluya el limitador de revoluciones.

En caso de no utilizar un modulo de ignición con control de revoluciones, se permite el uso de un limitador de revoluciones que puede ser un Mallory (Numero de parte 644L) o un limitador equivalente de cualquier otra marca.

Todos los competidores deben informar al Secretariado Permanente a través de la presentación de su Carnet Técnico y de Seguridad en donde viene las especificaciones de los módulos de ignición, del limitador de RPM y las medidas y el diámetro de las llantas para seleccionar el módulo que se instalará en su auto durante el escrutinio.
Para verificar que los autos cumplan en todo momento con lo indicado en este artículo; los escrutinadores podrán realizar revisiones durante la ruta y al final del evento.

Se permite el uso de ejes traseros y diferenciales de mayor capacidad de absorción de torque, siempre y cuando sean de la misma marca y/o tipo del auto. Se permite el uso de diferenciales auto-bloqueantes.

d) Llantas y rines:

d1. Se permite el uso de rines con 1" mas del diámetro de los rines originales.

d2. El ancho máximo de los rines para todos los autos es 7".

d3. La altura de las llantas (serie) debe ser 50 o más.

d4. Solo se permiten llantas con designación D.O.T. o E3 o E4 de venta al público con dibujo original de fábrica y no diseñadas especialmente para competencia.

d5. Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.

d6. Las llantas deberán ser especificadas por el fabricante para instalarse en rines de máximo 7" de ancho.

d7. El compuesto de las llantas ("treadwear") no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificacion DOT.

e) Otros componentes:

e1. La dirección debe conservar el sistema básico de operación, permitiéndose una diferente relación de entrada/salida con respecto al original. Se permite y recomienda reemplazar la columna original, sólida al engrane "sinfín" por una columna colapsable que corresponde a la misma marca en modelos posteriores o una columna moderna

de fabricantes especializados, por ejemplo Flaming River.

e2. Se permite el volante desmontable de la columna.

e3. Los amortiguadores son libres de restricciones (montados en los lugares originales de fijación).

e4. Se permite mejorar el sistema de encendido al utilizar uno de la marca "MSD" o equipo equivalente de cualquier otra marca.

e5. Los frenos originales ya sean de tambor o de disco pueden ser reemplazados libremente por frenos de disco modernos de mayor eficiencia que pueden ser ventilados, quedando limitados únicamente por el tamaño de los rines.

e6. Se permite el uso de alternadores en lugar de generadores.

e7. El sistema de escape es libre de restricciones, pudiendo utilizar "headers" tubulares sin restricciónes de diámetro. La salida de los tubos de escape deberá ser cuando menos de atrás del asiento del piloto, al exterior de la carrocería.

f) Peso:

El peso mínimo total, (se permite un 5% menos de tolerancia) debe ser:

Para todos los autos elegibles se deberá considerar el peso original.

Ejemplos de autos elegibles en esta categoría:

Chevrolet, Nova, Chevelle, Corvette V8 283, 327, Ford Falcon V8, Chevrolet Bel-Air V8, Chrysler 300 B/C/E, Ferrari 250/330/400/410, 275 GTB, Facel Vega FV/HK 500, Studebaker Hawk/Silver Hawk, BMW 507, Ford Mustang 260, 289, 302.

Sin excepción, todos los autos y sus modificaciones están sujetos a aprobación por parte del Comité Organizador. Se debe de enviar el Carnet Técnico y de Seguridad al Secretariado Permanente para revisar elegibilidad del auto.

Relaciones Historica C

Relación del eje trasero		3.50:1			3.70:1		
Medida de la llanta	Diámetro de la llanta (Pulgadas)	RPM	kph	mph	RPM	kph	mph
245/50-15	24.8	7000	233	145	7400	233	145
225/50-15	23.8	7200	230	143	7600	230	143
215/50-15	23.5	7400	233	145	7800	233	145
205/50-15	23.1	7400	230	143	7800	228	142
195/50-15	22.7	7600	232	144	8000	230	143
225/55-15	24.8	7000	233	145	7400	233	145
205/55-15	23.9	7200	230	143	7600	230	143
195/55-15	23.4	7400	232	144	7800	232	144
235/60-15	26.1	6600	232	144	7000	232	144
225/60-15	25.6	6800	233	145	7200	233	145
215/60-15	25.2	6800	230	143	7200	230	143
205/60-15	24.7	7000	232	144	7400	232	144
195/60-15	24.2	7200	233	145	7600	233	145

Relación del eje trasero		3.00:1			3.25:1		
Medida de la llanta	Diámetro de la llanta (Pulgadas)	RPM	kph	mph	RPM	kph	mph
245/50-15	24.8	6000	233	145	6400	228	142
225/50-15	23.8	6200	230	143	6800	233	145
215/50-15	23.5	6200	228	142	6800	232	144
205/50-15	23.1	6400	232	144	7000	233	145
195/50-15	22.7	6600	233	145	7000	230	143
225/55-15	24.8	6000	233	145	6400	228	142
205/55-15	23.9	6200	232	144	6600	228	142
195/55-15	23.4	6400	233	145	6800	230	143
235/60-15	26.1	5600	228	142	6200	233	145
225/60-15	25.6	5800	232	144	6200	230	143
215/60-15	25.2	5800	228	142	6400	233	145
205/60-15	24.7	6000	232	144	6400	228	142
195/60-15	24.2	6000	227	141	6600	230	143

16.11. Autos Históricos de Competencia en Carretera / Autos tipo Rally

En esta clase se encuentran los Autos de Competencia en Carretera tipo Rally construidos especificamente para este fin y que hayan sido fabricados entre 1957-1977. Estos deben estar incluidos en el Apendice "K" del Codigo Deportivo internacional de la F.I.A. sin importar el país de origen. Tomando en cuenta las reglas de seguridad actuales, quedan excluidos los que no cuenten con un "Roll Cage", ya sea la original o una fabricada de acuerdo a lo establecido en el punto 20.3 y el Apéndice 2 de este Reglamento.

Para inscribir un auto en esta clase, se requiere enviar al Comité Organizador por lo menos 90 días antes de la fecha del escrutinio inicial, una copia de la Ficha de Homologación Original de la F.I.A. (FIA-OHB) y/o del Pasaporte Técnico Histórico (FIA-HTP), así como fotografías que muestren el estado actual del auto, (exteriores e interiores), el "Roll Cage" y muestras del compartimiento del motor anexo a la Solicitud de Inscripción.

a) Reglamentación General

a.1) Chassis y Suspensión:
Deberá ser la original del auto, de acuerdo a lo especificado en la FIA-OHB y/o FIA-HTP, permitiéndose únicamente reemplazar los amortiguadores, siempre y cuando estén instalados en los puntos de fijación originales. La geometría de la suspensión deberá conservarse sin modificaciones.

a.2) Frenos:
Deberán ser los originales de acuerdo a lo especificado en la FIA-OHB y/o FIA-HTP, permitiéndose reemplazar los pads de frenos por unos de un compuesto libre de restricciones.

a.3) Ruedas y Llantas:
Se deben de usar las ruedas y llantas de acuerdo a lo especificado en la FIA-OHB y/o FIA-HTP. Se permite reemplazar las ruedas, siempre y cuando las que se instalen tengan las mismas medidas de diámetro, posición del centro (offset), distancia interior (back spacing) y ancho de cama que las originales.

Las llantas pueden ser de cualquier marca, pero deberán tener la medida original y tener la aprobación DOT y un "treadwear" mínimo de 40 y deben cumplir con la certificacion DOT

En el caso que ya no existan llantas de las medidas originales en el mercado, se deberá solicitar al Comité Organizador la aprobación de otras llantas propuestas por el piloto.

a.4) Motor, Transmisión y Diferencial(es):
Se deberá de utilizar el motor, transmisión y diferencial(es) de acuerdo a lo especificado en la FIA-OHB y/o FIA-HTP. Si llegase a existir una variante o diferencia con lo originalmente especificado, se deberá avisar al Comité Organizador para que se evalúe el caso y se decida si el auto puede ser aprobado.

a.5) Sistema de Enfriamiento:
Deberá ser de acuerdo a lo especificado en la FIA-OHB y/o FIA-HTP.

a.6) Dirección:
Debera ser de acuerdo a lo especificada en la FIA-OHB y/o FIA-HTP.

a.7) Sistema de Combustible y Tanque:
Deberá ser de acuerdo a lo especificado en la FIA-OHB y/o FIA-HTP. En caso de no contar con un sistema de válvula check para evitar que se derrame el combustible en caso de volcadura de origen, se deberá instalar una.

a.8) Peso Mínimo:
Deberá ser de acuerdo al peso especificado en la FIA-OHB y/o FIA-HTP.

a.9) Carrocería en general:
La carrocería deberá ser la original sin haber sido modificada y hecha de los materiales originales. Las ventanas deberán ser hechas del material original, siendo obligatorio el uso de un parabrisas de vidrio inastillable o de tres capas.

b) Equipo de Seguridad

b.1) Se debe cumplir con todas las reglas de seguridad, (Artículo VIII), especificadas para todas las categorías y clases. La excepción es que se permite el uso del "Roll Cage" original de acuerdo a lo especificado en su FIA-OHB y/o FIA-HTP en lugar del "Roll Cage" especificado en este Reglamento.

D) Autos de Exhibición

16.11. Autos de Exhibición
(Números de: #450 a #499)

Son todos los vehículos que no corresponden a ninguna de las 9 categorías de competencia antes indicadas ("Grupo de Autos Panamericanos" o del "Grupo de Autos Históricos"); pero que el Comité Organizador permite su participación sin puntuación y sin derecho a clasificación.

Sin excepción, todos los autos y sus modificaciones están sujetos a aprobación por parte del Comité Organizador. El participante debe enviar el Carnet Técnico y de Seguridad del auto al Secretariado Permanente para revisar su elegibilidad.

Artículo 17: Combustible

Para todas las categorías se requiere y es obligatorio el uso de gasolina comercial PEMEX sin plomo (Magna sin o Premium). El uso de gas avión está prohibido para todas las categorías, bajo pena de descalificación del evento.
Se permite el uso de optimizadores de octanaje (octane booster).
Es obligatorio hacer la carga de combustible en las gasolineras o zonas oficiales de servicio a lo largo de la ruta y al momento de realizar la recarga tener un extintor. Queda estrictamente prohibido cargar combustible en otros lugares, bajo pena de descalificación de la etapa en la que se detecta.

Así mismo, el transporte de combustible a las zonas de servicio debe hacerse una vez concluida la etapa o antes de que inicie la etapa para evitar su transporte en los autos de competencia o vehículos de servicio durante la competencia, bajo pena de descalificación de la etapa en la que se detecta la falta.

Artículo18: Modificaciones a los autos de competencia

A) Grupo de Autos Panamericanos ("Turismo de Producción", "Turismo Mayor", "Sport Menor", "Sport Mayor" y "Original Panam")

18.1. Tanque de gasolina:

a) La capacidad del tanque se puede incrementar hasta cualquier capacidad deseada.

b) El tanque de combustible de celdas (fuel cell) es obligatorio para todos los autos del Grupo de Autos Panamericanosa excepcion de la categoria "Original Panam", así mismo, es obligatorio el uso del Fuel Safe para todos los autos de las Categorias Historica "B" e Historica "C".

c) Todos los tapones y respiradores deberán t ener una válvula check para protección en caso de volcadura.

d) Si el tanque de gasolina se instala en el portaequipajes, deberá estar aislado de los pasajeros por una pared anti-fuego.

18.2. Suspensión:

a) Las modificaciones a la suspensión y a las barras estabilizadoras y están permitidas.

b) No se permite utilizar una suspensión trasera independiente en los modelos que no fueron construidos originalmente de esa forma.

c) Se permite sustituir las muelles de hoja por resortes a los autos de las categorias "Turismo de Produccion" y "Turismo Mayor". No se permite usar ejes traseros tipo Dion.

d) No se permite usar sistemas a control remoto desde el habitáculo para modificar la operación y altura de la suspensión.

18.3. Carrocería:

a) Se permite la substitución de algunas piezas originales por piezas de plástico o de fibra de

vidrio. Su uso depende de la autorización previa del Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio inicial.
b) Se debe de usar el parabrisas original o uno similar hecho de vidrio inastillable o vidrio de tres capas usando "interlayer".

c) Los parabrisas de cualquier otro material están estrictamente prohibidos. Los autos que no tengan un parabrisas hecho de vidrio inastillable serán excluidos del evento.

d) Si el auto arranca con el parabrisas adecuado, pero después es cambiado por uno de otro material, la tripulación será descalificada inmediatamente.

e) No se permite la modificación de las carrocerías excepto agrandar por 2" máx. las salpicaderas para facilitar el uso de llantas modernas (Artículo 18.8).

18.4. Motores:
a) En todos los autos, los motores podrán balancearse y modificarse en el árbol de levas, pistones, bielas, válvulas, resortes y en cualquier otra parte del movimiento interno.

b) Para los autos de las categorías "Turismo de Producción" (solo sedanes americanos) y "Turismo Mayor", se permite un desplazamiento máximo hasta de 8" con respecto a la posición original del motor.
c) A todos los motores se les permite incrementar el diametro de los cilindros hasta .060 de pulgada

d) En la categoría "Sport Mayor" se permite el uso de motores de la misma familia y configuración mayores a 2,000cc (122 pulgadas cúbicas) con un límite de 5,000cc (305 pulgadas cúbicas). (Artículo 16.4.b).

e) No se permite el uso de un cárter seco (dry sump).

18.5. Radiadores y enfriadores de aceite:
a) Se autoriza el uso de cualquier tipo de radiador.
b) Los enfriadores de aceite están permitidos y se recomiendan.

18.6. Admisión de la máquina:
a) No se permiten súper cargadores o turbo cargadores en ninguna de las categoría.

b) Para los autos de la categoría "Turismo de Producción" se permite lo siguiente:
b.1) Un carburador de 4 gargantas de 600 c.f.m. máximo en los autos con motores americanos de 8 cilindros.
b.2) 3 carburadores de 2 gargantas cada uno o uno de 4 gargantas de 600 c.f.m. máx. en los autos con motores americanos de 6 cilindros en línea.
b.3) 2 carburadores de 2 gargantas cada uno para los autos con motores de 4 cilindros, incluyendo Volkswagen.

b.4) Para los autos con motor Europeo el carburador es libre, excepto para los autos Volkswagen.

c) En autos deportivos (sport) o GT de la categoría "Sport Menor" la admisión es libre; pero no se permite un sistema de inyección (Artículo 16.3).

d) En autos deportivos (sport) o GT de la categoría "Sport Mayor", la admisión debe ser con el sistema original y solo se puede usar un sistema de inyección si los modelos fueron fabricados originalmente con este sistema (Artículo 16.4).

e) Para la categoría "Sport Mayor" se puede utilizar motores modernos de 6 cilindros en línea, sujeto a lo indicado en el primer párrafo del Artículo 16.4.b.

18.7. Transmisión y diferencial:
a) Las relaciones de la caja de velocidades y el eje trasero son libres de restricciones.
b) Se permite el uso de diferenciales con autobloqueo.
c) El uso de "overdrive" solo se permite en los autos que fueron fabricados originalmente con este sistema.

18.8. Neumáticos:
a) Se permite el uso de llantas modernas con la denominación DOT o E3 o E4 de uso en ciudad y carretera y que estén en venta para el público.

b) Se permiten llantas más angostas y numéricamente mayores (ejemplo: serie 50, 60, 70. etc.).

c) En ningún caso el compuesto de las llantas ("treadwear") puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificacion DOT.

d) No se podrán usar llantas de carreras, ("slicks" o "treadwear" cero).

e) El dibujo debe ser el original de fábrica. No se permiten cortes adicionales.
f) El no cumplir con las llantas especificadas, implica la descalificación de la etapa en la que no se cumplió con lo estipulado.

18.9. Dirección:
a) Los sistemas de dirección del auto podrán ser actualizados.

18.10. Amortiguadores:
a) Los amortiguadores son libres de restricciones en todas las categorías, siempre y cuando se utilicen los puntos de fijación superiores e inferiores originales.

b) El uso de "coil-overs" está permitido para las categorías de "Turismo de Producción" y "Turismo Mayor".

18.11. Frenos:
a) Los sistemas de frenos deben mejorarse y actualizarse.

b) Para todas las categorías se recomienda utilizar frenos de disco que pueden ser ventilados.

c) Se recomienda que las líneas originales de los frenos (tuberías, conexiones y mangueras), se cambien por otras más actuales para ofrecer mayor seguridad al piloto.

e) El sistema de actuación de frenos es libre de restricciones.

18.12. Peso:
a) El peso de los autos, (Artículo 16) debe ser respetados para todas las categorías. El auto podrá ser descalificado de la etapa en donde se detectó un peso menor.

b) El Artículo 16 hace referencia al peso del auto de competencia e incluye el rin y la llanta de refacción, el gato, herramienta para cambiar la llanta, así como el sistema de extinción de fuego y las señales de emergencia. Este es el peso que debe respetarse y que debe corresponder a los catálogos de la Dirección de Escrutinio.

18.13. Modificaciones permitidas:
Solo para el Grupo de "Autos Panamericanos", se permiten las modificaciones indicadas en los Artículos 16.1 - 16.4 y Artículos 18.1 -18.12.

18.14. Autorización de las modificaciones:
Es obligatorio que las modificaciones realizadas a los autos sean autorizadas por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.
Para evitar ser rechazados durante el escrutinio inicial se recomienda que todas las modificaciones, dudas, comentarios y solicitudes de cambios a realizar a los autos de competencia se notifiquen al Comité Organizador con la mayor anticipación posible; de preferencia, desde el momento en que el equipo inicie la preparación del auto para el evento. Todo lo anterior se debe enviar al Secretariado Permanente para solicitar la aprobación del Comité Organizador.

Es muy importante entregar el Carnet Técnico y de Seguridad a tiempo y completamente lleno - incluyendo fotografías y planos o bocetos de las modificaciones que se van a realizar.

Si algún cambio o modificación no es aceptado, se informará a la tripulación a la brevedad. El Comité Organizador podrá hacer recomendaciones para realizar las modificaciones necesarias y así evitar ser rechazado durante el escrutinio inicial.

En caso de conflicto, el Comisario Deportivo analizará el caso y tomará una decisión final.

Autos Panamericanos Originales

18.15. Modificaciones permitidas
Para la categoría del Grupo de "Autos Panamericanos Originales", solamente se permiten las modificaciones indicadas en el Artículo 16.9. Además, se debe consider lo siguiente:

a) Parabrisas:

a.1) Se debe de usar el parabrisas original o uno similar hecho de vidrio inastillable o vidrio de tres capas usando "interlayer".

a.2) Los parabrisas de cualquier otro material están estrictamente prohibidos. Los autos que no tengan un parabrisas hecho de vidrio inastillable serán excluidos del evento.

a.3) Si el auto arranca con el parabrisas adecuado, pero después es cambiado por uno de otro material, la tripulación será descalificada inmediatamente.

b) Frenos:

b.1) Los sistemas de frenos deben mejorarse y actualizarse.

b.2) Para todas las categorías se recomienda utilizar frenos de disco que pueden ser ventilados.

b.3) Se recomienda que las líneas originales de los frenos (tuberías, conexiones y mangueras), se cambien por otras más actuales para ofrecer mayor seguridad al piloto.

b.4) El sistema de actuación de frenos es libre de restricciones.

c) Peso:

c.1) El peso de los autos, (Artículo 16) debe ser respetados para todas las categorías. El auto podrá ser descalificado de la etapa en donde se detectó un peso menor.

c.2) El Artículo 16 hace referencia al peso del auto de competencia e incluye el rin y la llanta de refacción, el gato, herramienta para cambiar la llanta, así como el sistema de extinción de fuego y las señales de emergencia. Este es el peso que debe respetarse y que debe corresponder a los catálogos de la Dirección de Escrutinio.

18.16. Autorización de las modificaciones
Es obligatorio que las modificaciones realizadas a los autos sean autorizadas por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.

Para evitar ser rechazados durante el escrutinio inicial se recomienda que todas las modificaciones, dudas, comentarios y solicitudes de cambios a realizar a los autos de competencia se notifiquen al Comité Organizador con la mayor anticipación posible; de preferencia, desde el momento en que el equipo inicie la preparación del auto para el evento. Todo lo anterior se debe enviar al Secretariado Permanente para solicitar la aprobación del Comité Organizador.

Es muy importante entregar el Carnet Técnico y de Seguridad a tiempo y completamente lleno - incluyendo fotografías y planos o bocetos de las modificaciones que se van a realizar.

Si algún cambio o modificación no es aceptado, se informará a la tripulación a la brevedad. El Comité Organizador podrá hacer recomendaciones para realizar las modificaciones necesarias y así evitar ser rechazado durante el escrutinio inicial. En caso de conflicto, el Comisario Deportivo analizará el caso y tomará una decisión final.

B) Grupo de Autos Históricos
(Categorías "Histórica A", "Histórica A Plus", "Histórica B" e "Histórica C")

18.17. Modificaciones permitidas:
Para la categoría del Grupo de "Autos Históricos", solamente se permiten las modificaciones indicadas en los Artículos 16.5 - 16.8. Además, se debe consider lo siguiente:

b) Frenos:

b.1) Los sistemas de frenos deben mejorarse y actualizarse.

b.2) Para todas las categorías se recomienda utilizar frenos de disco que pueden ser ventilados.

b.3) Se recomienda que las líneas originales de los frenos (tuberías, conexiones y mangueras), se cambien por otras más actuales para ofrecer mayor seguridad al piloto.

b.4) El sistema de actuación de frenos es libre de restricciones.

c) Peso:

c.1) El peso de los autos, (Artículo 16) debe ser respetados para todas las categorías. El auto podrá ser descalificado de la etapa en donde se detectó un peso menor.

c.2) El Artículo 16 hace referencia al peso del auto de competencia e incluye el rin y la llanta de refacción, el gato, herramienta para cambiar la llanta, así como el sistema de extinción de fuego y las señales de emergencia. Este es el peso que debe respetarse y que debe corresponder a los catálogos de la Dirección de Escrutinio.

18.18. Autorización de las modificaciones:

Es obligatorio que las modificaciones realizadas a los autos sean autorizadas por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.

Para evitar ser rechazados durante el escrutinio inicial se recomienda que todas las modificaciones, dudas, comentarios y solicitudes de cambios a realizar a los autos de competencia se notifiquen al Comité Organizador con la mayor anticipación posible; de preferencia, desde el momento en que el equipo inicie la preparación del auto para el evento. Todo lo anterior se debe enviar al Secretariado Permanente para solicitar la aprobación del Comité Organizador.

Es muy importante entregar el Carnet Técnico y de Seguridad a tiempo y completamente lleno - incluyendo fotografías y planos o bocetos de las modificaciones que se van a realizar.

Si algún cambio o modificación no es aceptado, se informará a la tripulación a la brevedad. El Comité Organizador podrá hacer recomendaciones para realizar las modificaciones necesarias y así evitar ser rechazado durante el escrutinio inicial. En caso de conflicto, el Comisario Deportivo analizará el caso y tomará una decisión final.

D) Autos de Exhibición

18.19. Modificaciones permitidas

Para este grupo de autos, no se tiene una lista de modificaciones permitidas porque los participantes en este grupo no tienen derecho a la clasificación ni a recibir trofeos. Sin embargo, se tiene que tomar en cuenta lo siguiente:

a) Parabrisas:

a.1) Se debe de usar el parabrisas original o uno similar hecho de vidrio inastillable o vidrio de tres capas usando "interlayer".

a.2) Los parabrisas de cualquier otro material están estrictamente prohibidos. Los autos que no tengan un parabrisas hecho de vidrio inastillable serán excluidos del evento.

a.3) Si el auto arranca con el parabrisas adecuado, pero después es cambiado por uno de otro material, la tripulación será descalificada inmediatamente.

b) Frenos:

b.1) Los sistemas de frenos deben mejorarse y actualizarse.

b.2) Para todas las categorías se recomienda utilizar frenos de disco que pueden ser ventilados.

b.3) Se recomienda que las líneas originales de los frenos (tuberías, conexiones y mangueras), se cambien por otras más actuales para ofrecer mayor seguridad al piloto.

b.4) El sistema de actuación de frenos es libre de restricciones.

c) Peso:

Para este grupo, el peso de los autos es libre de restricciones.

18.20. Autorización para participar en La Carrera Panamericana 2019

Los autos que participan en este grupo requieren de una autorización especial y del acuerdo entre la tripulación y el Comité Organizador,

con el Comisario Deportivo de testigo, de que participarán en el evento, sin tener derecho a la clasificación ni a recibir trofeos, debido a que su auto de competencia no tiene cabida en ninguna de las categorías de los grupos de "Autos Panamericanos", "Autos Históricos" y "Autos Panamericanos Originales". El participante también puede decidir desde el momento de su inscripción participar en este grupo siempre y cuando el Comité Organizador acepte su inscripción.

Artículo 19: Autos no elegibles. Exclusiones

19.1. Turismo de Producción y Sport Menor
Si los autos de competencia de las categorías Turismo de Producción y Sport Menor no cumplen con las especificaciones en los Artículos 16.1 y 16.3 ni con lo relacionado a las modificaciones permitidas del Artículo 18, el auto se transferirá automáticamente a las categorías de Turismo Mayor y Sport Mayor respectivamente.
Si después de ser trasferido, el auto no cumple con los requerimientos estipulados, quedará excluido del evento.

Si el participante lo solicita y el Director de Carrera y el Comisario Deportivo aceptan, el auto puede transferirse a la categoría de Autos de Exhibición, sin tener derecho a la clasificación ni a recibir trofeos (Artículos 16.10 y 19.4), siempre y cuando se cumpla con lo indicado en el Artículo 18.20.

19.2. Turismo Mayor y Sport Mayor
Si los autos de competencia de las categorías Turismo de Producción y Sport Menor no cumplen con las especificaciones en los Artículos 16.2 y 16.4 ni con lo relacionado a las modificaciones permitidas del Artículo 18, el auto será excluido el evento.

Si el participante lo solicita y el Director de Carrera y el Comisario Deportivo aceptan, el auto puede transferirse a la categoría de Autos de Exhibición, sin tener derecho a la clasificación ni a recibir trofeos (Artículos 16.10 y 19.4), siempre y cuando se cumpla con lo indicado en el Artículo 18.20.

19.3. Grupo de Autos Históricos
Si los autos de competencia de las categorías Histórica A, Histórica A Plus, Histórica B e Histórica C no cumplen con las especificaciones en los Artículos 16.5 - 16.8 ni con lo relacionado a las modificaciones permitidas del Artículo 18, el auto será excluido el evento.

Si el participante lo solicita y el Director de Carrera y el Comisario Deportivo aceptan, el auto puede transferirse a la categoría de Autos de Exhibición, sin tener derecho a la clasificación ni a recibir trofeos (Artículos 16.10 y 19.4), siempre y cuando se cumpla con lo indicado en el Artículo 18.20.

Moverse de una categoría a otra dentro del Grupo de Autos Históricos por no cumplir con el reglamento, no está permitido.

19.4. Clasificación en la Categoría de Exhibición
Para que un participante sea aceptado en la categoría de Autos de Exhibición en dónde no tendrá derecho a la clasificación ni a recibir trofeos debe de haber un acuerdo entre el Director de Carrera y el participante, teniendo como testigo al Comisario Deportivo y además de cumplir con lo indicado en el Artículo 18.20.

19.5. Reembolso de cuota de inscripción
Cualquier participante que sea descalificado del evento, no podrá reclamar el reembolso en su totalidad o una parte de su cuota de inscripción.

VIII. EQUIPO DE SEGURIDAD

Artículo 20: Equipo de seguridad obligatorio

Es indispensable que todos los autos de todas las categorías, al igual que los competidores cuenten con todo el equipo de seguridad indicado en este artículo. La penalización por no cumplir con lo estipulado será la descalificación del evento.

20.1. Sujetadores de cofre
(para todas las categorías)

a) Son obligatorios los sujetadores metálicos o cinturones en todos los autos para mantener cerrado el cofre y la cajuela.

20.2. Extintor de fuego
(para todas las categorías)

a) Es obligatorio el uso de un sistema de extinción de fuego por medio de un tanque fijo con boquillas de aspersión con capacidad mínima de 4 Kg, así como un extinguidor manual de 2 Kg. debidamente sujetado y al alcance de los tripulantes.
b) Los extintores deben estar protegidos y situados en el habitáculo. El sistema de extinción de fuego debe estar hecho de material resistente al fuego y las conducciones deben ser obligatoriamente de metal.

c) El piloto debe ser capaz de accionar los extintores manualmente desde su posición de sentado con los cinturones de seguridad abrochados y el volante en su sitio.

d) Debe haber un interruptor externo para accionar el sistema de extinción de fuego claramente identificado con la letra "E" en color rojo dentro de un círculo color blanco con borde rojo de un diámetro mínimo de 10 cm.

e) El sistema de extinción de fuego debe funcionar en todas las posiciones.

f) Las boquillas aspersión deben ser las adecuadas para el agente extintor e instalarse dirigidas 2 al motor y 2 al habitaculo de tal manera que no apunten directamente a la cabeza y rostro de los ocupantes.

20.3. "Roll Cage" (jaula anti vuelco)
(para todas las categorías)

a) Es obligatorio el uso de un "Roll Cage" (jaula anti vuelco) para todos los autos. El "Roll Cage" debe estar autorizada por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio inicial. La construcción recomendada es de acuerdo con lo establecido en el Artículo 253 del Apéndice J del Código Deportivo Internacional de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA).
En el Apéndice 2 de este reglamento, se muestran los dibujos que se recomiendan para su construcción.

b) Está permitido que una tripulación opte por una construcción diferente, siempre y cuando esté autorizada por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio. En este Artículo se indican los requerimientos mínimos que se deben cumplir al construirla. En el Apéndice 2 se muestran los dibujos de referencia correspondientes.

c) La tripulación tiene la obligación de informar al Comité Organizador la forma y los detalles de construcción del "Roll Cage" a más tardar el **24 de agosto de 2019**, para solicitar su autorización. Si no es autorizada, el Comité Organizador le informará a la tripulación lo más pronto posible de su decisión y hará recomendaciones para que sí se autorice. Es importante que antes de presentarse al escrutinio inicial, el "Roll Cage" debe estar autorizada.

d) Es obligatorio para todos los autos que el "Roll Cage" sea de seis puntos. El diseño básico de la

"Roll Cage" debe consistir en un arco principal, 2 semiarcos laterales, un miembro transversal para unir la parte superior de los semiarcos laterales y 2 tirantes traseros. Este diseño básico se muestra en el dibujo 253-3 del Apéndice 2 de este reglamento.

e) El "Roll Cage" deberá construirse con tubo de acero de 1½ o 2 pulgadas de diámetro y de 0.089" a 0.095" (calibre 13) de espesor.

f) En los autos con peso superior a las 3,100 lb. (1,361 kg.), el "Roll Cage" deberá construirse con tubo de acero de 2" de diámetro y de 0.089" a 0.095" (calibre 13) de espesor.

g) La "Roll Cage" deberá estar firmemente sujeta al chasis o al bastidor del vehículo en sus puntos de mayor resistencia con 4 tornillos auto bloqueantes o ajustados con rondanas de presión. Los tornillos deben ser como mínimo M8 de diámetro y con una calidad mínima de 8.8 (norma ISO). La "Roll Cage" también puede ser soldada usando soldadura de alta calidad.

El área de contacto de la placa que va atornillada al chasis y que sirve para fijar los 6 puntos de la "Roll Cage" no debe ser menor a 120 cm^2 y el espesor de esta placa no debe ser menor de 3 mm. La colocación de la placa de fijación se puede ver en los dibujos 253-51, 253-52 y 253-57 del Apéndice 2.

h) Es obligatorio que el arco principal sea vertical, de una sola pieza y sin arrugas en los dobleces. La parte superior del arco debe estar por encima de los cascos de los competidores y lo más cercano posible a la carrocería.

i) Se debe colocar un tirante diagonal, que forme parte integral del arco principal. En el Apéndice 2 se muestran los dibujos 253-4, 253-5 y 253-7, como opciones para el tirante diagonal.

j) Deben agregarse 2 tirantes de puertas (uno en cada lado del auto). En el Apéndice 2 se muestra los dibujos 253-9, 253-10 y 253-11 como opciones para los tirantes de puertas.

k) Se debe colocar un refuerzo en la parte superior del "Roll Cage" formando una "X" entre los arcos principales y el frontal. En el Apéndice 2 se muestran los dibujos 253-12, 253-13 y 253-14 como opciones para seleccionar los elementos de refuerzo del techo del "Roll Cage".

l) Se debe colocar un tirante adicional entre los tirantes traseros que también puede servir para fijar los cinturones de seguridad. Ver el dibujo 253-66 del Apéndice 2.

m) Es obligatorio perforar un barreno de 1/8" en todos los elementos y tirantes del "Roll Cage". Este debe estar a más de 10 cm. de los extremos soldados, atornillados o doblados del elemento. Estos barrenos sirven para verificar el espesor (calibre) del tubo utilizado.

20.4. Elementos de protección de los brazos (para todas las categorías)

a) Para todos los autos cerrados es obligatorio usar redes laterales sujetas al "Roll Cage" o a la carrocería del auto.

b) Las redes deben estar hechas por bandas de un material resistente al fuego de mínimo 19 mm (3/4") de ancho, entretejidas y cosidas en cada punto de cruce. Las redes no deben ser de propósito o naturaleza temporal. La malla de la red debe ser de 25 x 25 mm (mín.) y 60 x 60 mm (max.).

c) La red debe sujetarse al "Roll Cage" por encima de la ventana de los tripulantes y fijarse por un medio de un sistema de liberación rápida, aún cuando el auto esté volcado.

d) Debe ser posible soltar la red con una sola mano. Para este propósito la manija o palanca debe tener un color llamativo para su fácil identificación. Se permite el uso de un botón de liberación que debe tener un color llamativo y la

leyenda "press".
e) Para fijar la red a la "Roll Cage" solo se permiten soportes atornillados. Bajo ninguna circunstancia se permite hacer modificaciones a la "Roll Cage" para fijar la red.
f) Para todos los autos abiertos, es obligatorio. el uso de sujetadores de brazos para los competidores

g) Los sujetadores de brazos deben asegurarse a la hebilla de los cinturones de seguridad. La longitud del sujetador debe ser tal que le permita al piloto desde la posición sentado pueda alcanzar el volante y todos los controles de manera confortable.

De la misma manera, el copiloto desde la posición sentado, también debe ajustar la longitud de los sujetadores de brazos para que de manera confortable alcance los instrumentos de medición y cualquier otro elemento que requiera manipular dentro del auto.

h) Los sujetadores deben usarse conforme las instrucciones del fabricante, sin ser modificados y sin eliminar piezas. La eficacia y duración de los sujetadores de brazos depende de la forma en la que se instalan, se usan y se mantienen.

i) Estos sujetadores deben estar en buenas condiciones y ser elaboradas con materiales de alta calidad y resistencia.

j) Si a juicio del Director de Escrutinio las redes o los sujetadores de brazos no son los adecuados y/o no puedan cumplir con su función de manera apropiada, se deben cambiar para poder participar en el evento. No cumplir con esta disposición, causará que la tripulación sea excluida del evento.

20.5. Cinturones de seguridad (para todas las categorías)
a) El uso de cinturones de seguridad con arneses es obligatorio. Los cinturones deben estar homologados por una autoridad deportiva reconocida internacionalmente (FIA, SFI, etc.) y no pueden modificarse. En el caso de la homologación FIA, estos deben cumplir con las normas FIA N° 8853/98,8854/98. u 8853-2016 Para SFI la homologacion indicada es SFI 16.1. En el Apéndice 2 están las etiquetas válidas para los cinturones que pueden utilizarse en el evento.

b) Los cinturones deben ser de 5 puntos: dos bandas para los hombros, dos bandas para el abdomen y una banda de entrepierna de la pelvis al piso. El sistema de apertura debe ser de hebilla giratoria. El ancho de las bandas debe ser de 3" (no se aceptarán de menor ancho) y no pueden tener más de 5 años de haberse fabricado. Los cinturones deben obligatoriamente tener la etiqueta que indica su fecha de fabricación.

c) Para su instalación, las bandas de los hombros deben estar dirigidas hacia atrás y hacia abajo y deben instalarse de tal manera que no formen un ángulo mayor de 45° con respecto a la horizontal a partir del borde superior del respaldo; aunque se recomienda que este ángulo sea de 10°. Para anclar las bandas de los hombros, se pueden utilizar los anclajes de los cinturones de los asientos traseros que fueron instalados de origen por el fabricante del auto. También se pueden anclar al refuerzo entre los tirantes traseros de la "Roll Cage" (ver dibujo 253-66 del Apéndice 2). Las bandas de los hombros deben instalarse de forma que se crucen simétricamente con relación al eje del asiento delantero.

d) Está prohibido anclar los arneses a los asientos o sus soportes. Un arnés de seguridad puede instalarse sobre los puntos de anclaje del auto de serie. Las ubicaciones geométricas recomendadas para los puntos de anclaje se muestran en el Apéndice 2 en el dibujo 253-61 y 253-62.

e) Las bandas abdominales deben ajustarse estrechamente en la unión de la cresta pélvica y la parte superior del muslo. Bajo ningún concepto deben utilizarse sobre la zona abdominal. Estas bandas deben anclarse en los puntos donde estaban anclados los cinturones abdominales

delanteros instalados de origen por el fabricante del auto. De no ser posible anclarlos en estos puntos, se pueden anclar por medio de tornillos al chasis o bastidor del auto.
f) La banda pélvica debe anclarse al piso por medio de tornillos y en con una placa de mínimo 3 mm de espesor.

g) Cuando el arnés se fija con tornillos se debe soldar una pieza por cada punto de anclaje, como se indica en el dibujo 253-67 del Apéndice 2.

h) Los cinturones deben usarse conforme las instrucciones del fabricante sin ser modificados y sin eliminar piezas. La eficacia y duración de los cinturones depende de la forma en la que se instalan, se usan y se mantienen.

i) Los cinturones deben reemplazarse después de un accidente grave o si están cortados, deshilachados o debilitados por la luz del sol o por productos químicos. También los cinturones se deben reemplazar si el ancho del cinturon no es uniforme, *(esto significa que han sido sujetos a tensiones o deformaciones más allá de lo normal o que estuvieron en un accidente serio)*.

Los cinturones también se deben cambiar si las piezas de metal o las hebillas están deformadas, dobladas o corroídas. Todo arnés que no funcione correctamente debe sustituirse inmediatamente.

j) Se debe cambiar todo cinturón que a juicio de la Dirección de Escrutinio esté vencido o no funcione correctamente, ya sea antes de iniciar el evento o después de haber estado en una accidente. La penalización por no cumplir con esta disposición es la exclusión del evento o no poder continuar en el evento después de un accidente.

20.6. Asientos
(para todas las categorías)
a) Todos los asientos de los ocupantes deben ser homologados por una autoridad deportiva reconocida internacionalmente (FIA, SCCA, SCORE, etc.) y no pueden modificarse. Si los asientos del auto de competencia siguen las reglas de la FIA, los asientos originales deben sustituirse por asientos de cubo ("bucket seats") homologados conforme los estándares 8855/1999 u 8862/2009. En el Apéndice 2 están las etiquetas válidas para los asientos que pueden utilizarse en el evento.

b) El límite de uso para los asientos homologados con la norma 8855/1999 es de 5 años transcurridos desde la fecha de fabricación, la cual se muestra en la etiqueta de obligatoriedad. Estos se pueden utilizarse por 2 años más si el fabricante lo autoriza colocandole al asiento una etiqueta adicional para este propósito. Si la homologación es con el estándar 8862/2009 el límite de uso es de 10 años.

c) La fijación de los asientos debe ser aprobada por el Comité Organizador durante el escrutinio inicial. La penalización por no cumplir con este punto será la exclusión del evento. Se recomienda que el participante mande al Comité Organizador toda información referente a los asientos: fabricante, fecha de fabricación y detalles de instalación. Esto es para que se pueda autorizar o recomendar formas en que puedan pasar la revisión durante el escrutinio. En el Apéndice 2 se encuentra el dibujo 253-65 que muestra un ejemplo de los anclajes de los asientos.

d) Los asientos no deben tener correderas, no deben ser reclinables y deben ser anclados correctamente.

e) Se permite el uso de asientos de la marca Kirkey.

20.7. Equipo eléctrico obligatorio
(para todas las categorías)

a) Faros delanteros que deben permanecer encendidos durante todo el evento y que funcionen correctamente.

b) Luces intermitentes de emergencia que funcionen correctamente.

c) Luces direccionales de adelante y atrás que funcionen correctamente.

d) Luces de freno que funcionen correctamente.
e) Corneta de aire o claxon que funcione correctamente.

f) Limpia parabrisas que funcionen correctamente.
g) Interruptor general de corriente instalado en un lugar visible en el exterior del vehículo.

20.8. Equipo de emergencia obligatorio (para todas las categorías)

a) Dos banderas rojas de 40 X 30 cm. para señalización en caso de una accidente. junto con una señar triangular reflejante

b) Dos "cutters" colocados en el interior del auto de fácil acceso para los tripulantes en posición sentado y con los cinturones abrochados. Los "cutters" deben fijarse de manera que no puedan soltarse o que sean un peligro para los tripulantes. En el Apéndice 2 se muestra una fotografía de los "cutters" que deben usarse y que servirán para cortar los cinturones cuando ya no sirvan o en caso de un accidente.

c) Lámpara de mano con baterías que funcione correctament.

d) Llevar a bordo dos collarines cervicales blandos (uno para cada competidor). También se recomienda llevar un estuche completo de primeros auxilios.

e) Rin y llanta de refacción.
f) Gato hidraulico

g) Se puede llevar a bordo un radio VHF que opere en las frecuencias entre 144 y 148 MHz, que sea sólo para uso de emergencia. En caso de que utilice para cualquier otro fin, la tripulación será descalificada de la etapa.

20.9. Cascos y Dispositivo de soporte para cabeza y cuello (para todas las categorías)

a) Es obligatorio para los competidores (piloto y copiloto) el uso de un casco que cumpla con alguna de las siguientes especificaciones reconocidas internacionalmente: FIA 8860-2004, 8860-2010, 8860-2015, 8859-2015, 8858-2002 u 8858-2010. Snell Foundation SA2005, o SA2010 . SFI 31.1 A o SFI 31.2 A. No cumplir con esta regla implica la exclusión del evento.

b) Los cascos deben estar vigentes y no tener más de 5 años a partir de la fecha de fabricación, la cual es mostrada en la etiqueta. En el Apéndice 2 están las etiquetas válidas para los cascos que pueden utilizarse en el evento.

c) Para los competidores en autos abiertos se recomienda fuertemente el uso de cascos cerrados.

d) Los cascos deben estar en buen estado. Si durante el escrutinio se detecta un casco vencido o muestra características de deterioro, se le pedirá al competidor que lo cambie y lo presente nuevamente a escrutinio.

e) NO SE PERMITEN CASCOS HOMOLOGADOS SM PARA MOTOCICLISMO. Los competidores que presenten este tipo de casco serán excluidos del evento hasta que presenten un casco que cumpla con los requisitos.

f) Es obligatorio que el casco lleve rotulado el nombre, tipo de sangre, factor RH y las alergias del competidor. El competidor quedará excluido del evento hasta que cumpla con este requisito.

g) Si durante el evento se detecta que un competidor ha cambiado de casco sin dar aviso a la Dirección de Escrutinio o esta utilizando un casco no autorizado, se le descalificará de la etapa en la que se detectó la falta.

h) Es obligatorio usar un dispositivo para proteger la cabeza y cuello (HANS device, LEATT-Brace, etc.) o similar que sea homologado por alguna

entidad deportiva reconocida internacionalmente (FIA, SCCA, SCORE, etc.) y no puede modificarse. Estos dispositivos deben ser SFI 38.1 o FIA A 8858 2002 o FIA A 8858 2010. El competidor que no presente este dispositivo será excluido del evento hasta que lo presente. En el Apéndice 2 están las etiquetas válidas para los soportes de cabeza y cuello que pueden utilizarse en el evento.

20.10. Ropa / Overol (para todas las categorías)

a) El uso de un overol (nomex) resistente al fuego es obligatorio para todos los competidores y se debe utilizar durante todo el tiempo que se está conduciendo el auto de competencia. Éste debe estar homologado por una autoridad deportiva reconocida internacionalmente (FIA, SCCA, SCORE, etc.) y no puede modificarse. Si la homologación es FIA, entonces la norma aplicable es 8856-2000, 8856-2018. o SFI3.2A-20 En el Apéndice 2 están las etiquetas válidas para los overoles que pueden utilizarse en el evento.
b) Se recomienda que el overol sea de 3 capas resistentes al fuego, (como mínimo, debe ser de 2 capas) y no tener más de cinco años a partir de la fecha de fabricación la cual se muestra en la etiqueta.
c) En todos momento se debe utilizar ropa interior esistente al fuego.
d) El overol puede ser rechazado por el Director de Escrutinio si ya ha caducado o si se detecta que no pueda cumplir su función por uso excesivo o deterioro de las capas resistentes al fuego. El competidor será excluido del evento hasta que le presente al Director de Escrutinio uno nuevo overol con su nombre rotulado y que esté en condiciones optimas para usarse en la competencia.
e) Si el competidor presenta un overol el cual fue autorizado y después de iniciar cualquiera de las etapas se detecta que el overol ha sido cambiado, el competidor será automáticamente descalificado del evento.
f) El overol deberá tener en un lugar visible, (impreso o bordado), el nombre, tipo de sangre, factor Rh y alergias del competidor. El competidor quedará excluido del evento hasta que cumpla con este requisito
g) Los zapatos deben ser hechos de tela resistente al fuego, ser especiales para competencias de automovilismo, estar debidamente homologados por una autoridad deportiva reconocida internacionalmente (FIA, SCCA, SCORE, etc.) y sin modificaciones. Si la homologación es FIA la norma aplicable es 8856/2000 y para SFI, la norma aplicable es 3.3/5 shoe. En el Apéndice 2 están las etiquetas válidas para los zapatos que pueden utilizarse en el evento.
h) Los guantes deben ser hechos de tela resistente al fuego y ser especiales para competencias de automovilismo.

20.11. Obligatoriedad

No cumplir con cualquiera de los requisitos obligatorios de seguridad indicados en este Artículo será motivo de descalificación del evento.

Artículo 21: Recomendaciones de seguridad (no son obligatorias)

21.1. Altura mínima recomendada

Considerando que el evento se lleva al cabo después de la época de lluvias y ciclones, se recomienda un dejar un espacio libre de mínimo 20 cm. entre el piso y el chasis del auto debido a las posibles deterioradas condiciones de la ruta y los topes que se encuentran a lo largo del camino.

21.2. Luces para niebla

Se recomienda instalar faros para niebla debido a que en algunas Secciones de Velocidad puede haber neblina.

21.3. Equipo de navegación

Se recomienda usar un medidor de distancia mecánico o electrónico (Halda, Terra Trip o de cualquier otra marca), calibrado en kilómetros (1,000 mt.), debido a que todas las instrucciones y las distancias en el Libro de Ruta se indican en unidades métricas. Se permite usar Sistemas de Posicionamiento Global (GPS).

IX.- DESARROLLO DEL EVENTO

Artículo 22: Arranque

a) Los autos de competencia deben presentarse al área de formación en el arco de inicio de cada etapa 30 minutos antes de su hora ideal de inicio y formarse conforme a su orden de arranque. En ese momento, al menos uno de los competidores debe presentarse al control de arco de salida para reiniciar su chip, recibir su Tarjeta de Tiempos del día y verificar el tablero oficial donde se publican los boletines.

Es responsabilidad de los competidores revisar la información publicada en los boletines ya que pueden contener cambios o información importante de última hora.
b) Llegar tarde al área de formación, así como pasar atrasado por el arco de inicio cuando éste no se encuentre bloqueado generará una penalización del tipo "Control CH-P" (Artículo 24.2), con una tolerancia máxima de hasta 15 minutos de atraso.
c) Si la tripulación se presenta con más de 15 minutos de retraso al área de formación para recoger su Tarjeta de Tiempos o para pasar por el arco de inicio; se penalizará con 2 minutos y podrá arrancar en su orden de salida original del día el resto de las secciones si llega a tiempo al primer Control "CH" de la etapa.

En caso contrario, la tripulación deberá conservar por el resto de la etapa el orden de paso por el primer Control "CH" de esa etapa; a menos que sea reubicado por algún oficial en cuyo caso esta situación deberá anotarse y ser firmada por un juez en la Tarjeta de Tiempos.
Es posible que por cualquier razón la tripulación no pueda recoger su Tarjeta de Tiempos, reiniciar su chip ni revisar los boletines del día; pero, esto no será justificante para no cumplir con lo indicado en los boletines de competencia.
d) Los horarios de formación e inicio de cada etapa se pueden consultar en el Libro de Ruta.
e) El orden de arranque y la hora de inicio para cada tripulación se publicará cada día en el tablero oficial.

f) Se debe observar estrictamente el 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, a este se le penalizará con 1 minuto, a menos que el paso del auto que esté bloqueando el camino haya tenido su propio paso obstruido y que lo haya reportado 10 minutos antes de su hora de inicio.

g) Se debe pasar por el arco de inicio en su orden de arranque o su hora ideal de paso. Si el auto pasa fuera de su orden de arranque o de su hora ideal de paso, se penalizará con 2 minutos.

h) El oficial de control del arco de inicio, si así lo juzga pertinente, puede dar el paso a los autos antes de su hora ideal de inicio y el competidor debe obedecerlo. No se aplicará ninguna penalización por esta situación; pero los autos deben pasar obligatoriamente de acuerdo a su orden de arranque.

i) Si una tripulación se presenta directamente al primer Control "CH" al inicio de la primera Sección de Velocidad de la etapa, sin haberse presentado en el arco de inicio y/o sin su Tarjeta de Tiempos, recibirá una penalización de 2 minutos y la tripulación arrancará al final de todos los competidores que sí cumplieron con ésta obligación.
El oficial del Control "CH" le dará una Tarjeta de Tiempos y su hora de arranque de la primera Sección de Velocidad de la etapa, (Artículo 22.2.c).

22.1. Orden de arranque e intervalo entre tripulaciones
a) Todos los competidores deben conocer su hora y orden de arranque que se publica en el tablero oficial en la junta de pilotos la noche anterior.
b) Para la primera etapa, la hora y el orden de

arranque se publicará el 13 de octubre en la junta de pilotos en Oaxaca de acuerdo con los resultados de la Sección de Calificacción.

c) Los tiempos exactos de inicio se publicarán de acuerdo a la clasificación general por grupos y el orden de arranque. Este documento indicará las tripulaciones aún en la competencia su hora de inicio y el nombre y número de la etapa.

d) Se dará un intervalo de 30 segundos para el arranque entre cada auto. Este intervalo es el mismo para todos.

22.2. Paso por los controles de tiempo y retraso

a) Las tripulaciones están obligadas a pasar los puntos de control de tiempo a la hora, minuto y segundo previsto. No hacerlo será motivo de penalización, (Artículo 24.2).

b) La hora de inicio de cada etapa está indicada en su Tarjeta de Tiempos así como el tiempo establecido para cubrir la distancia de cada sección. No respetar este tiempo generará una penalización de 30 segundos además de las otras penalizaciones que se pudieran haber acumulado por esta u otras acciones.

c) Cualquier tripulación puede llegar tarde al inicio de una sección, sólo si su atraso total acumulado hasta ese punto no excede 15 minutos; esta es la máxima tolerancia de retraso. Si la tripulación se presenta con menos de 15 minutos de atraso acumulado, su penalización corresponde a la de un Control "CH" (Artículo 24.2).
Si el retraso excede 15 minutos acumulados, la penalización es de 30 segundos en ese control y en todos los controles de tiempo siguientes ("CH-P" y "CH") hasta el final de la etapa. Además, la tripulación no tendrá derecho de iniciar las siguientes Secciones de Velocidad de la etapa y se le asignará el tiempo máximo de cada una de las secciones subsecuentes.
Las tripulaciones que se presenten al primer Control "CH" de la primera sección de la etapa, que no hayan pasado por el arco de inicio, que no presenten su Tarjeta de Tiempos o que no hayan reiniciado su chip, se les aplicará una penalización de 30 segundos.

d) Si el oficial de control no percibe esa anomalía (más de 15 minutos de atraso acumulado) y la tripulación inicia esa y las siguientes Secciónes de Velocidad; de cualquier forma la tripulación será penalizada con el tiempo máximo asignado a cada Sección de Velocidad y en los controles de tiempo ("CH-P" y "CH") de esa etapa.

e) Si el atraso es menor a 15 minutos acumulados, el oficial recalculará la Tarjeta de Tiempos de la tripulación y le asignará un nuevo orden de arranque que debe respetarse hasta el final de la etapa.

f) El intervalo y el orden de arranque entre cada competidor no se modificará y debe respetarse.

22.3. Hora oficial

a) Las horas, minutos y segundos se mostrarán en la Tarjeta de Tiempos de la siguiente manera: 00:01:00 hasta 23:59:00.

b) Sólo los minutos transcurridos en su totalidad se contarán para propósitos de penalización en los controles de tiempo.

c) Durante todo el evento, se usará el tiempo oficial que emite la estación W.W.V. de Fort Collins, Colorado, Estados Unidos.

La hora oficial se puede consultar en: ***http://www.timeanddate.com/worldclock/usa/fort-collins***

d) La hora oficial del evento estará disponible para los competidores en el arco de inicio de cada etapa. Los encargados del cronometraje que entregan las Tarjetas de Tiempos tendrán un reloj con la hora emitida por la W.W.V. para que pueda ser consultada por los competidores.

22.4. Ruta

a) Todas las tripulaciones recibirán un Libro de Ruta que contiene una descripción detallada de la ruta que debe seguirse.

b) Es obligatorio cumplir con toda la ruta, desde el arco de inicio hasta el arco al final de la etapa durante cada día de competencia.
c) Si la ruta no se respeta o no se completa en su totalidad, la penalización es de 30 segundos en el primer control de tiempo no pasado y 30 segundos en todos los controles de tiempo siguientes hasta el final de la etapa. Además, a la tripulación se le asignará el tiempo máximo de cada una de las Secciones de Velocidad posteriores al primer control de tiempo no pasado.

Artículo 23: Controles - Previsiones generales

23.1. Señalización de controles

Todos los controles de paso (Arcos de inicio y fin de etapa y controles "CH-P" a la entrada y salida de las secciones de servicio); de tiempo ("CH") de inicio y fin de cada Sección de Velocidad ("A", "B" y "C"), están señalizados y visibles de acuerdo con las siguientes señales:

a) Control "CH-P": son los controles de paso, en los arcos de inicio y fin de la etapa, de entrada y salida a las secciones de servicio además de los controles de tiempo para las Secciones de Tránsito que enlazan con otra Sección de Tránsito.
b) Control "CH": son los controles de tiempo al final de cada Sección de Tránsito.
c) Controles "A", "B" y "C": son los controles al inicio y fin de cada Sección de Velocidad.

23.2 Señalización en controles de tiempo y en las Secciones de Velocidad.

a) El inicio de las zonas de control está indicado por una señal de advertencia con la imágen de un reloj sobre un fondo amarillo, el cual se colocará aprox. 10 mt antes del puesto de control.
b) El puesto de control está indicado por una señal de advertencia con la imágen de un reloj sobre un fondo rojo o azul.
c) El final de la Zona de Control está indicado por una señal con tres líneas transversales sobre un fondo blanco aprox. 15 mt después del puesto de control.

23.3 Zonas de control

Todas las Zonas de Control (entre la señal con fondo amarillo y la señal con 3 rayas transversales con fondo blanco o entre la señal con bandera verde en el control "B" y la señal con líneas transversales), se consideran "parque cerrado" (Artículo 26).

23.4 Tiempo dentro de la Zona de Control

a) El tiempo de paro dentro de una Zona de Control no debe exceder el tiempo necesario para que el control opere correctamente.
b) Una vez que el oficial haya escrito la hora de paso en la Tarjeta de Tiempos, el vehículo debe salir inmediatamente de la Zona de Control.
c) En el inicio de una Sección de Velocidad, este tiempo lo decide el oficial de control, quien le indicará a la tripulación el momento de arrancar en el Control "A".

23.5 Entrada a la Zona de Control

Está estrictamente prohibido:
a) Entrar en una Zona de Control en cualquier sentido que no sea el del evento u omitir cruzar por alguna de las señales del área de control.
b) Pasar dos veces un control o entrar de nuevo a la Zona de Control.
c) Una vez que se entra a la Zona de Control, se debe pasar el control correspondiente en un lapso no mayor a 1 minuto.
d) Está prohibido detenerse entre la señal amarilla con reloj y la señal roja con reloj, la penalización será la descalificación de la sección.
e) Está prohibido circular en reversa en una Zona de Control. Una vez que el competidor haya entrado a la Zona de Control, puede esperar su tiempo de paso por el puesto de control; pero no puede retroceder para hacer reparaciones u otras intervenciones al auto.
f) Infringir estas reglas causará una penalización de 2 minutos. Si la tripulación comete esta falta por segunda vez, será descalificada de la sección; y si se repite por tercera vez, será descalificada de la etapa.

23.6 Tarjeta de Tiempos y el tiempo real registrado.

a) En el arco de inicio, cada tripulación recibirá una nueva Tarjeta de Tiempos cada día con la hora de arranque de la etapa conforme al orden de salida. Es obligatorio respetar esta hora. Esta Tarjeta de Tiempos debe entregarse cada día al oficial del control en el arco de fin de etapa.
Cada tripulación es responsable de sus Tarjetas de Tiempos.

b) La Tarjeta de Tiempos debe estar disponible para inspección a petición de los oficiales del evento; especialmente en los controles en donde debe ser presentada personalmente al oficial para que el competidor escriba su tiempo en los lugares designados, *(no esta permitido escribir en los lugares designados para los oficiales)*.

c) Cualquier corrección o enmendadura hecha por un competidor en las partes de la Tarjeta de Tiempos reservada para uso oficial, implicará una penalización de 10 segundos, a menos que la corrección o enmendadura sea realizada por un oficial autorizado y lleve su firma. El competidor puede escribir sus observaciones al reverso de la Tarjeta de Tiempos. En ningún caso las podrá hacer en el frente de la Tarjeta de Tiempos.

d) Los miembros de la tripulación son responsables de calcular la hora de paso de cada Control "CH" y debe llenar los espacios correspondientes en la Tarjeta de Tiempos que indica la hora prevista de paso por el control. Estos espacios se indicados por la columna de color amarillo.

De igual manera, la tripulación es responsable de calcular la diferencia entre el Control "A" y el Control "B" de cada Sección de Velocidad. El resultado es el tiempo utilizado en cada sección y deberá ser anotado en los espacios correspondientes en la Tarjeta de Tiempos indicados por la columna de color naranja.

Si la tripulación cométe un error al cálcular las diferencias de tiempo y esto afecta el resultado de la etapa; la penalización será de 30 segundos por cada error.

Es obligatorio entregar la Tarjeta de Tiempos con todos los cálculos hechos y la suma total de los tiempos acumulados de la etapa a la entrada del servicio del día y al momento de cruzar el arco de fin de etapa. No hacerlo causará una penalización de 1 minuto. Si hay error de cálculo, este se penalizará con 30 segundos.
La ausencia del tiempo marcado por un oficial de control de tiempo o el tiempo de paso en la Tarjeta de Tiempos, el no entregar la Tarjeta de Tiempos oportunamente en un control por causas atribuibles a la tripulación, no entregar la Tarjeta de Tiempos en el arco de fin de etapa aun cuando el auto no haya pasado por el arco a tiempo o haber perdido la Tarjeta de Tiempos; se penalizará con 1 minuto.

e) Los tiempos de las Secciones de Velocidad son parte integral de las Tarjetas de Tiempos y están sujetos a las penalizaciones antes indicadas.

f) La tripulación es la única responsable de entregar sus Tarjetas de Tiempos en los diferentes puntos de control y de que los tiempos sean escritos por los oficiales.

g) La tripulación decidirá el momento en que entregue su Tarjeta de Tiempos al oficial de control para que éste registre el tiempo. Es su responsabilidad verificar que el tiempo escrito sea correcto.

El oficial de control es la única persona autorizada para escribir el tiempo en las Tarjetas de Tiempos.

Si existe discrepancia entre el tiempo escrito por el oficial y el tiempo registrado por el competidor, éste puede hacer una observación al reverso de la Tarjeta de Tiempos y hacerlo saber al propio oficial de control y posteriormente, al final de la etapa, informar la discrepancia al Director de Carrera del evento.

h) Tiempo real registrado en las tarjetas de tiempo.

La hora ideal para pasar por un control de tiempo ("CH" ó "CH-P") es responsabilidad única de la tripulación. Para verificar el tiempo se puede consultar el reloj del oficial de control antes de entregarle la Tarjeta de Tiempos para que se registre su tiempo de paso.

El oficial de un control de tiempo ("CH" o "CH-P") no debe proporcionar información de la hora

ideal o la hora real de paso por el control con la intención de ayudar al competidor.

En los controles tipo "A", el oficial de control debe indicar al competidor su hora de inicio de la Sección de Velocidad.

En los controles tipo "C", se debe hacer un alto total para que el oficial anote en la Tarjeta de Tiempos su hora de paso por el control tipo "B" indicando el fin de la Sección de Velocidad.

23.7 Apertura y cierre de los puestos de control
Todos los controles deben estar en su lugar y listos para funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso de la primera tripulación y terminar su operación 15 minutos después del paso de la última tripulación clasificada para la etapa del día. Salvo que el Director de Carrera de otras indicaciones.

La última tripulación clasificada para cada etapa estará señalada en el orden de arranque del día. Si llega una tripulación aún cuando estén los oficiales en el puesto de control, éstos deben concluir sus funciones a los 15 minutos después de que haya pasado la última tripulación clasificada de la etapa.

23.8 Instrucciones de los oficiales de control
Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones de los oficiales de control en todo momento. No cumplir con este obligación puede llevar a la tripulación a ser penalizada e incluso, descalificada de acuerdo al criterio único del Comisario Deportivo.

Como mínimo, se aplicará una penalización de 2 minutos. El reporte del oficial de control es suficiente para aplicar la penalización.

23.9 Identificación de los oficiales de control
Todos los oficiales de control se distinguirán por medio de camisas o chalecos oficiales e identificación que los acredita.

Artículo 24: Controles de paso "CH-P" *(Arco de inicio, Arco de fin de etapa y de Sección de Tránsito)* - Retiros.

24.1. Controles de paso "CH-P"
Los controles de paso se refieren a los arcos de inicio, arcos de fin de etapa y a los controles de inicio y fin de las áreas de servicio, en donde se aplicará el siguiente procedimiento:

a) Inicio de etapa: Control "CH-P".
Se debe respetar el orden de arranque y la hora prevista para cada competidor. Está prohibido obstruir el paso a los competidores que arrancan antes.

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

No pasar por el control u obstruir a otro competidor, causará una penalización, (Artículo 22).
b) Áreas de servicio: Control "CH-P".
En estas áreas se permite llegar antes de tiempo sin penalización. Llegar con un atraso máximo de 15 minutos causará una penalización, (Artículo 24.2 y 24.3).

Para la salida del área de servicio, se debe considerar el tiempo calculado de la Tarjeta de Tiempos sin considerar si la entrada fue con adelanto o con atraso.

c) Fin de etapa (arco de fin). Control "CH-P".
La tripulación completa y el auto de competencia, (por sus propios medios), deben de pasar por el arco y entregar su Tarjeta de Tiempos al oficial de control - este hecho significa que la tripulación haya pasado por el control del arco. En cada arco de fin de etapa habrá un oficial de control debidamente identificado y visible que tomará el tiempo de cada tripulación al pasar por el arco.

No habrá penalización por llegar antes de tiempo ni por llegar atrasados hasta por 15 minutos.

En el caso de no pasar por el arco de fin de etapa o pasarlo fuera de los márgenes de tiempo establecidos, se penalizará con 3 minutos.

24.2. Controles de tiempo
En los controles de tiempo ("CH"), el oficial de control debe escribir la hora de paso por el control en la Tarjeta de Tiempos y registrar el tiempo en el chip tan pronto como uno de los competidores se los entregue o cuando la llanta delantera del auto de competencia físicamente pasa por el punto de control, aun cuando no se le haya entregado al oficial la Tarjeta de Tiempos.

Procedimiento para el paso por un control de tiempo:

a) El procedimiento inicia en el momento que el competidor entra en la Zona de Control.

b) Para que el oficial de control tome el tiempo de paso, es requisito indispensable que la tripulación completa esté dentro del auto y éste se encuentre frente a la señal del control.

c) Cuando la Zona de Control esté invadida por otros autos de competencia y sea imposible que el vehículo pueda entrar a la Zona de Control; uno de los competidores debe bajar del auto y acercarse hasta el puesto de control a pie y esperar su tiempo después de haber entregado su Tarjeta de Tiempos y el chip al oficial de control para que éste registre la hora de paso en su Hoja de Control, en el reloj amarillo y en la Tarjeta de Tiempos del competidor.

Si existieran varios competidores llevando a cabo este procedimiento, el oficial de control adjudicará los tiempos en el orden que se presentaron los competidores, tomando en cuenta el tiempo requerido para realizar cada registro.

d) El tiempo que se registra al pasar por el control, se registra en la Hoja de Control y en la Tarjeta de Tiempos del competidor. El tiempo registrado debe incluir minutos y segundos.

e) La tripulación no recibirá una penalización si entra a la Zona de Control dentro los 59 segundos pasando la hora ideal de paso o durante el minuto anterior.

f) La tripulación no recibirá una penalización por atraso si presenta su Tarjeta de Tiempos al oficial de control dentro de los 59 segundos de la hora ideal de paso a menos que el oficial este ocupado registrando el tiempo de la tripulación que se presentó antes.

g) En el caso de presentar la tarjeta antes de la hora ideal de paso (sin contar el minúto previo a esta hora que se da de tolerancia), la tripulación recibirá una penalización de 15 segundos por cada minuto adelantado. Si el adelanto es mayor a 5 minutos, la penalización será de 5 minutos.

h) Si un competidor llega al punto de control tan adelantado que los oficiales de control aún no ocupan su puesto, la tripulación debe detenerse y permitir que los oficiales coloquen las señales de control y esperar su hora de entrada a la Zona de Control para poder registrar su hora de paso.
i) Si se presenta la tarjeta después del tiempo ideal de paso (sin contar los 59 segundos después de esta hora que se da como tolerancia), la tripulación recibirá una penalización de 5 segundos por cada minuto de atraso. Si el atraso es mayor a 15 minutos acumulados, la penalización será la descalificación de la etapa + 30 segundos en ese control + lo indicado en el Artículo 24.3.

Ejemplo:
1. Si una tripulación debe pasar el control a las 10:23:00, se considera que esté "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 que esté "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 al ingresar a la Zona de Control (máximo un minuto antes de su hora ideal de paso). El oficial de control debe reportar por escrito al Director de Carrera cuales tripulaciones no cumplieron con este procedimiento para que se les aplique una penalización de 30 segundos. El reporte del oficial de control será suficiente para aplicar la penalización.

Tiempo al abandonar el control

a) Si la siguiente sección **no** es una Sección de Velocidad, el control de tiempo (Control "CH-P") funcionará para ambas secciones y el tiempo real de paso por el control será 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 éste coincida con la hora ideal de paso).

b) Cuando la siguiente sección **sí** es una Sección de Velocidad, en el control de tiempo (Control "CH") se aplicará el siguiente procedimiento:

b.1) Los controles ("CH" y "A") se ubicarán dentro de una misma Zona de Control y las señales que se utilizarán son las siguientes (Artículo 23.3):

- Señal amarilla con una imágen de un reloj, *(inicio de la Zona de Control)*.
- Señal roja con una imágen de un reloj *(Puesto de Control)* a una distancia de aprox. 15 mt: Control "CH".
- Señal roja con una imágen de una bandera *(inicio de la Sección de Velocidad)* a una distancia de aprox. 50 - 150 mt.: Control "A"
- Señal blanca con tres líneas transversales *(fin de la Zona de Control)* a una distancia de aprox. 15 mt.

b.2) 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 la hora de paso de la tripulación como el tiempo provisional de inicio de la siguiente Sección de Tránsito (inicio de la Sección de Velocidad en el Control "A").

Entre ambos controles se da un tiempo ideal de 3 minutos. Estos 3 minutos son aproximados. El tiempo entre los controles "CH" y "A" puede ser distinto (mayor o menor a los 3 minutos); éstp lo decide el oficial del control "A".

b.3) La Zona de Control se considera como "parque cerrado". En caso de necesitar realizar reparaciones al auto, éstas deben hacerse antes de entrar a la Zona de Control o después de salir de ella (Artículo 26).

b.4) Inmediatamente después de pasar el control de tiempo, la tripulación debe dirigirse al inicio de la Sección de Velocidad. El oficial del Control "A" registrará el tiempo previsto para el arranque en la Tarjeta de Tiempos y en su Hoja de Control. Después le dará el arranque a la tripulación, (Artículo 25.4).

b.5) Es posible que se pueda presentar una diferencia entre el tiempo asignado originalmente y el tiempo de arranque de la Sección de Velocidad. El tiempo real de arranque de la Sección de Velocidad (lo modifica el oficial del Control "A" y lo escribe en la Tarjeta de Tiempos del competidor) será el oficial.

24.3. Retiros / Atrasos

En caso de retiros o atrasos:

a) Cualquier atraso que exceda 15 minutos acumulados en una etapa, en un control de tiempo o no reportarse a un control de tiempo, se penalizará con 30 segundos para ese control de tiempo.

b) Además, se le penalizará en las siguientes secciones hasta el final de la etapa, (Artículo 22), con el tiempo máximo asignado para cada Sección de Velocidad + 30 segundos en cada control de tiempo.

Ejemplo:
Control "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: 13:15:01 (más de 15 minutos de atraso).

Penalización: Descalificación a partir de este control por el resto de la etapa + 30 segundos en ese control. (Artículos 22, 24.2 y 24.3)

c) Si el competidor acumula en uno o varios controles un retraso mayor a 15 minutos acumulados, estará descalificado por el resto de la etapa. Para ser readmitido en la etapa del día siguiente sin penalizaciones adicionales, el competidor deberá solicitarlo al Director de Carrera (Ver inciso "f" de éste Artículo).

d) No se permite reducir el retraso llegando con anticipación a otro de los controles de tiempo. Las penalizaciones por atraso o adelanto se calculan de la siguiente manera:

Ejemplo:
Sección "A"
- Inicio de 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 para recalcular - 5 minutos de atraso).

Penalización: (5 min. de retraso X 5 seg. de penalización por cada minuto) = 25 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 para cálculo - 2 minutos de adelanto).

Penalización: (2 min. de adelanto x 15 seg. de penalización por cada minuto) = 30 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 para cálculo - 2 minutos de retraso).

Penalización: (2 min. de retraso x 5 seg. de penalización por cada minuto) = 10 segundos

Penalización total en tránsitos (A+B+C): (25)+(30)+(10) = 65 segundos.

e) Cualquier tripulación que no pueda completar una Sección de Velocidad aún tiene la posibilidad de continuar en el evento.

f) Si una tripulación no se presenta a un control de tiempo, llega con un atraso de más de 15 minutos acumulados o no puede continuar en la competencia, puede ser readmitida y reclasificada en la etapa del día siguiente con las penalizaciones correspondientes siempre y cuando cumpla con lo siguiente:

f.1) Dar aviso por escrito al Director de Carrera indicando que tiene intención de continuar.

f.2) El aviso se debe de presentaren un lapso no mayor a 2 horas posteriores a su hora ideal de llegada al arco de fin de etapa y como máximo, 30 minutos antes de la publicación de los resultados extraoficiales de la etapa del día.

f.3) El competidor debe presentar su auto de competencia en condiciones aptas para competir ante los oficiales de escrutinio a más tardar 30 minutos antes del inicio de la siguiente etapa al llegar a la zona de formación.

f.4) Si el auto estuvo involucrado en una accidente, el Director de Escrutinio y el Director Médico deben autorizar el auto y a los miembros de la tripulación para que puedan tomar la salida nuevamente. No contar con esta autorización quedarán descalificados del evento.

g) Si el competidor no avisa al Director de Carrera que desea continuar en la competencia, no se le asignará tiempo para la siguiente etapa y por lo tanto, no podrá continuar en la competencia y será descalificado.

En cambio, si se le avisa oportunamente al Director de Carrera y dependiendo de la categoría en la que está inscrito la tripulación, se le podrá dar un tiempo de inicio tomando en cuenta la seguridad de los otros competidores; por ejemplo, arrancando en una posición adelantada a la que le correspondería con respecto a su tiempo y las penalizaciones que haya acumulado.

Si se le avisa al Director de Carrera el mismo día; pero fuera de tiempo, el competidor podrá participar en la etapa del día siguiente solo con la autorización del Director de Carrera y del Comisario Deportivo. La tripulación tomará la salida hasta atrás de todos los otros competidores que sí tienen un tiempo de arranque. En este caso, la Tarjeta de Tiempos debe estar firmada por el Director de Carrera.

h) No se le dará una Tarjeta de Tiempos a un tripulación que se presente el día siguiente sin tiempo ni orden de salida; y bajo ninguna circunstancia se le permitirá arrancar (aún cuando su auto esté en buenas condiciones) y por lo tanto no podrá continuar participando en el evento.

Si aún así se presenta al primer Control "CH" de la etapa y el oficial de control le permite arrancar (por no conocer las circunstancias), el competidor será descalificado del evento.

i) Por cada Sección de Velocidad que no se inicie o no se complete en su totalidad se le asignará a la tripulación el tiempo máximo preestablecido por el Comité Organizador. Este tiempo consiste en una penalización por la Sección de Velocidad no competida o no finalizada y será igual al menor tiempo de su categoría + 2 minutos. Además se le aplicarán las penalizaciones correspondientes a los controles de tiempo en los que la tripulación no se haya presentado.

En caso de que ningún competidor de la categoría termine una Sección de Velocidad, la penalización será el tiempo mayor de la categoría inmediata superior + 1 minuto (o un tiempo determinado por el Comisario Deportivo).

Artículo 25: Sección de Velocidad

25.1. Descripción

Las Secciones de Velocidad son pruebas realizadas en una carretera cerrada específicamente para el evento. Estas secciones siempre van seguidas por una Sección de Tránsito que completa la sección a recorrer. Las Secciones de Velocidad llevadas a cabo en un autódromo se regirán bajo las mismas reglas que las Secciones de Velocidad en carretera.

25.2. Equipo de seguridad requerido

En las Secciones de Velocidad todas los miembros de las tripulaciones deben utilizar cascos, protectores de cabeza y cuello, ropa resistente al fuego, cinturones de seguridad aprobados y las redes de laterales de ventana correctamente instaladas. El competidor que no cumpla con estos requisitos y requirimientos de seguridad será descalificado del evento, (Capítulo VIII).

25.3. Dirección del evento

Está prohibido circular en sentido contrario al evento en las Secciones de Velocidad. Hacerlo causará la descalificación del evento.

25.4. Inicio de una Sección de Velocidad

El procedimiento para iniciar una Sección de Velocidad, es el siguiente:

Cuando el vehículo con la tripulación a bordo se detiene frente a la señal del Control "A", el oficial escribirá la hora de arranque en su Hoja de Control y verifica que en la Tarjeta de Tiempos del competidor esté escrito el mismo tiempo. En caso contrario, lo modificará (en caso de existir un atraso) y se devolverá.

Luego, el oficial colocará una bandera sobre el parabrisas e iniciará un conteo regresivo en voz alta indicando que faltan 15 segundos para el arranque, luego 10 segundos y los últimos 5 segundos se contarán de uno en uno. Al finalizar los últimos 5 segundos, el oficial dará la señal de arranque quitando la bandera del parabrisas y el vehículo debe arrancar inmediatamente.

Si la tripulación no puede iniciar la Sección de Velocidad inmediatamente por motivos técnicos (eg: se apaga el motor o no entra la velocidad de la transmisión), el competidor puede bajar de su auto y empujarlo e incluso solicitar ayuda de terceros para empujarlo hasta salir de la Zona de Control. Allí, podrá detenerse sin obstruir la carretera para reparar su auto solo con el equipo y herramientas que lleva a bordo. La penalización será de 30 segundos (Artículo 26.4).
En ningún caso se puede iniciar una Sección de Velocidad sin cumplir en su totalidad con las medidas de seguridad (cascos puestos, protector de cabeza y cuello, uso de ropa resistente al fuego y cinturones abrochados); en caso hacerlo, el competidor será descalificado del evento.

Si el competidor comete esta falta pero se detiene al salir de la Zona de Control, y a la vista del oficial de control corrige el error, la penalización será de 5 minutos. En cualquiera de estos casos es suficiente que el oficial de control reporte la falta para que se aplique la penalización.

Para que el piloto conozca las condiciones de última hora de la Sección de Velocidad; en el Apéndice 3 se muestran las señales que pueden aparecer en los pizarrones de avisos del Control "A". Estas señales se explicarán en la Junta de Instrucciones para Pilotos antes de iniciar el evento, (Capítulo IIIa - "Programa").

25.5. Atraso del inicio
Solo se podrá atrasar el inicio de una Sección de Velocidad con respecto al horario por instrucciones del oficial del Control "A", del Director de Carrera y/o por causas de fuerza mayor.

25.6. Arranque en falso
Un arranque en falso en una Sección de Velocidad, se penalizará con 5 segundos por cada segundo de adelanto. Esta penalización no excluye la posibilidad de penalizaciones adicionales impuestas por el Comisario Deportivo, sobre todo si la infracción se haya repitido. Para aplicar esta penalización, sólo basta que el oficial del Control "A" reporte el hecho.

25.7. Final de una Sección de Velocidad
Las Secciones de Velocidad terminan en el Control "B" (línea de meta) cuando el oficial agite una bandera a cuadros y cuando el auto haya pasado la señal que tiene una bandera a cuadros sobre un fondo verde. Queda estrictamente prohibido detenerse entre esta señal y la señal de "ALTO" sobre un fondo rojo en el Control "C". Hacerlo causará una penalización de 1 minuto.

En las Secciones de Velocidad **en un autódromo**, no se dará el banderazo al finalizar la sección. Solamente se colocará la señal de la bandera a cuadros sobre un fondo verde en el carril de salida de la sección. Es responsabilidad de la tripulación estar atentos a la distancia de la velocidad y saber en qué momento debe retirarse de la pista una vez que haya completada la Sección de Velocidad.
El oficial del Control "B" tomará el tiempo cuando el competidor pase frente al punto de control en el carril de salida de la Sección de Velocidad (significando que el auto ha terminado), para indicarlo al Control "C". El oficial escribirá el tiempo en la Tarjeta de Tiempos.

El tiempo de las Secciones de Velocidad en carretera se toma cuando el vehículo pasa por la linea de meta del Control "B" (bandera a cuadros). El oficial registrará el tiempo e informará al Control "C" para que sea registradoo en la Tarjeta de Tiempos de la tripulación.
A una distancia de 100 a 800 mt. después de la línea de meta del Control "B", la tripulación debe detenerse totalmente y reportarse al Control "C" indicado por una señal que dice "ALTO" sobre un fondo rojo para que se escriba su tiempo de la Sección de Velocidad en su Tarjeta de Tiempos.
Si el Control "B" no puede informar al Control "C" la hora de fin de la Sección de Velocidad, éste último toma el tiempo al momento del banderazo y este tiempo se escribirá en su Tarjeta de Tiempos. Si resulta imposible para el Control "C" obtener el tiempo del fin de la Sección de Velocidad, el oficial firmará la tarjeta y el competidor debe continuar con la siguiente Sección de Tránsito.

25.8. Tiempo no registrado
Si no se puede escribir el tiempo en la Tarjeta de Tiempos del competidor por causas imputables a éste (en cualquier tipo de control), se le impondrá una penalización de 1 minuto, (Artículo 23.6.d).

Si el competidor no se detiene en el Control "C", pero lo hace más adelante fuera de la Zona de Control, este no debe circular en reversa dentro de la Zona de Control, sino bajarse del auto y caminar de regreso al control para poder entregar su Tarjeta de Tiempos. En este caso no se aplicará la penalización. Si el competidor circula en reversa dentro de la Zona de Control la penalización será la descalificación de la etapa a partir de ese control. Para aplicar esta penalización será suficiente que el oficial lo reporte al Director de Carrera.
En los autódromos, si la tripulación recorre menos distancia (una o más vueltas de menos), la Sección de Velocidad se considerará no terminada y se le registrará el tiempo máximo asignado a esa sección (Artículos 24.3 i) y 25.14), + 2 minutos. Por ser autódromo, se le agreagará 1 minuto adicional - 3 minutos en total.

Si la tripulación recorre más distancia (una o más vueltas de más), se registrará el tiempo de la última vez que pasa por el Control "B". En este caso, la penalización es el tiempo que la tripulación hace en las vueltas adicionales. Por lo tanto, es la responsabilidad de la tripulación dar el número exacto de vueltas a la pista, de acuerdo a lo indicado en el Libro de Ruta.

25.9. Formato de tiempo
El tiempo de las penalizaciones (técnicas, de control de tiempo, etc.) se sumará al tiempo de las Secciónes de Velocidad y será expresado en *horas:minutos:segundos* para obtener el tiempo total acumulado.

25.10. Asistencia de terceros
Por excepción (Artículo 12.2) se permite la ayuda de terceros durante las Secciones de Velocidad, para mover un auto inhabilitado si se considera un obstáculo peligroso para los otros competidores.

25.11. Intervalos para iniciar
Los intervalos para iniciar las Secciones de Velocidad serán de 30 segundos, lo cual son los mismo para cualquier otra sección.

25.12. Interrupción de una Sección de Velocidad
Cuando una Sección de Velocidad debe interrumpirse antes de que la última tripulación haya terminado su recorrido, independientemente de la causa, se puede establecer una clasificación para esa Sección de Velocidad al asignarle un tiempo preestablecido a cada una de las tripulaciones que no la terminaron debido a la interrupción.

El tiempo asignado será el mismo para cada uno de los autos en la categoría específica y corresponderá al tiempo más lento del competidor de la categoría que la cubrió en condiciones normales; antes de la interrupción.

Esta clasificación podrá será válida si tan sólo un competidor cubrió la Sección de Velocidad en condiciones normales de competencia antes de la interrupción.

Esta disposición sólo se llevará al cabo si el Comisario Deportivo lo autoriza, después de haber recibido el reporte del Director de Carrera informándolo de las causas de la interrupción.

Si el Comisario Deportivo considera que el tiempo más lento es anormal, podrá seleccionar otro tiempo más adecuado para este fin entre los autos más lentos.
En ningún caso, una tripulación deberá beneficiarse por esta medida sin importar de que/quien fue responsable por la interrupción; por lo tanto, se le asignará el tiempo máximo para esa Sección de Velocidad (Artículos 24.3.i y 25.14).

25.13. No iniciar una Sección de Velocidad
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 2 minutos.

25.14. Tiempo máximo asignado a una Sección de Velocidad

El tiempo máximo asignado a cada Sección de Velocidad se decide por el Comité Organizador, de acuerdo al siguiente criterio:
Si una tripulación no inicia o no termina una Sección de Velocidad, el tiempo que se le asignará será igual al menor tiempo registrado de su categoría + 2 minutos.

Ejemplo:
- El tiempo menor registrado por un competidor de la misma categoría: 10 minutos y 23 segundos.
- Tiempo total en segundos: 623 segundos.
Penalización: 2 minutos (120 segundos).
- Tiempo máximo asignado para esa Sección de Velocidad:
623 seg. + 120 seg. = 743 seg (12:23 min.)

En caso de que ningún competidor de la categoría termine una Sección de Velocidad, la penalización será como se indica en el Artículo 24.3.i).

Fondo amarillo con Cronometro

Inicio de una Zona de Control.

Adentro, un auto no puede circular en reversa o deteenrse

Fondo crema con Rayas Transverales

Final de una Zona de Control.

Un auto con problemas debe pasar después de la señal.

Fondo rojo con Cronometro

Control "CH"

El oficial del control anota la hora de paso.

Se penaliza adelanto o retraso.

Fondo amarillo con Bandera de Cuadros

Final de una Sección de Velocidad.

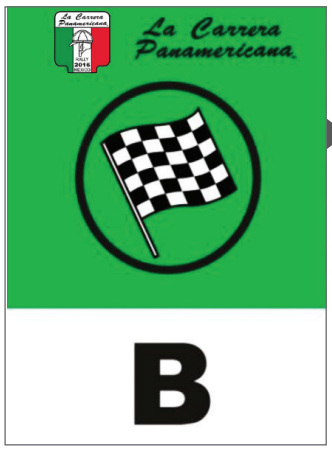
Se ubica antes del Control "B"

Fondo azul con Cronometro

Control "CH-P"

El oficial del control anota la hora de paso.

No se penaliza adelanto; se permite un retraso de hasta 15 minutos acumulados..



Fondo verde con Bandera de Cuadros

Final de una Sección de Velocidad. Control "B"

Prepararse para hacer ALTO después del banderazo

Fondo rojo con Bandera

Inicio de Sección de Velocidad - Control "A"

El oficial del control anota la hora de paso, da la salida.

Los competidores debes usar sus cascos y cinturones de seguridad.

Fondo rojo con palabra ALTO

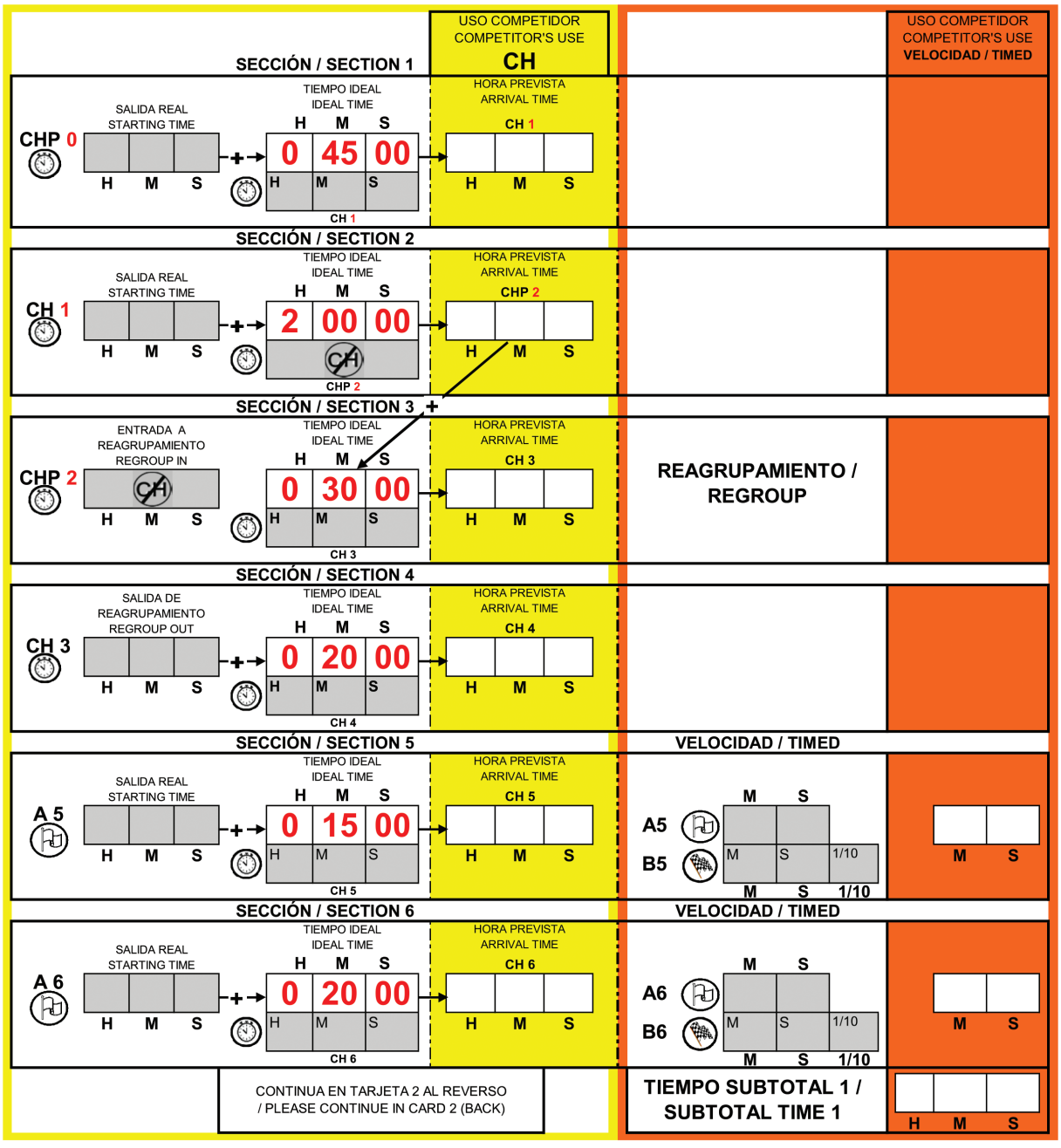
Control "C"

El auto debe hacer ALTO total de manera obligatoria y el oficial del contol anota la hora de paso por el Control "B"

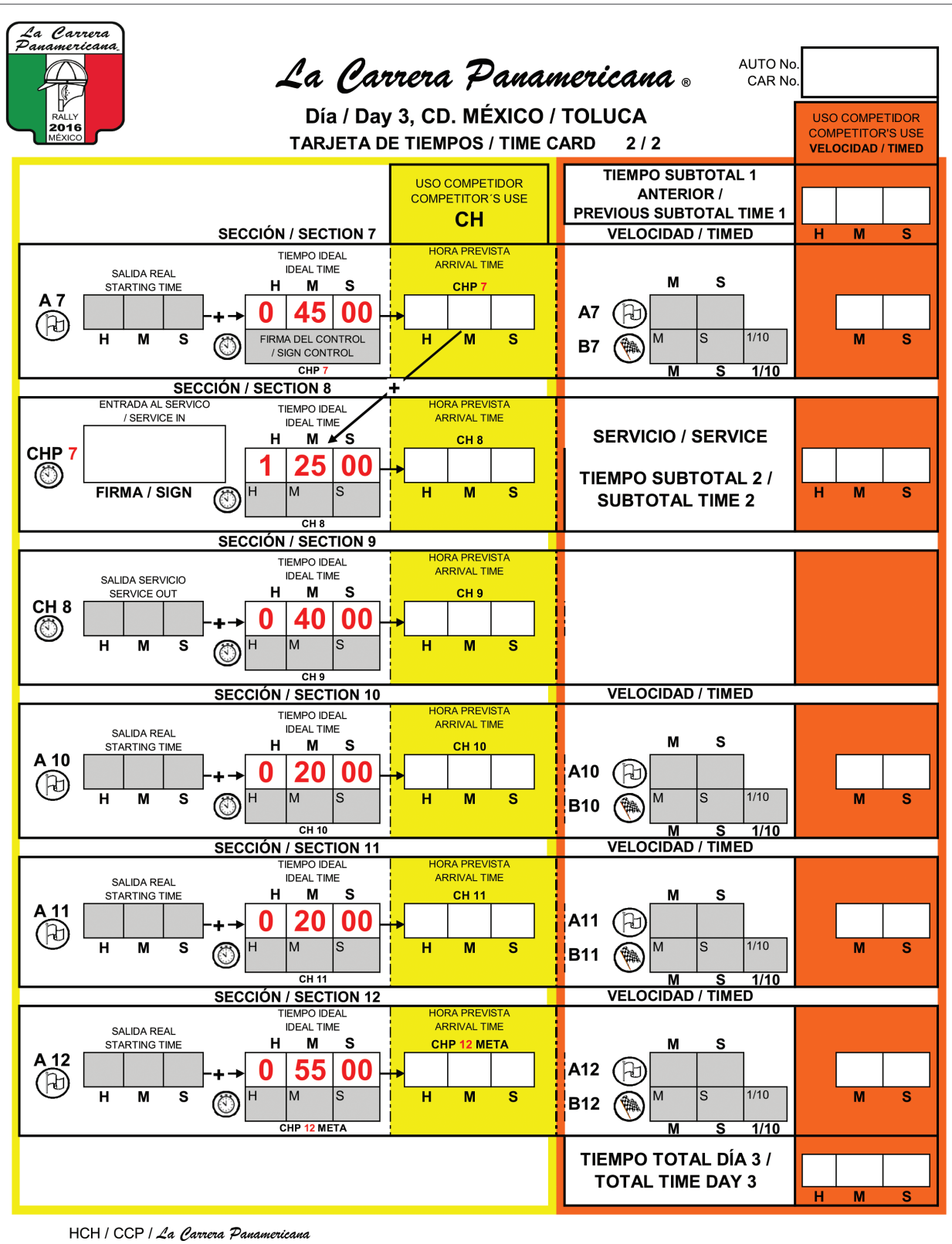
La Carrera Panamericana®

Día / Day 3, CD. MÉXICO / QUERÉTARO

TARJETA DE TIEMPOS / TIME CARD 1 / 2



HCH / CCP / *La Carrera Panamericana*



HCH / CCP / *La Carrera Panamericana*

Artículo 26: "Parque cerrado"

26.1. Definición
Los autos están sujetos a las reglas del "parque cerrado", en los siguientes casos:
a) Desde el momento de entrar a la zona de formación al inicio de la etapa y hasta abandonarla.
b) Desde el momento de entrar a una Zona de Control y hasta abandonarla.
c) Tan pronto como se llega al arco de fin de cada etapa, hasta 30 minutos después de que llega la última tripulación o hasta que el Director de Carrera da por terminado el "parque cerrado".
d) Desde que se llega al arco de fin del evento en Durango, hasta que expira el tiempo para recibir protestas.

26.2. Reglas del "parque cerrado"
La pena por no cumplir con las siguientes reglas para el "parque cerrado" será la descalificación de la etapa:
a) Mientras los vehículos están sujetos a las reglas del "parque cerrado", no se permiten reparaciones, recarga de combustible u otra intervención al auto.
b) Si algún oficial observa que un auto 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 auto sea reparado inmediatamente después de abandonar la Zona de Control, especialmente al inicio de una Sección de Velocidad.
c) La tripulación debe obedecer al oficial que solicita la reparación del auto. Si no se obedece dicha solicitud, la penalización será de 2 minutos. Será suficiente el reporte del oficial de control para aplicar dicha penalización.

26.3. 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 etapa:
a) Cambiar una llanta ponchada o dañada.
b) Montar un nuevo parabrisas con la posibilidad de contar con ayuda de terceros.
Estas reparaciones deben concluirse antes de la hora de arranque; en caso contrario se aplicará una penalización que corresponde a un Control "CH-P".

26.4. Asistencia de terceros
Si un auto 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. En este caso se puede solicitar ayuda de terceros para salir de la Zona de Control, pero de cualquier forma se aplicará la penalización de 30 segundos. Será suficiente el reporte del oficial de control para aplicar dicha penalización.

26.5. "Parque Cerrado" al final del evento
Tan pronto como se haya ingresado al "parque cerrado" al final del evento, la tripulación debe abandonar el "parque cerrado" y ningún miembro de la tripulación ni de su equipo de 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 o el Director de Carrera.
Los vehículos protestados, los seis primeros lugares de cada categoría y los seleccionados deben permanecer en el "parque cerrado" y sólo pueden ingresar los competidores y sus servicios cuando el Comisario Deportivo lo solicite y para realizar las intervenciones que solamente él indique. Estos autos estarán sujetos a una revisión final, (Artículo 29).

26.6. Penalizaciones
Cualquier violación a las reglas del "parque cerrado" significa la descalificación de la etapa 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 27: Requerimientos

Los datos contenidos en el formato de inscripción y en el Carnet Técnico y de Seguridad del auto de competencia deben ser verdaderos y coincidir con las especificaciones técnicas reales del auto.

Para poder iniciar el escrutinio, los competidores deben tener su licencia de tránsito y su licencia deportiva vigente expedida en su país de origen, al igual que la licencia de la FEMADAC.

El auto debe ser presentado al escrutinio con todos los adheribles oficiales y de publicidad obligatorios.

Una vez aprobado el escrutinio, se colocará una calcomanía de autorización que deberá permanecer adherida durante todo el evento sobre el auto y el casco de cada competidor.

Los autos o competidores que no pasen el escrutinio, serán excluidos del evento.

Al finalizar la carrera en el ultimo arco de llegada, los oficiales de escrutinio indicarán a los competidores seleccionados por la organizacion que sus autos debarán ser sellados en el compartimiento del motor y que deberan permanecer en "Parque Cerrado" para que se trasladen posteriormente (una hora aproximadamente) al sitio donde se llevará a cabo el escrutinio final. los competidores seleccionados deberán llevar sus autos (personalmente o por la persona que designen) dentro de la caravana que irá al sitio de escrutinio y beberán llevar a su personal tecnico, con las herramientas necesarias, para que lleven a cabo las acciones de desarmado, o de cualquier tipo tecnico que les indiquen los oficiales de escrutinio. una vez revisado el auto, el oficial de escrutinio les permitirá salir del recinto.

Artículo 28: Antes y durante el evento

28.1. Escrutinio

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

Al presentarse al escrutinio, se debe entregar el Carnet de Registro de Competidores con los sellos de autorización de:

a) Revisión Administrativa.
b) Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. (FEMADAC), para demostrar que poseen licencia válida expedida por ellos.

c) Revisión Médica (Capítulo IIIa - Inciso 4).

En caso de no contar con los sellos antes mencionados, no se realizará la Revisión Técnica y de Seguridad y se aplicará una penalización de 1 minuto.

Si un vehículo no pasa el escrutinio al no cumplir con lo estipulado en el Reglamento, el Comisario Deportivo puede fijar una hora límite para que los participantes hagan las modificaciones necesarias.

Si finalmente el auto de competencia no cumple con lo estipulado en el Reglamento, quedará excluido del evento.

28.2. Revisiones hechas en el Escrutinio

El escrutinio que se lleva al cabo antes de inciar el evento es de naturaleza general.

a) Tanto el chasis como el motor se marcarán y se colocarán sellos en los lugares que el escrutinador considere convenientes para posibles futuras revisiones durante la competencia.
b) Si el Director de Carrera lo considera necesario o a solicitud del Comisario Deportivo, el auto de competencia puede ser revisado detalladamente;

incluso midiendo su cilindrada, entre otras cosas.
c) Si el auto requiere de lastre, éste debe estar soldado o fijado de manera permanente y se marcará para posibles revisiones futuras.

d) La revisión administrativa se realizará para todos los miembros de la tripulación (piloto, copiloto y piloto/copiloto de reserva), e incluye lo siguiente:

d.1) Revisión de las licencias de tránsito vigentes de su país de origen.

d.2) Revisión de las licencias deportivas vigentes del país de origen y de la FEMADAC.

d.3) Entregar una copia del seguro de responsabilidad civil y daños a terceros para el vehículo de servicio. Este seguro es válido para todo el evento y en todo el territorio mexicano.

e) El escrutinio para competidores y autos de competencia, se realizará en las fechas y lugares indicados, (Capítulo IIIa).

Una vez aprobado el escrutinio, se colocará una calcomanía de autorización que deberá permanecer adherida al auto durante todo el evento en el auto y en el casco de cada competidor.

Estas calcomanías serán entregadas durante la revisión administrativa presentando el Carnet de Registro totalmente lleno y sellado por cada área.

Los autos o competidores que no pasen el escrutinio serán excluidos del evento.

28.3. Equipo de seguridad de los competidores y del auto de competencia.
Todos los competidores y sus autos de competencia deben cumplir con los puntos de seguridad (Capítulo VIII). El incumplimiento con estos será motivo de exclusión del evento.

28.4. Revisiones adicionales
En cualquier momento y lugar durante el evento se podrán realizar revisiones adicionales a los competidores o al auto de competencia.

Los competidores serán los responsables de asegurarse que durante todo el evento ellos y su auto de competencia cumplan con los requerimientos técnicos y administrativos.
A juicio del Comisario Deportivo rehusarse a presentar un auto de competencia o el competidor mismo a una revisión será motivo de descalificación de la etapa o del evento.

28.5. Marcas y sellos en el auto
La tripulación será responsable de que las marcas y sellos colocados en el auto durante el escrutinio inicial permanezcan intactos hasta el final del evento. Si en cualquier momento se detecta que faltan estos sellos o marcas, la tripulación quedará descalificada del evento.

28.6. Fraude
Cualquier fraude que se descubra, especialmente el hecho de remover, modificar o retocar los sellos o marcas que fueron colocados sobre el auto y el casco resultará en la descalificación inmediata de la tripulación, así como de cualquier otra tripulación, equipo de servicio o participante que haya cooperado de cualquier forma en este acto.

Artículo 29: Control final

29.1. Último Parque Cerrado
Al llegar al final del evento la tripulación debe dirigirse inmediatamente al "parque cerrado" en donde todos los vehículos se revisarán para:

a) Verificar que el auto corresponde al que fue presentado al escrutinio inicial (Artículo 28).
b) Revisar si existen causas para imponer penalizaciones.

29.2. Ausencia de marcas o sellos
La ausencia de alguna de las marcas o sellos colocados durante el escrutinio inicial, (Artículo 28.2) implicará la descalificación del evento.

29.3. Inspección final de autos ganadores
El auto de competencia de los 6 primeros lugares absolutos y/o de cada categoría o cualquier otro auto puede ser seleccionado por los oficiales para ser sometido a una revisión detallada e incluso para que se lleve a cabo el desmantelamiento del auto o motor de acuerdo al criterio del Comisario Deportivo; o cuando se reciba una protesta o por decisión del Director de Carrera.

29.4. Costo de desmantelar un auto
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 hayan sido autorizados por el Comisario Deportivo.
Si la protesta procede, el depósito y el 90% del monto de la protesta serán reembolsados al protestante y todos los gastos deben ser pagados por el protestado que está en falta (Artículo 31.2).

29.5. Inspección adicional
Si un auto es revisado o desmantelado al final del evento; será la responsabilidad de la tripulación aportar un mecánico para retirar una de las cabezas de su motor para verificar su cilindrada o para realizar cualquier otra operación necesaria al auto de competencia. Es obligatorio que los participantes tengan una junta extra de la cabeza del motor disponible para este propósito.

En el caso de protestas, éstas deberán ser específicas y relacionadas con un solo concepto por protesta y deben cumplir con lo estipulado en Artículo 31.1 - Inciso 3.

XI.- PENALIZACIONES Y AMONESTACIONES

Artículo 30: Resumen de penalizaciones y amonestaciones

En este capítulo se presenta un resumen de las penalizaciones y amonestaciones que se indican en el cuerpo de este reglamento. Si existe alguna diferencia entre este resumen y la referencia original a la regla dentro del cuerpo de este documento; lo descrito en el cuerpo será considerado como válido.

Si en el cuerpo del reglamento hay alguna referencia a una amonestación o penalización que no está mencionada en este resumen; la penalización se considerará válida y podrá aplicarse de acuerdo al criterio del Director de Carrera o del Comisario Deportivo.

Este resumen es solamente una guía para los competidores y sirve como una referencia rápida de las penalizaciones y amonestaciones que se podrán aplicar durante el transcurso de todo el evento.

30.1. Penalizaciones

1. Presentarse a escrutinio sin cumplir con los requisitos de publicidad obligatoria y sin haberla colocado en el auto de competencia - Penalty: Exclusión del evento, (Capítulo IIIa, Inciso 3 y Artículo 14.2).
La ausencia de la publicidad obligatoria o si no está bien fijada o no se ve claramente - Penalty: 30 segundos por etapa. Si la falta persiste, a criterio del Director de Carrera la sanción puede ser mayor, (Artículo 14.3).
2. No contar con autorización médica para competir - Penalty: Exclusión del evento, (Capítulo III, Inciso 4 y Artículo 28.1).
3. No presentarse a la junta de copilotos antes de iniciar el evento - Penalty: 30 segundos, (Capítulo III, Inciso 5).
4. No presentarse a la junta de instrucciones para pilotos antes de iniciar el evento - Penalty: 30 segundos, (Capítulo III, Inciso 6).
5. No participar en el arranque ceremonial con al menos uno de los miembros registrados de la tripulación conduciendo el auto - Penalty: 30 segundos, (Capítulo IIIa, Inciso 10).
6. No presentarse a la junta para el personal de los servicios de las tripulaciones - Penalty: 1 minuto, (Capítulo IIIa, Inciso 9).
7. No presentarse a la junta de pilotos (piloto y copiloto) antes de inciar el evento - Penalty: 30 segundos, (Capítulo IIIa, Inciso 7 y Artículo 33.5).
8. No presentarse ninguno de los miembros de la tripulación a las juntas de pilotos y a las ceremonias de premiación después de cada etapa - Penalty: 30 segundo y la tripulación pierde su derecho a recibir el trofeo que le corresponde y su derecho

a protestar y apelar los resultados de la etapa y a solicitar una revisión de los resultados, (Capítulo IIIa, Inciso 13 y Artículo 33.5).
9. No presentarse ninguno de los miembros de la tripulación a la ceremonia final de premiación para la entrega de los resultados y trofeos finales - Penalty: La tripulación pierde su derecho a recibir el trofeo que le corresponde y pierde su derecho a protestar y a apelar los resultados, (Capítulo IIIa, Inciso 14 y Artículo 33.1).
10. No obtener la calcomanía OK que permite la participación en el evento - Penalty: Exclusión del evento, (Capítulo IIIa, Inciso 8.5).
11. No cumplir con los requisitos obligatorios de seguridad ni con los requisitos de elegibilidad de los autos de competencia y de los competidores - Penalty: Exclusión del evento, (Artículos 4, 5, 8, 15, 16, 18 y 20).
12. Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva cometida por un competidor o participante, se juzgará por el Comisario Deportivo quien, a su criterio podrá imponer una amonestacion o penalizacion que puede llegar hasta la descalificación del evento, (Artículo 7.5).
13. El uso indebido del logotipo, diseño y marca "La Carrera Panamericana" será motivo de una penalización que se definirá por el Director de Carrera pudiendo llegar hasta una sanción legal, (Artículo 7.7).
14. Un competidor menor de 18 años manejando el auto de competencia - Penalty: Descalificación del evento, (Artículo 8.2).
15. No contar con las licencias ni seguros requeridos - Penalty: Exclusión del evento, (Artículo 8.3).
16. Conducir el auto de competencia con un sólo competidor o más de dos personas a bordo - Penalty: Descalificación del evento, (Artículo 8.5).
17. Sustituir a un tripulante sin avisar al Director de Carrera y al Comisario Deportivo o sustituir a un tripulante por otro que no esté registrado - Penalty: Descalificación de la etapa, (Artículo 8.6).
18. Falta del Carnet de Registro de Competidores o que no haya correspondencia con los miembros de la tripulación registrada - Penalty: Descalificación de la etapa, (Artículo 8.7).
19. Falta de un número lateral de competencia - Penalty: 30 segundos en cada etapa, (Artículo 10.5).
20. Falta del número posterior - Penalty: 10 segundos en cada etapa, (Artículo 10.5).
21. Falta de ambos números laterales de competencia - Penalty: Descalificación de la etapa, (Artículo 10.5).
22. Por segunda vez, (Después de haber recibido una advertencia), la ausencia de la rotulación de los datos del tripulante en el auto de competencia y/o casco, Penalty: 1 minuto en la etapa en que se detecta la falta y 1 minuto por cada etapa en la que se repite la falta, (Artículo 10.7).
23. Presentarse a escrutinio sin la rotulación de los datos del tripulante en el auto de competencia y/o casco - Penalty: Exclusión del evento, (Artículo 10.7).
24. Infringir las leyes de tránsito - Penalties:
a) penalty mínimo: 30 segundos.
b) penalty máximo: Descalificación del evento a juicio del Comisario Deportivo, (Artículo 11)
25. Realizar reparaciones al auto de competencia en un lugar prohíbido - Penalty: 2 minutos, (Artículo 12.1).
26. Remolcar, empujar o transportar el auto de competencia en otro vehículo o recibir ayuda de terceros - Penalties:

a) Penalty mínimo: Descalificación de la sección (tiempo máximo asignado a la Sección de Velocidad + 1 minuto en los controles de tiempo al inicio y al final de la sección).
b) Penalty máximo: Descalificación de la etapa o del evento si la falta se haya repetido de acuerdo al juicio del Comisario Deportivo, (Articulo 12.2).
27. Obstruir el paso de otros competidores, no permitir que rebasen en una Sección de Velocidad o mostrar actitud antideportiva en cualquier momento durante todo el evento - Penalty: Descalificación de la etapa, (Artículo 12.3).
28. No registrar o identificar el vehículo de servicio o apoyo de la tripulación - Penalty: 1 minuto (1a vez), 3 minutos por etapa (2da o más veces), (Artículo 13.1.a).
29. No tener seguro vigente de responsabilidad civil y de daños a terceros para el vehículo de servicio - Penalty: Exclusión del evento, (Artículo

13.1.b).

30. Vehículo de servicio o apoyo circulando durante la competencia entre los autos insignia y la "barredora" o rebasar a este último sin autorización del oficial que la maneja - Penalty: Descalificación de la etapa, (Artículo 13.2).

31. Vehículo de servicio o apoyo circulando o estacionado inapropiadamente en una Sección de Velocidad en donde se este llevando a cabo la competencia - Penalty: Descalificación del evento, (Artículo 13.3).

32. No cumplir con las características técnicas establecidas y/o hacer modificaciones no autorizadas a los autos de competencia - Penalty: Descalificación del evento, (Artículos 16 y 18)

33. Utilizar llantas no autorizadas - Penalty: Descalificación de la etapa, (Artículos 16 y 18)

34. Presentarse a escrutinio sin haber instalado el módulo de ignición MSD o el limitador de RPMs Mallory - Penalty: Exclusión del evento, (Artículos 16.1, 16.2, 16.4 y 16.8).

35. Usar gasolina para avión - Penalty: Descalificación del evento, (Artículo 17).

36. Cargar combustible fuera de las gasolineras o zonas de servicio o transportar combustible en el auto de competencia o en el vehículo de servicio o apoyo durante la competencia - Penalty: Descalificación de la etapa, (Artículo 17).

37. Utilizar un parabrisas de un material que no sea cristal inastillable - Penalty: Descalificación del evento, (Artículo 18.3).

38. El auto de competencia no cumple con el peso especificado - Penalty: Descalificación de la etapa, (Artículo 16 y 18.12).

39. Autos de competencia que después de haber pasado por el escrutinio, el auto de no cumple con los requerimientos técnicos estipulados en este reglamento - Penalty: Exclusión del evento o la transferencia del auto a la categoría de Autos de Exhibición previo acuerdo del Director de Carrera junto con el Comisario Deportivo y el participante, (Artículos 19.1 y 19.2).

40. Usar cinturones de seguridad con más de 5 años de haberse fabricado o que no sean autorizados por el Director de Escrutinio - Penalty: Exclusión del evento o no poder continuar en el evento después de un accidente, (Artículo 20.5).

41. Fijar los asientos del auto de manera no autorizada - Penalty: Exclusión del evento, (Artículo 20.6).

42. Usar cascos anteriores a la especificación Snell Foundation 2005-SA o su equivalente autorizado por el Director de Escrutinio, cascos para motociclismo o que el casco no esté rotulado con el nombre, tipo de sangre, factor Rh y alergias del competidor - Penalty: Exclusión del evento hasta que se cumpla con el casco adecuado. Esta penalización puede aplicarse en cualquier momento durante la competencia, (Artículo 20.9)

43. Presentarse a escrutinio sin un dispositivo para proteger cabeza y cuello - Penalty: Exclusión del evento, (Artículo 20.9.h).

44. Usar overoles no autorizados por el Director de Escrutinio en cualquier momento durante la competencia - Penalty: Descalificación del evento (Artículo 20.10).

45. No cumplir con todos los requisitos y requerimientos que corresponden al equipo de seguridad obligatorio - Penalty: Exclusión del evento (Artículos 20.11 y 28.3).

46. Llegar tarde a la zona de formación o pasar atrasado por el arco de inicio de la etapa sin que esté bloqueado - Penalties:

a) 1 segundo por cada minuto de retraso, hasta un máximo de 15 minutos.

b) Si el retraso es mayor a 15 minutos: 2 minutos, (Artículo 22.b).

47. Llegar más de 15 minutos tarde a la zona de formación o al pasar por el arco de inicio de la etapa - Penalty: 2 minutos, (Artículo 22.c).

Nota: Una tripulación no tendrá justificación si no puede recoger su Tarjeta de Tiempos, reiniciar su chip o cumplir con lo estipulado en los boletines de competencia de ese día por falta de tiempo.

48. Obstruir el paso de un competidor en la formación para el inicio de una etapa - Penalty: 1 minuto (Artículo 22.f).

49. Pasar por el arco de inicio fuera de su orden de salida o de su hora ideal de paso - Penalty: 2 minutos. (Artículo 22.g).

50. Presentarse directamente al primer Control "CH" del día sin haber pasado por el arco y/o sin su Tarjeta de Tiempos - Penalty: Además de los 2 minutos, (Inciso #49), la tripulación arrancará al final de todos los competidores que sí arrancaron

de acuerdo a su orden de salida. La tripulación mantendrá este nuevo orden por el resto de la etapa. No se le aplicarán más penalizaciones ese día por no haber pasado por el arco de inicio, (Artículo 22.i).

51. No respetar el orden de arranque - Penalty: 30 segundos + las penalizaciones adicionales que se acumulen por esta u otras acciones. (Artículo 22.2.b).

52. Llegar tarde más de 15 minutos acumulados a un control de tiempo (Control "CH-P" o "CH") o no presentarse - Penalty: 30 segundos en ese control y en todos los controles de tiempo siguientes, hasta el final de la etapa. Además, se le asignará a la tripulación el tiempo máximo de cada una de las Secciones de Velocidad restantes, (Artículos 22.2.c y 24.3).

53. No seguir la ruta especificada en el Libro de Ruta - Penalty: 30 segundos en ese control y en todos los controles de tiempo siguientes hasta el final de la etapa. Además, se le asignará a la tripulación el tiempo máximo de cada una de las Seccione de Velocidad restantes, (Artículo 22.4).

54. Entrar en una Zona de Control en sentido contrario al del evento, pasar dos veces por un control, entrar de nuevo a la Zona de Control o circular en reversa dentro de la Zona de Control - Penalty: 2 minutos (1ª vez), descalificación de la sección (2ª vez) o descalificación de la etapa (3ª vez), (Artículo 23.5).

55. Correcciones o enmendaduras en la Tarjeta de Tiempos - Penalty: 10 segundos (Artículo 23.6.3).

56. Error en cálculos en la Tarjeta de Tiempos - Penalty: 30 segundos por cada error.
Entregar la Tarjeta de Tiempos sin el total de la suma de las Secciones de Velocidad en el arco de fin de etapa - Penalty: 1 minuto. (Artículo 23.6.d).

57. La ausencia del tiempo en un control de tiempo o dicho tiempo de paso no escrito en la Tarjeta de Tiempos, no entregar la Tarjeta de Tiempos oportunamente en un control por causas atribuibles a la tripulación, no entregar la Tarjeta de Tiempos en el arco de fin de etapa aun cuando el auto no haya pasado por el arco a tiempo o haber perdido la Tarjeta de Tiempos - Penalty: 1 minuto, (Artículos 23.6.d y 25.8).

58. No obedecer las instrucciones de un oficial de control - Penalty: 2 minutos (min.). La penalización puede ser mayor, (Artículo 23.8).

59. Pasar el control o arco de fin de etapa con más de 15 minutos de adelanto o atraso o no pasar por el arco - Penalty: 2 minutos, (Artículo 24.1.c).

60. Controles de tiempo ("CH-P" y "CH"):
a) Adelanto menor a 5 minutos - Penalty: 15 segundos por cada minuto de adelanto
b) Adelanto mayor a 5 minutos - Penalty: 5 minutos
c) Atraso mayor a 1 minuto y menor a 15 minutos acumulados - Penalty: 5 segundo por cada minuto de atraso
d) Atraso mayor a 15 minutos acumulados - Penalty: 30 segundos en ese control y en todos los controles de tiempo siguientes, hasta el final de la etapa. Además, se le asignará a la tripulación el tiempo máximo de cada una de las Secciones de Velocidad restantes - (Artículos 22.2.c y 24.3).
(Artículos 24.2.g, 24.2.i y 24.3)

61. Entrar a la Zona de Control con más de un minuto de adelanto - Penalty: 30 segundos por cada minuto de adelanto. La penalización puede ser mayor, (Artículo 24.2)

62. Presentarse a un control de tiempo con más de 15 minutos acumulados de atraso en una etapa o no presentarse - Penalty: 30 segundos en ese control, + todas las penalizaciones indicadas en el Artículo 22 (Artículos 24.3.a y 24.3.b).

63. Después de un accidente, no tener la autorización del Director de Escrutinio y del Director Médico para que el auto de competencia o los tripulantes puedan continuar en el evento - Penalty: Descalificación del evento, (Artículos 24.3.f.4 y 32.5).

64. No terminar una etapa y no avisar al Director de Carrera ese mismo día que se desea continuar en la competencia - Penalty: Descalificación del evento, (Artículo 24.3.g). Si el competidor se presenta al Control "CH" y ahí se le permite arrancar (porque el oficial de control desconoce las circunstancias) de todas maneras se descalificará al competidor, (Artículo 24.3.h).

65. Si se le avisa al Director de Carrera por escrito el mismo día; pero fuera de tiempo, el competidor

podrá seguir participando siempre y cuando tenga la autorización del Comisario Deportivo y del Director de Carrera quien deberá firmar la Tarjeta de Tiempos. La tripulación arrancará hasta atrás de todos los demás competidores, (Artículo 24.3.g).

66. Sección de Velocidad no iniciada o finalizada - Penalty: El menor tiempo de su categoría + 2 minutos.

Si ninguna tripulación de la categoría termina una Sección de Velocidad - Penalty: el mayor tiempo de la categoría inmediata superior + 1 minuto.

Este tiempo se conoce como *"El tiempo máximo asignado a una Sección de Velocidad"*, (Artículo 24.3.j).

67. Iniciar una Sección de Velocidad en donde un competidor no tiene puesto el casco, no usa un protector de cabeza y cuello, no usa ropa resistente al fuego o no se ha abrochado el cinturón de seguridad - Penalty: Descalificación del evento, (Artículos 25.2 y 25.4).

68. Si un competidor arranca una Sección de Velocidad sin casco o sin protector de cabeza y cuello o sin ropa resistente al 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 - Penalty: 5 minutos, (Artículo 25.4).

69. Circular en sentido contrario al evento en una Sección de Velocidad - Penalty: Descalificación del evento, (Artículo 25.3).

70. Empujar un auto de competencia dentro de la Zona de Control (con o sin ayuda de terceros) - Penalty: 30 segundos, (Artículos 25.4 y 26.4).

71. Arrancar en falso al iniciar una Sección de Velocidad - Penalty: 5 segundos por cada segundo de adelanto. La penalización puede ser mayor si la falta se repite, (Artículo 25.6).

72. Detenerse en la Zona de Control entre los controles "B" y "C" - Penalty: 1 minuto, (Artículo 25.7).

73. Ausencia de la hora de inicio o el tiempo final de una Sección de Velocidad en la Tarjeta de Tiempos - Penalty: 1 minuto (Artículo 25.8).

74. Circular en reversa en un Control "C" dentro del área de control - Penalty: Descalificación de la etapa (Artículo 25.8).

75. Recorrer menos distancia cuando la Sección de Velocidad se lleve a cabo en un autódromo - Penalty: Tiempo máximo asignado a esa Sección de Velocidad + 1 minuto, (Artículo 25.8).

76. Recorrer más distancia cuando la Sección de Velocidad se lleve a cabo en un autódromo - Penalty: Tiempo total registrado - esto incluye el tiempo adicional que se tomó para completar las vueltas adicionales recorridas, (Artículo 25.8).

77. Interrumpir una Sección de Velocidad - Penalty: Tiempo máximo asignado a esa Sección de Velocidad (Artículo 25.12).

78. Rehusarse a iniciar una Sección de Velocidad - Penalty: 2 minutos (Artículo 25.13).

79. Hacer reparaciones, recargar combustible o hacer otra intervención al auto dentro del "parque cerrado" - Penalty: Descalificación de la etapa, (Artículos 26.2 y 26.6).

80. No obedecer a un oficial de control que solicita una reparación al auto de competencia - Penalty: 2 minutos (Artículo 26.2).

81. Excederse en el tiempo de reparación en una zona de formación al inicio de la etapa - Penalty: *ver inciso #60 anterior* (Artículo 26.3).

82. Un auto de competencia incapaz de moverse por sus propios medios en la entrada o salida de un "parque cerrado"; especialmente dentro de una Zona de Control - Penalty: 30 segundos, (Artículo 26.4).

83. Violar las reglas del "parque cerrado" al final del evento - Penalty: Descalificación del evento, (Artículo 26.6).

84. No aprobar el escrutinio para el auto de competencia o las revisiones para un competidor - Penalty: Exclusión del evento, (Artículo 27).

85. Presentarse al escrutinio con más personas de las permitidas, sin el Carnet Técnico y de Seguridad debidamente llenado y/o sin haber cumplido con la revisión administrativa y examen médico - Penalty: 1 minuto, (Artículo 28.1).

86. Vencimiento del tiempo adicional que se le dio a una tripulación por parte del Comisario Deportivo para realizar modificaciones al auto de competencia para poder cumplir con el reglamento

- Penalty: Exclusión del evento, (Artículo 28.1).

87. Rehusarse al escrutinio, (auto de competencia o competidor), en cualquier momento y lugar durante el evento - Penalty: Descalificación de la etapa o del evento a juicio del Comisario Deportivo (Artículo 28.4).

88. Ausencia de las marcas o sellos colocados en el auto o casco durante el escrutinio - Penalty: Descalificación del evento (Artículos 28.5 y 29.2).

89. Descubrimiento de fraude de cualquier tipo, incluyendo la modificación de las marcas o sellos colocados en el auto o casco durante el escrutinio - Penalty: Descalificación del evento (Artículo 28.6).

90. Cooperar o participar en el algún fraude (ver inciso anterior) - Penalty: Descalificación del evento (Artículo 28.6).

91. No usar el brazalete oficial personalizado durante el evento - Penalty: Descalificación del evento.

30.2. Amonestaciones

1. Las amonestaciones pueden ser verbales o por escrito y no forzosamente implican una penalización. Sin embargo, a juicio del Comisario Deportivo las amonestaciones pueden convertirse en penalizaciones e incluso se puede notificar la descalificación de una etapa o del evento mismo si la falta que se juzga es suficientemente grave.

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

3. Ausencia del rótulo de los tripulantes en el vehículo - Penalty: Amonestación verbal o escrita, (1ª vez).

XII.- PROTESTAS Y APELACIONES

Artículo 31: Protestas y apelaciones

31.1. El derecho a protestar
El derecho a protestar es solo para los competidores. Sin embargo, el Comisario Deportivo y/o el Director de Carrera pueden, aún en ausencia de una protesta o apelación oficial tomar las acciones oficiales que consideren necesarias para la resolución de un caso.

Un competidor puede presentar cualquiera de las siguientes tipos de protestas:
a) Contra un competidor o su vehículo, antes del inicio del evento, para evitar que participe en el evento. En este caso, la protesta debe presentarse a más tardar a las 14:00 hr del día 13 de octubre por cualquiera de las siguientes causas:

a.1) El auto de competencia no cumple con el reglamento y se solicita su exclusión del evento. El protestante debe indicar exactamente la pieza mecánica o el punto específico que desea protestar. Si la protesta implica diversas piezas mecánicas o puntos específicos, el protestante debe presentar una protesta por cada una de ellas.

a.2) El vehículo no corresponde a la categoría en la que ha sido autorizado para participar y se solicita el cambio de categoría. El protestante debe indicar las razones específicas.

a.3) El competidor no ha cumplido con los requisitos administrativos y se solicita su exclusión del evento. El protestante debe indicar los requisitos que no se han cumplido.

En el caso de que el incumplimiento del reglamento de un auto se note a simple vista, la protesta en contra de ese auto debe hacerse a más tardar a las 14:00 del día 13 de octubre.

Las protestas por fallas visibles que se reciban después de haber iniciado el evento, se considerarán sin fundamento y se rechazarán. Por esta razón, las protestas se deben presentar dentro de la hora siguiente de haber finalizado la junta de pilotos o en la zona de formación antes de iniciar la etapa del día.
En este caso, se le informará a la tripulación del auto protestado que hay una protesta en su contra y el motivo. La tripulación tendrá la opción de: 1.) corregir el problema antes de iniciar la etapa, 2.) arrancar estando protestado, o 3.) no tomar la salida.

Si un auto de competencia pasó satisfactoriamente el escrutinio e inició el evento; pero en alguna etapa posterior modificó su condición original y a simple vista el auto ya no cumple con el reglamento pero pretende arrancar esa nueva etapa; la protesta en contra de ese vehículo debe hacerse antes de iniciar la etapa en el arco de inicio y entregar la protesta por escrito al oficial del arco. En cuanto sea posible, se debe de informar al Comisario Deportivo, al Director de Carrera o al Director de Escrutinio.

Al final de la etapa, la protesta debe hacerse llegar al Comisario Deportivo para ser revisada y en su caso, aplicar la penalización correspondiente. En este caso, se le dará aviso al competidor protestado de que existe una protesta en su contra para que tome una de las opciones antes mencionadas.

b) Contra el resultado del escrutinio del auto 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 auto haya terminado. La protesta es en contra del escrutinador y se puede solicitar:

b.1) Que el auto de competencia o el piloto/copiloto sea aceptado para iniciar el evento, considerando que sí cumple con el reglamento.

b.2) Que el auto de competencia sea incluido en determinada categoría.

c) 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 haya entrado al "parque cerrado". Las causas de dicha protesta pueden ser:

c.1) El auto no cumple con el reglamento en alguna de sus partes no visibles. La protesta debe ser específica y sólo se aceptará un concepto por protesta, (Ver Artículo 29.5.)

c.2) El competidor o la tripulación deben ser penalizados por alguna falta indicada en este reglamento. La protesta debe presentarse al final de la etapa en que fue cometida la falta de acuerdo con el inciso "d" siguiente; habiendo informado a algún oficial en el momento en que se cometió o se presentó la falta.

c.3) La persona que viene a bordo del auto no sea un competidor registrado.

d) En los casos del inciso "c" anterior, las protestas pueden presentarse al final de cualquier etapa, dentro de los 30 minutos siguientes a la llegada del último auto al arco de fin de etapa. Si se protesta al piloto, copiloto o a la tripulación; ésta se debe hacerse verbalmente en el momento mismo del hecho ante el primer oficial que pueda tomar nota. La protesta formal debe presentarse al final de la etapa ofreciendo como testigo al oficial que fue notificado en el momento de los hechos.

e) Contra los resultados finales del evento. La protesta debe presentarse a más tardar una hora después de que se publican los resultados extraoficiales. El procedimiento es el siguiente:

Una vez publicados los resultados extraoficiales, el competidor puede solicitar una aclaración de estos resultados, (Artículo 31.7). El Director de Carrera debe proceder inmediatamente a analizar la solicitud y tomar una decisión y/o modificar los resultados extraoficiales. Los nuevos resultados deben publicarse a la mayor brevedad posible.

Después de haber hecho las modificaciones correspondientes, se le debe dar aviso a los competidores afectados para asegurar que todos tengan conocimiento de los cambios y que estén de acuerdo con ellos. Si alguno de los competidores no está de acuerdo con el resultado final, pueden proceder a presentar una protesta formalmente conforme el Artículo 31.2.

31.2. Cuota de la protesta

Todas las protestas deben presentarse por escrito junto con una cuota de *$10,000.00 pesos mexicanos* al Comisario Deportivo o al Director Técnico. Esta cuota no se devuelve si la protesta se juzga infundada. Si la protesta tiene fundamento, el 90% del costo de la protesta se devolverá al protestante y el 10% restante se le entregará al Director de Carrera.

Si la protesta requiere el desmantelamiento y re-ensamble del motor o de diferentes partes del auto de competencia, el protestante debe pagar un depósito o garantía adicional que determinará el Comisario Deportivo. Esta cantidad debe ser suficiente para cubrir todos los posibles gastos de la operación requerida, (Artículo 29.4).

Si una protesta se juzga infundada, ni la cuota de la protesta ni el depósito adicional o parte alguna del costo de la inscripción se devolverán al protestante.

31.3. Gastos adicionales

Si la protesta se juzga infundada, los gastos que se deriven del trabajo y del transporte del vehículo se cubrirán con el depósito adicional. De lo contrario, si la protesta procede con base al reglamento, todos los gastos serán cubiertos por el protestado.

31.4. Protesta infundada

Si la protesta se juzga infundada y los gastos totales derivados de la misma, (escrutinio, transporte, trabajo, materiales, etc.) resultan ser mayores al monto del depósito, la diferencia la debe pagar el protestante. A la inversa, si los gastos totales son menores, la diferencia deberá ser devuelta al protestante.

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

31.6. Derechos del protestante
La audiencia para escuchar al protestante y a todas las partes involucradas se debe realizar lo más pronto posible después de que la protesta haya sido presentada formalmente. Todas las partes deben ser convocadas para que se presenten junto con sus testigos. El Comisario Deportivo debe asegurarse de que la convocatoria a la audiencia haya sido recibida por todas las partes.

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

Si después de escuchar a las partes, no se puede llegar a una resolución inmediata; éstas deben ser informadas del lugar y la hora en la que se tomará una decisión final.

31.7. Solicitud para acalaración de resultados
Un competidor puede solicitar una aclaración de los resultados extraoficiales publicados al final de cada etapa dentro de la hora siguiente a su publicación. Todas las solicitudes de aclaración serán atendidas.

Las solicitudes extemporáneas se rechazarán inmediatamente.

Todas las solicitudes de aclaración deben ser presentadas por escrito y entregarse al Director de Carrera quien será el responsable de revisar y analizarlas junto con los oficiales de cronometraje y de los controles. El Comisario Deportivo, quien ya habrá firmado los resultados extraoficiales, debe tener 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 de la etapa del día anterior junto con los resultados extraoficiales de la etapa del día.

Ninguna solicitud de aclaración de resultados se considerará como una protesta formal, por lo que no tendrá ningun costo; pero sí debe cumplir con los siguientes requisitos: hacerse por escrito, hacerse oportunamente y entregarse a la persona adecuada para que se considere. Cualquier otro método utilizado para solicitar una aclaración de resultados se desechará por improcedente.

Si un competidor no está de acuerdo con la resolución a su solicitud de aclaración, entonce puede presentar una protesta formal siguiendo el procedimiento indicado en el Artículo 31.1.e).

En este caso, la protesta no será en contra de los resultados finales, sino en contra de los resultados oficiales de la etapa anterior. La protesta debe cumplir con los requisitos de una protesta formal.

31.8. Apelaciones
Los competidores pueden presentar una apelación en contra de la decisión del Comisario Deportivo que haya tomado ante una protesta formal. La apelación debe presentarse por escrito ante la Comisión Nacional de Rallies México (CNRM) dentro de los dos días siguientes de que se notificó la decisión a la protesta; siempre y cuando dentro de la hora siguiente a esa notificación se le haya informado por escrito al Comisario Deportivo de la intención de apelar la resolución de la protesta. Si este aviso al Comisario Deportivo no se hace oportunamente, el competidor pierde su derecho a apelar.
El costo de la apelación será de *$25,000.00 pesos mexicanos*, que pasarán a formar parte de los fondos de la CNRM. El fallo de la CNRM es inapelable y definitivo. La CNRM deberá resolver la apelación en un máximo de 10 días después de que fue presentada.

XIII.- CLASIFICACIÓN Y TROFEOS

Artículo 32: Clasificación

32.1. Clasificación general
Las penalizaciones al igual que los tiempos de competencia se expresan en horas minutos y segundos. Los resultados finales se determinan por la suma de los tiempos obtenidos en las Secciones de Velocidad + las penalizaciones incurridas durante el evento. La tripulación ganadora será aquella que tenga el menor tiempo acumulado a lo largo de los siete días
Los cinco primeros lugares absolutos del evento son para los autos del Grupo de Autos Panamericanos. La tripulación mejor clasificada del Grupo de Autos Históricos será a partir del sexto lugar.

La tripulación del Grupo de Autos Panamericanos con el menor tiempo acumulado será la ganadora absoluta de La Carrera Panamericana 2019. La tripulación con el segundo menor tiempo acumulado será el segundo lugar y así sucesivamente. Los resultados para cada categoría se determinarán de la misma manera.

32.2. Empate
En caso de empate, la tripulación que haya registrado el mejor tiempo en la primera Sección de Velocidad del evento, se proclamará ganadora. Si el empate persiste, los tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc. Sección de Velocidad se tomarán en cuenta hasta determinar al ganador.

Esta regla se aplicará en cualquier momento durante el recorrido, especialmente para definir el orden de arranque de cada etapa; pero considerando la primera Sección de Velocidad del día en que se presenta el empate.

32.3. Publicación de resultados
Los resultados se publicarán de acuerdo a lo indicado en el programa, (Capítulo III).

32.4. Clasificación final
La clasificación final al terminar el evento se considerará final cuando haya transcurrido una hora después de la publicación de los resultados extraoficiales y que no existan protestas, (o éstas se hayan resuelto).

32.5. Resultados preliminares de la etapa
Al final de cada etapa, se publicará una clasificación extraoficial para determinar el orden de arranque del siguiente día.

El orden de arranque de la siguiente etapa no incluye a los competidores que no terminaron la etapa anterior, excepto a los que notificaron al Director de Carrera de su intención de continuar en el evento y que el Directos de Escrutinio y el Director Médico hayan aprobado el auto y a los participantes en caso de haber estado en una accidente.

La clasificacion se considerará final una hora después de haberse publicado la lista final de cada etapa y al final del evento, a menos de que se haya solicitado una aclaración de los resultados o se hayan protestado los resultados.

32.6. Solicitud para aclaración de resultados
Los resultados se considerarán oficiales y finales después de que se hayan resuelto las solicitudes de aclaración de los resultados, las protestas y que no se haya notificado al Director de Carrera de la intención de algún competidor de presentar una apelación.
Si un competidor protestado tiene derecho a trofeos, éstos deben retenerse hasta que la protesta y/o la apelación sean resueltas.

Si la protesta puede alterar la lista de los ganadores de trofeos, esta lista debe publicarse de manera extraoficial y todos los trofeos deben retenerse hasta que se pueda publicar la lista definitiva una vez que las protestas y apelaciones hayan sido resueltas o cuando haya expirado el

tiempo de respuesta.
Si la protesta o apelación solo afecta a algunos de los ganadores de trofeos, sus trofeos serán retenidos mientras que aquellos competidores que no están bajo protesta podrán recibir sus trofeos correspondientes.

Artículo 33: Entrega de trofeos, Premiación y Juntas de pilotos

33.1. Entrega de trofeos
La fiesta final de La Carrera Panamericana 2019, será el 18 de octubre de 2019 en Durango a partir de las 11:30 horas. Durante el desayuno se entregarán los trofeos a los ganadores del evento. La asistencia es obligatoria para todos los competidores clasificados.

Si un competidor tiene derecho a recibir un trofeo y no se presenta a la ceremonia de premiación final, perderá el derecho de recibirlo y también su derecho a presentar una protesta o apelación.

33.2. Trofeos absolutos
Al final del evento se entregarán trofeos dobles, (piloto/copiloto) al primer, segundo y tercer lugar absolutos de la clasificación final del Grupo de Autos Panamerianos y del Grupo de Autos Históricos.

33.3. Trofeos por categorías
Al final del evento, se entregarán trofeos dobles, al primer, segundo y tercer lugar de la clasificación final de cada una de las categoría.

33.4. Premiación por etapa
Se entregaran medallas de reconocimiento a cada piloto y copiloto en el arco de llegada de cada etapa para reconocer que la tripulación ha terminado la etapa. Además, se entregarán trofeos dobles a los 3 primeros lugares de cada categoría de cada etapa en las juntas de pilotos y de premiaciones diarias.

33.5. Premiación y juntas diarias de pilotos.
Los resultados de cada etapa y el orden de arranque del día siguiente se informarán en la junta de pilotos al final de cada etapa.

Por lo menos un competidor de cada tripulación clasificada que tiene la intención de arrancar en la siguiente etapa debe presentarse a estas juntas de pilotos. En caso de no asistir, la tripulación recibirá una penalización de 30 segundos y perderá su derecho a protestar y apelar los resultados de la etapa del día y también de solicitar una revisión de los resultados. Además, los competidores perderán su derecho a recibir sus trofeos correspondientes.
Los competidores que estuvieron en una accidente y que desean volver a arrancar el día siguiente deben asistir a la junta de pilotos de ese día para solicitar su readmisión al evento al Director de Carrera, al Director de Escrutinio y al Director Médico. Si no cumplen con este requisito, la tripulación quedará descalificada del evento.

Es obligatorio que la tripulación completa esté en la junta de pilotos que se lleva a cabo en el Parque de Registro antes de iniciar el evento. No asisitir causará una penalización de 30 segundos.

APÉNDICE 1 - GLOSARIO

Glosario

Parque de Registro
Zona en donde los autos de competencia se presentan al escrutinio antes del inicio del evento. Se permite hacer reparaciones e intervenciones a los vehículos; pero está prohibido cargar combustible en esta zona. La entrada y salida de los autos será sin restricciones. Además del escrutinio inicial, se llevará a cabo el registro y la revisión administrativa, el examen médico, la adquisición de las licencias OMDAI-FIA y FEMADAC, las calcomanías oficiales y la autorización definitiva para participar en el evento.

Parque cerrado ("Parc fermé")
Es una zona en donde las reparaciones e intervenciones al auto de competencia al igual que la recarga de combustible está prohibido; excepto en los casos expresamente indicados en este reglamento.

Etapa
Cada una de las partes diarias del evento. La Carrera Panamericana 2019 consta de 7 etapas. Cada etapa está dividida en diferentes secciones.
- Sección de Tránsito
- Sección de Servicio
- Sección de Velocidad con Tránsito

Sección de Tránsito
Es aquella sección que se encuentra entre:
a) Dos Controles de tiempo "CH-P"
b) Un Control "CH-P" y un Control "CH"

El tiempo para recorrer estas secciones estará indicado en el Libro de Ruta y en las Tarjetas de Tiempos de los competidores. El tempo otorgado a los competidores para completar las Secciones de Tránsito será el suficiente para que se pueda respetar las leyes y señales de tránsito y los límites legales de velocidad.

Sección de Servicio
Es aquella sección que siempre inicia y termina en un Control "CH-P".

Generalmente, ambos controles se encuentran en el mismo punto o muy cerca uno del otro. Dado que el área destinada al servicio está delimitada o cerrada, la distancia de recorrido indicada será cero. El tiempo indicado en el Libro de Ruta para estas secciones está calculado sin considerar atrasos en la etapa.

Sección de Velocidad con Tránsito
Es aquella seccion que siempre inicia en un Control "A" y termina en un Control "CH" o "CH-P".

El tiempo para estas secciones está indicado en el Libro de Ruta y en las Tarjetas de Tiempos de los competidores.

Estas secciones inician siempre con una Sección de Velocidad en un Control "A". La Sección de Velocidad termina en un Control "B" y la hora de paso por este último control se anota en la Tarjeta de Tiempos del competidor en el Control "C". A partir del Control "C" inicia la Sección de Tránsito, hasta llegar al control "CH" o CH-P" de fin de la sección.

Boletines de Competencia
Los Boletines de Competencia son documentos oficiales que forman parte integral del Reglamento y del evento. Existen dos tipos de boletines:
Boletines Reglamentarios que anuncian modificaciones o aclaraciones al reglamento y llegan a complementar el mismo;
Boletines Informativos que anuncian avisos importantes a los competidores de la ruta, horarios, eventos, etc.
Los boletines de competencia deben estar fechados, numerados y autorizados. Es obligación de los participantes verificar la publicación de estos boletines en los tableros oficiales.

Los boletines se emiten por el Director de Carrera hasta el día del escrutinio inicial y se darán a conocer en el Secretariado Permanente, en los tableros oficiales y en la página oficial de La Carrera Panamericana:
http://www.lacarrerapanamericana.com.mx/2019/boletines-de-competencia/

Tarjeta de Tiempos
Tarjeta destinada para registrar las diferentes horas de paso por los controles de tiempo establecidos en el Libro de Ruta para las distintas Secciones de Velocidad.

En cada etapa las tripulaciones recibirán una Tarjeta de Tiempos con su hora de arranque que deben de respetar.

Descalificación de una sección
Es la penalización total de una sección, incluyendo 30 segundos por cada control de tiempo al inicio y al final de la sección + el tiempo máximo asignado a la Sección de Velocidad de esa sección.

Descalificación de una etapa
Es la penalización total de una etapa, incluyendo 30 segundos por cada control de paso y de tiempo, + el tiempo máximo asignado a cada Sección de Velocidad de esta etapa.

Exclusión o descalificación del evento
Una tripulación quedará excluida del evento si no cumple con todos los requerimientos técnicos y de seguridad antes de que el evento haya iniciado oficialmente.

Una vez iniciado el evento, la tripulación que no cumpla con todas las reglas y requerimientos será descalificada.

En ambos casos, la tripulación no tendrá autorización para iniciar la siguiente sección/ etapa desde el momento en que el equipo haya sido notificado de acuerdo a la decisión tomada por los oficiales.

APÉNDICE 2 - SEGURIDAD Y ETIQUETAS

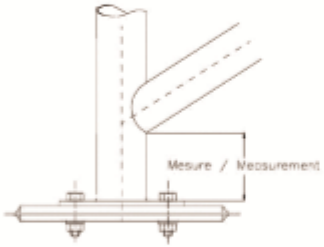
1. Jaula*:

253-3

Dibujo de la jaula básica

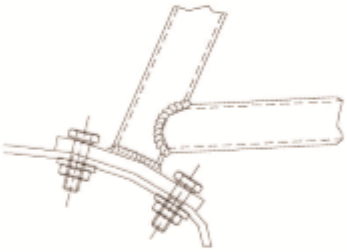
253-51

Dibujo que muestra como atornillar la placa de fijación



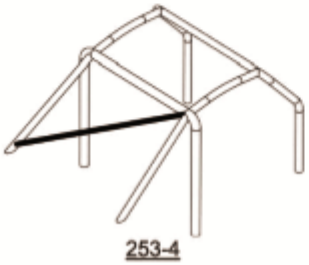
253-52

Dibujo que muestra como atornillar la placa de fijación



253-57

Dibujo que muestra como atornillar la placa de fijación



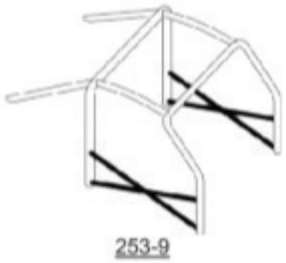
253-4

Dibujo del tirante diagonal

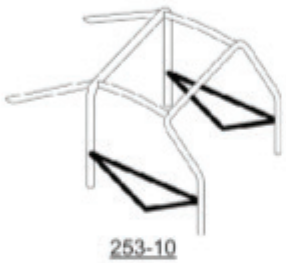
253-5

Dibujo del tirante diagonal

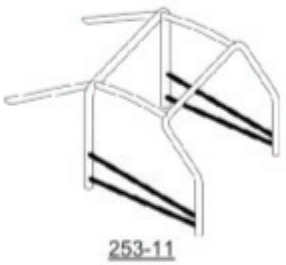
Dibujo del tirante diagonal



Dibujo del tirante de puertas



Dibujo del tirante de puertas



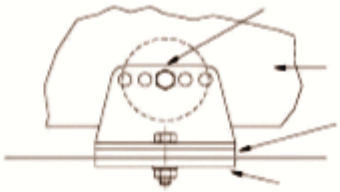
Dibujo del tirante de puertas

Dibujo del refuerzo superior

Dibujo del refuerzo superior

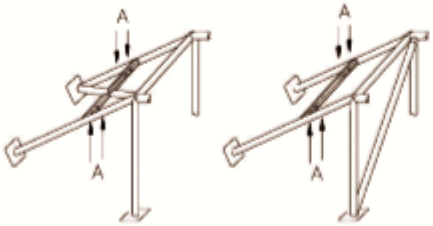
253-14

Dibujo del refuerzo superior



253-65

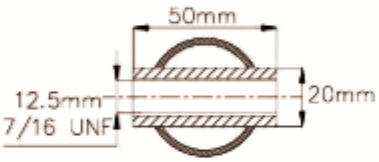
Dibujo de anclaje de los asientos



253-66

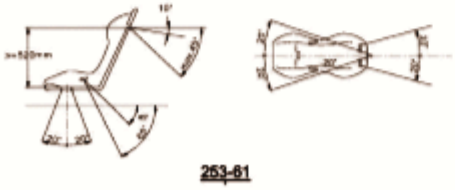
Dibujo del tirante adicional trasero

También puede servir para fijar los cinturones de los hombros, para lo que debe perforarse el tirante en los lugares indicados con la letra "A"



253-67

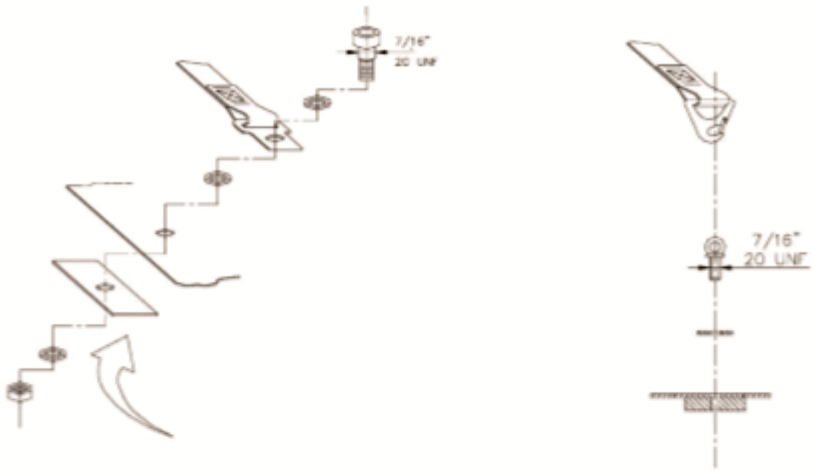
Dibujo de anclaje de los cinturones cuando se utilizan tornillos en el tirante adicional trasero



253-61

Dibujo del ángulo al que deben trabajar los cinturones

En el siguiente dibujo se muestra como deben anclarse los puntos de fijación de los arneses de los cinturones de seguridad. La flecha indica cómo colocar la placa de refuerzo, por cada punto que se ancla al chasís.



253-62

Dibujo del anclaje de los cinturones de seguridad

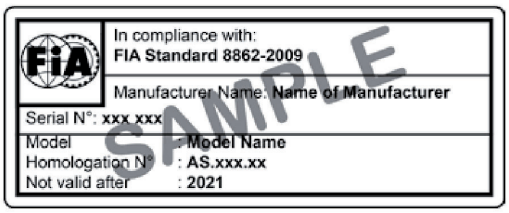
*** Los dibujos de la jaula, han sido extraídos del Artículo 253, del Apéndice "J" del Código Deportivo Internacional de la FIA, para una mejor referencia.**

2. Cutter:

Fotografía de los "cutters" que deben usarse, de acuerdo al inciso 20.8.b)

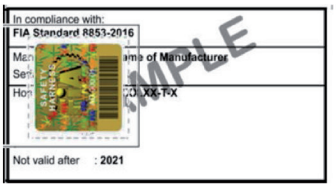
3. Asientos:

Las etiquetas de los asientos que son válidos para La Carrera Panamericana.



4. Cinturones:

Las etiquetas de los cinturones que son válidos para La Carrera Panamericana.



5. Overol:

Las etiquetas de los overoles que son válidos para La Carrera Panamericana.

32-A 20

32-A 15

6. Zapatos:

Las etiquetas de los zapatos que son válidos para La Carrera Panamericana.

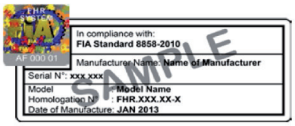
SFI 3.3

FIA 8856-2000

FIA 8856-2018

7. Dispositivo de soporte de cabeza y cuello:

Las etiquetas de los dispositivos de soporte de cabeza y cuello que son válidos para La Carrera Panamericana.



8. Cascos:

Las etiquetas de los cascos que son válidos para La Carrera Panamericana.

• FIA 8860- 2010 & 2015 Federation International d l'Automobile 8 Place de la Concorde 75008 Paris France • www.fia.com	
• FIA 8860-2004 NOT VALID AFTER 31.12.2020	
• FIA 8859-2015	
• FIA 8858-2010	

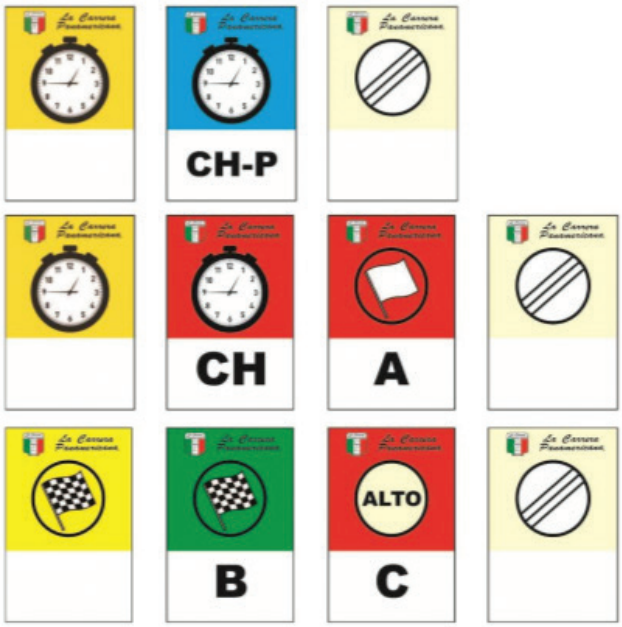
• SNELL EA2016	
• SNELL SA2015	
• SNELL SA2010	
• SNELL SAH2010	
• SFI 31.1A • SFI 31.2A	

* Las imágenes de las etiquetas de los cascos, han sido extraídas del Artículo 253, del Apéndice “J“ del Código Deportivo Internacional de la FIA.

APÉNDICE 3
Secuencia de las señales de control y del pizarrón Control “A”

(Regresar al Índice)

a) Señales de control para secciones de tránsito y de velocidad:

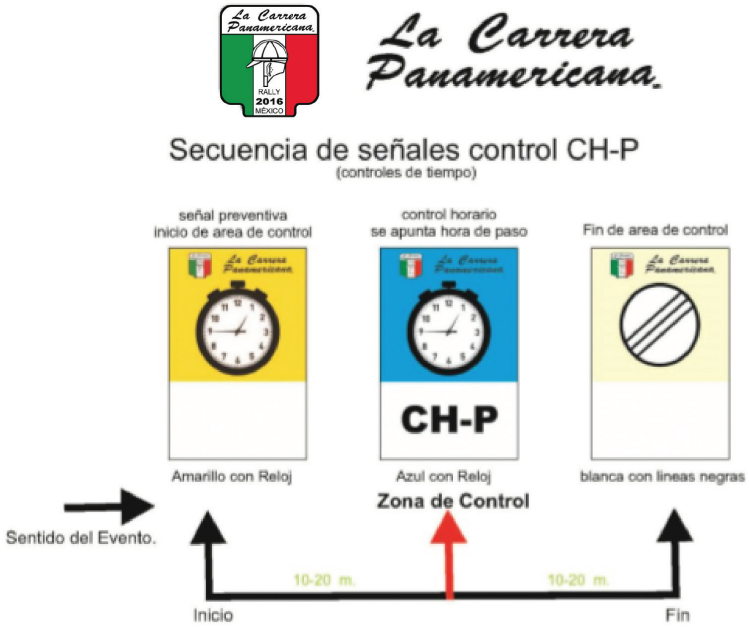


Señales para unir secciones de tránsito con servicio o de tránsito con tránsito o de servicio con tránsito

Señales para el inicio de una sección de velocidad

Señales para el final de una sección de velocidad

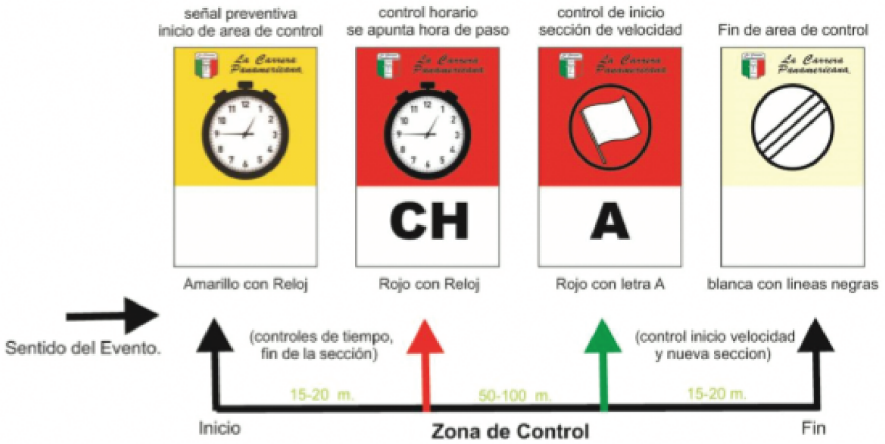
b) Secuencia de las señales de control horario de paso “CH-P” y definición de la zona de control.
Estas señales se utilizan para unir una sección de tránsito con una de servicio o una sección de tránsito con otra de tránsito o una sección de servicio con una de tránsito.



c) Secuencia de las señales de control horario "CH" e inicio de una sección de velocidad "A" y definición de la zona de control. Estas señales se utilizan para unir el final de una sección de tránsito con el inicio de una sección de velocidad.

La Carrera Panamericana

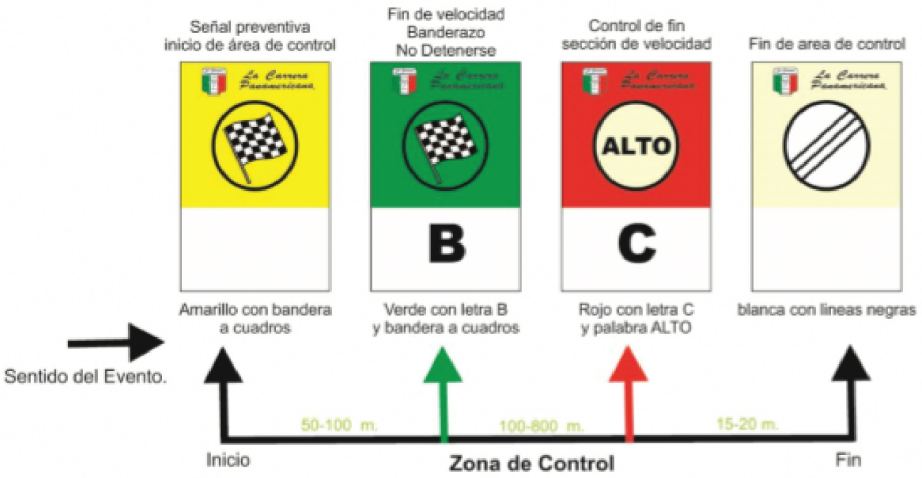
Secuencia de señales Inicio de sección de velocidad



d) Secuencia de las señales de control del final de una sección de velocidad "B - C" y definición de la zona de control. Estas señales se utilizan para el final de una sección de velocidad.

La Carrera Panamericana

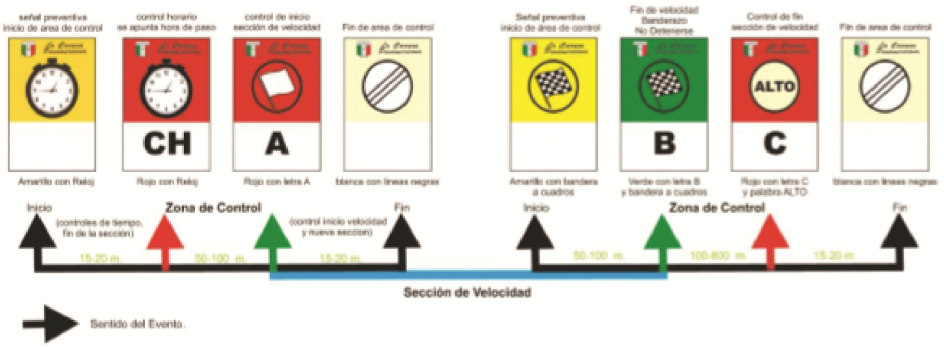
Secuencia de señales final de sección de velocidad



e) Secuencia de las señales de una sección de velocidad completa y sus zonas de control.
Estas señales se utilizan para una sección de velocidad completa, desde el control horario “CH” del final del tránsito de la sección anterior, pasando por el control “A” del inicio de la sección de velocidad, hasta llegar al final de la velocidad “B” y la señal de ALTO “C” en donde comienza el tránsito de la sección.

La Carrera Panamericana

Secuencia de señales sección de velocidad



Señales en pizarrón del Control “A”

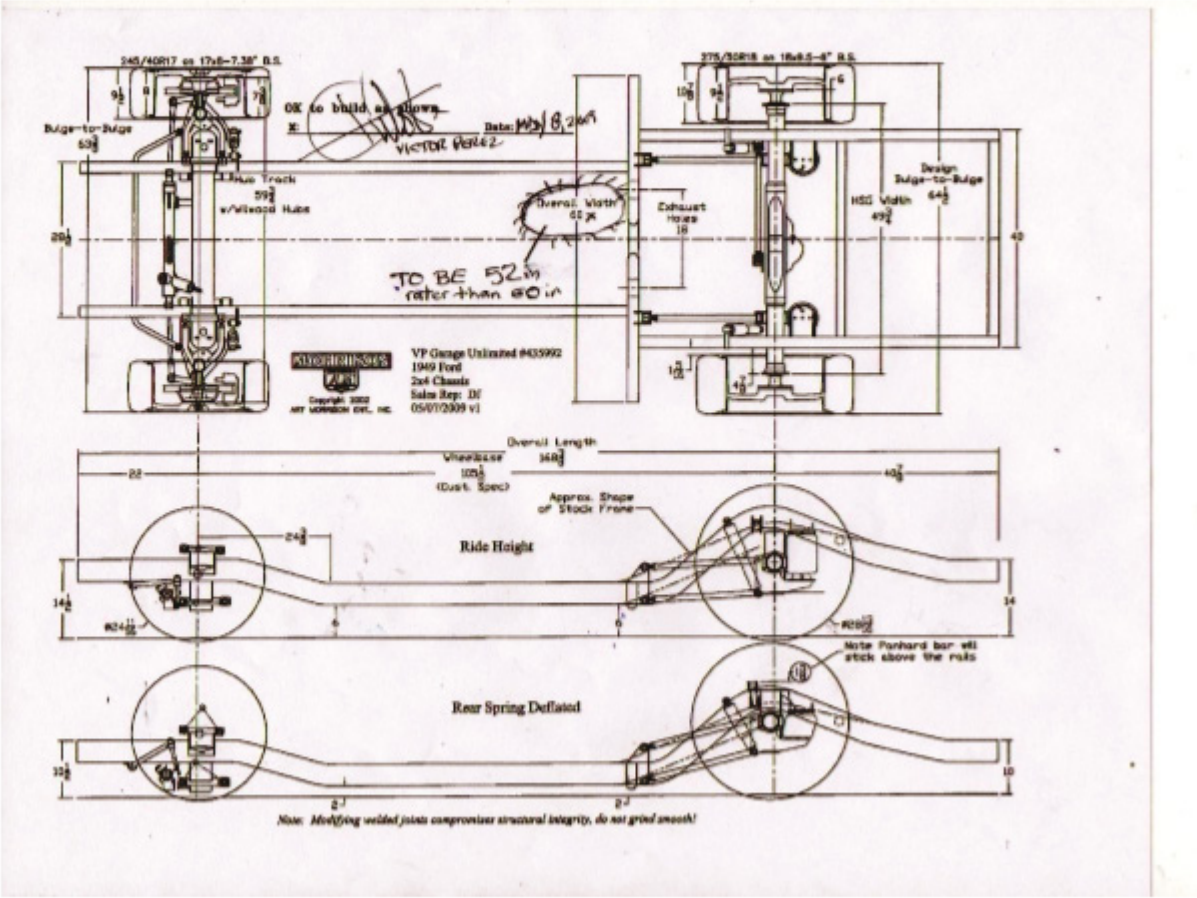
SECCION CANCELADA
CANCELLED SECTION

TRAFICO ABIERTO
OPEN ROAD

APÉNDICE 4
Dibujo de referenia para construir un chasis nuevo

APÉNDICE 4

Dibujo de referencia para construir un chasís nuevo



NOTAS

Av. Lindavista 312, Col. Lindavista
C.P. 07300 México, DF
Tel. +52(55) 55866898
Tel. +52(55) 57546052
www.lacarrerapanamericana.com.mx

infinitum® Exceso de Velocidad
motorola
telcel M.R.
FEMADAC
Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.
COMISIÓN NACIONAL DE RALLIES MÉXICO