



# Reglamento Chihuahua Express 2011

# Chihuahua Express 2011 Rules

## I. Evento y fecha.

La Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. (FEMADAC), la Comisión Nacional de Rallies México (CNRM) y La Asociación Corre Caminos. A.C., tienen el placer de anunciar el rally internacional denominado

**“Chihuahua Express”.**

El evento se desarrollará los días 08, 09 y 10 de Abril de 2011 en el estado de Chihuahua con un recorrido aproximado de 1,671 Km., en 3 etapas sobre carreteras pavimentadas.

Ciertos tramos de la ruta serán cerrados al tránsito normal para realizar tramos de velocidad, cuyos resultados acumulados determinarán finalmente al ganador de **“Chihuahua Express”.**

Este evento es parte del campeonato :  
**“Silver State Classic Challenge International Series”.**  
([www.sccc.us](http://www.sccc.us)).

## II. Introducción.

Este reglamento indica las bases sobre las que se compete en **“Chihuahua Express”** e incluye todos los eventos relacionados con la misma.

### Artículo 1. Aplicación e interpretación del reglamento.

#### 1.1 Responsable.

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

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

#### 1.2 Enmiendas y complementos al Reglamento. Boletines Oficiales.

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

Los boletines pueden ser:

- Informativos: sobre eventos relacionados u horarios,
- Reglamentarios: sobre modificaciones al

## I. Event and date.

The Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. (FEMADAC), Comisión Nacional de Rallies México and Asociación Corre Caminos A.C. have the pleasure in announcing the international rally to be named  
**“Chihuahua Express”.**

The event will be held from April 8<sup>th</sup>, 9<sup>th</sup> and 10<sup>th</sup>, 2011, based in Chihuahua state, Mexico, the total length will be 1671 km. The race will have 3 legs, on paved roads only. Certain sections of the route will be closed to normal transit to allow timed speed tests which elapsed time will define finally the overall winner of the **“Chihuahua Express”.**

This event is also part of the :  
**“Silver State Classic Challenge International Series”.**  
([www.sccc.us](http://www.sccc.us)).

## II. Introduction.

These Rules indicate the basis to compete in the **“Chihuahua Express”** and include all the events related with it.

### Article 1. Application and interpretation of the Rule Book.

#### 1.1 Responsibilities.

The Race Director is charged with the application of this Rule Book and its provisions during the running of the event.

Nevertheless, he must informand the Steward of the Meeting of any and all important decisions he has had to take in the application of the Rule Book of the event.

#### 1.2 Amendments and supplements to the Rules. Official Bulletins.

The provisions of the present Rule Book may be only amended or supplemented by dated and numbered bulletins duly authorized by the Director of the race and the Steward of the Meeting, which are an integral part of the present Rule Book as soon as they are announced.

The bulletins can be

- Informative: about events and schedules
- Regulatory: about modifications to the rules or to



reglamento o a la ruta.

Estos boletines se entregan en la Junta de Pilotos o en el arco de inicio de cada día a los competidores y oficiales del evento, quienes deben dar conocimiento de que lo han recibido por medio de firma y número de automóvil de competencia.

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

Antes del evento, los boletines serán publicados en Internet en la página oficial ([www.chihuahuaexpress.com](http://www.chihuahuaexpress.com)) y/o se entregan en la junta de pilotos en Chihuahua (o al llenar la forma de inscripción).

Cualquier caso no contemplado en este reglamento, será analizado y dictaminado 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 sus boletines se entregan a los competidores y oficiales para su cumplimiento en los idiomas español e inglés y en caso de controversia, el reglamento y sus boletines en español son los válidos.

### III. Programa.

- 1° de Octubre del 2010. Apertura de inscripciones con cuota con descuento.
- 31 de Diciembre de 2010. Cierre de inscripciones con descuento.
- Miércoles 06 y jueves 07 de Abril del 2011, de las 09:30 a 14:00 y de 16:00 las 19:00 horas, en el Hotel Soberano en la ciudad de Chihuahua.
  - a) Registro de tripulaciones y autos de servicio, revisión administrativa de licencias y registro.
  - b) Entrega de libretas de ruta, reglamento, boletines oficiales (si los hay), publicidad obligatoria, copia de la póliza de seguro de responsabilidad civil de “**Chihuahua Express**”. No habrá libretas de ruta para servicios ya que no hay rutas alternas. Libretas de Ruta extras tendrán un costo de 30 US cada una, así como gafetes de identificación.
  - c) Examen médico a la tripulación, revisión de el equipo de seguridad de los competidores.
  - d) Revisión de seguridad y técnica de los automóviles de competencia, en el estacionamiento del hotel Soberano

the route.

These bulletins will be delivered in the drivers meeting or in the arch at start of the day to the entrants and officials of the event, who must acknowledge receipt by signature and number of the competing car.

The Organizers reserve the right to modify the present Rule Book if considered necessary for reasons of safety or “force majeure” or by order of the civil or military authorities. They can even cancel the event in case of extraordinary circumstances should arise out of their control or by orders of the authorities.

Before the event, the bulletins will be published in internet in the official web of the ([www.chihuahuaexpress.com](http://www.chihuahuaexpress.com)) and /or will be delivered during the driver’s meeting (or when filling the entry form)

Every case not foreseen in this Rule Book, must be analyzed and resolved based on the agreements among the Director of the race and the Steward of the Meeting. The reached agreements are not subject to appeals. Finally, the decision of the Steward of the Meeting must be considered as final.

These rules and its bulletins are delivered to the competitors and officials to be obeyed in both Spanish and English. In case of conflict in the interpretation of the present Rule Book and its bulletins, the Spanish text is binding.

### III. Program.

- October 1<sup>st</sup> 2010. Opening of reduced entries.
- December 31<sup>st</sup>, 2010. Close of entries with discount.
- Wednesday April 06 and Thursday April 07, 2011, from 09:30 to 14:00 hours and from 16:00 to 19:00 hours. At the Soberano in Chihuahua city
  - a) Registration of the crews and service cars, administrative check of licenses and registration,
  - b) Delivery of route book, rule book, official bulletins (if any), mandatory advertising, copy of the liability insurance for “**Chihuahua Express**”. There will not be a separated service vehicles route book, since there are not alternate routes. Extra route books can be purchased at 30 US each, such as the racing ID’s.
  - c) Medical examination for the crew, revision of safety equipment of the competitors.
  - d) Safety and technical scrutineering of competing car, at the Soberano parking lot.



- e) Entrega de los números de competencia una vez cumplidos todos los requisitos administrativos y de escrutinio para la tripulación y el auto de competencia, así como el registro apropiado del auto de servicio, en el estacionamiento del hotel Soberano
- e) Delivery of the competing numbers once all the administrative and scrutineering requirements for the complete crew and the competing car are satisfied and the service car is properly registered, at the Soberano parking lot.
- Jueves 07 de Abril.
  - a) Cursos para navegantes de las 10:30 a las 11:00 hrs. en inglés y de las 12:00 a las 12:30 hrs. en español, en el Hotel Soberano. Es obligatorio para todos los navegantes asistir a alguna de estas juntas (será suficiente con asistir a una de ellas).
  - b) Junta de Pilotos y publicación del orden de arranque, a las 20:00 horas en el hotel Soberano. Es obligatorio para las tripulaciones asistir a esta junta.
- Wednesday April 07,
  - a) Navigators (co-drivers) meeting, at the Soberano in Chihuahua city, from 10:30 to 11:00 in English and from 12:00 to 12:30 in Spanish. It is mandatory for all co-drivers to attend to either one of these meetings.
  - b) Drivers Meeting for publication of the starting order, at 20:00 hours at the Soberano. It is mandatory for all crew to attend.

**Artículo 2. Programa de Etapas.**

**Article 2. Program of the event.**

Etapa Stage	Fecha Date	Formación (obligatoria) Entering of starting area (mandatory)	Inicio Start	Fin End	Junta de Pilotos Drivers Meeting
1	08 de Abril	08:30	09:00	17:30	20:00
2	09 de Abril	07:30	08:00	18:30	21:30
3	10 de Abril	08:30	09:00	14:00	18:00

08 y 09 de Abril : Junta de pilotos, publicación de resultados oficiales del día, entrega de medallas en el Hotel Soberano.

April 08<sup>th</sup> and 09<sup>th</sup> : Drivers Meeting, official results publication of the day, deliver medals at the Soberano.

10 de Abril : Publicación de resultados oficiales, entrega de medallas y trofeos finales partir de las 18:00 horas, en Hotel Soberano.

April the 10<sup>th</sup>, official results publication and medals and trophies presentation, starting at 18:00 at the Soberano.

El no asistir a las juntas de pilotos implicará penalizaciones según se detallan más adelante.

Not attending to the drivers meeting will be penalized as described ahead.

- Recorridos Previos.

Se permiten recorridos previos, mas no en los autos de competencia.

- Route reconnaissance  
Allowing a route reconnaissance of the special stages, but only on normal (not racing) cars

**IV. Organización.**

**IV. Organization.**

**Artículo 3. Organizador.**

**Article 3. Organizer.**

**3.1 Comité Organizador.**

Club Organizador  
*Organizer Club*  
Presidente del Comité Organizador  
*Organizing Committee President*  
Director de Carrera  
*Race Director*  
Comisario Deportivo  
*Steward of the Meeting*  
Coordinación Operativa  
*Operative Coordination*

**3.1 Organizing Committee.**

Asociación Corre Caminos A.C.  
  
Arq. Manuel Medina  
  
Carlos Cordero  
  
Ing. Rafael Machado  
  
Ing. Kathia E. Ramírez



Director de Seguridad  
*Security Director*  
 Dirección de Cronometraje  
*Timing Director*  
 Dirección Médica  
*Medical Director*  
 Director de Escrutinio  
*Scrutineering Director*

- Delegados  
*Delegate*  
 E.U. y Canadá
- “Silver State Classic Challenge International Series”

Presidente  
*President*

Secretariado Permanente (hasta la semana anterior del evento):

Rodríguez Saro 125-2  
 Col. del Valle,  
 C.P. 03940, México, D.F.  
 Tel.y Fax (52-55) 5534 6090  
 e-mail: [chachomedina@sportcar.com](mailto:chachomedina@sportcar.com)

Durante el evento el secretariado se ubicará en el Hotel Soberano, en la ciudad de Chihuahua.

El Pizarrón de Avisos oficiales se encontrará ubicado en el vestíbulo del hotel Soberano.

#### Artículo 4. Aval del “Chihuahua Express”.

El evento está avalado por la Asociación Corre Caminos. A.C, ante las siguientes autoridades deportivas, que sancionan “Chihuahua Express”:

- Confederación Deportiva Mexicana (CODÉEME)
- Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. (FEMADAC)
- Comisión Nacional de Rallies México (CNRM)
- Comisión Nacional de Automóviles Deportivos de Colección (Vintage)
- Comisión Nacional de Automóviles Clásicos de Competencia (CNACC).

#### 4.1 Autoridades Deportivas.

Presidente de la FEMADAC  
 Presidente de la Comisión Nacional de Rallies México.  
 Presidente de la Comisión Nacional Vintage  
 Presidente de la Comisión Nacional de Automóviles Clásicos de Competencia, A.C .  
 Presidente de La Asociación Corre Caminos. A.C.  
 Presidente de “Silver State Classic Challenge International Series”

#### V. Condiciones generales.

El evento es puntuable únicamente para el campeonato “Silver State Classic Challenge International Series”.

Se desarrolla cumpliendo con:

- El Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. (FEMADAC).
- Este reglamento del “Chihuahua Express”.
- Las leyes de tránsito federal (para las carreteras

Ing. Fernando Vivanco

Horacio Chousal

Dr. Denís Rodríguez

Ing. Víctor Pérez

Gerie Bledsoe and Steve Waldman

Steve Waldman

Permanent Secretariat (Until the week before the event) :

During the event the secretariat will be locate at the Soberano in Chihuahua City.

Official notice board will be located in the Soberano lobby.

#### Article 4. “Chihuahua Express” sanctioning body.

Asociación Corre Caminos, A.C. is the guarantor to the following sporting authorities whom are sanctioning “Chihuahua Express”.

#### 4.1 Sporting Authorities.

Lic. José Sánchez Jassen  
 Ing. Alberto Bravo Duffau.  
 Lic. Francisco Moreno y Gutiérrez  
 Lic. Alfonso González Mechaca

Ing. Kathia E. Ramírez  
 Mr. Steve Waldam

#### V. General Conditions.

This event is part of the “Silver State Classic Challenge International Series”.

The event is taking place in compliance with:

- The Sporting Code of the Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. (FEMADAC).
- This Rule Book of the Chihuahua Express.
- The Highway Federal Code (for federal



federales) y continuación aplicables en la República Mexicana.

highways) and applicable state codes within the Mexican republic

El recorrido del “Chihuahua Express” será de 1,671 Km., de los cuales 541 Km. corresponden a tramos velocidad.

The **Chihuahua Express** will be 1671 Km, of which speed stages will be 541 Km.

La ruta se lleva al cabo en tres etapas, en las fechas que a continuación se indican:

The Route is divided in three legs, on the dates set out below:

Día Leg	Fecha Date	Inicio Start	Meta Intermedia	Fin End
1	08 de Abril	Chihuahua	Madera	Chihuahua
2	09 de Abril	Chihuahua	Divisadero	Chihuahua
3	10 de Abril	Chihuahua	Ojinaga	Chihuahua

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

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

Each leg is divided in different sections (stages) for each day. The sections can be as follows:

- a) Transit
- b) Service
- c) Speed stage with transit

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, de velocidades, etc. se indican en la Libreta de Ruta. La Libreta contiene información adicional importante, para la llegada a las diferentes ciudades y otros eventos y reuniones.

A resume of the sections that constitute each leg, as well as the details of the route and the points for its time controls, passage controls, special stages, etc. are indicated in the Route Book. In addition, the Route Book contains additional important information, for arriving to different cities, and other events and meetings.

Las juntas de pilotos que se llevan a cabo al final de cada día, incluyendo la programada para el jueves, son parte integral del evento y obligatorias. El no presentarse (cuando menos un miembro de la tripulación) a esta junta o a cualquier otra de carácter general o informativo denominada junta de pilotos, se sanciona con 30 segundos de penalización.

The drivers meetings held at the end of each day, including the previous one on Thursday, are integral parts of the whole event. Not attending (at least one of the car crew member) to any of these meetings or any other general information meeting called driver’s meeting, is penalized with 30 seconds

**Artículo 5. Elegibilidad de los competidores.**

**Article 5. Eligible competitors.**

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

To be an eligible competitor: drivers and Co-Drivers, must comply with the prescriptions indicated in Article 7 of this Rule Book. The competitors must go to scrutineering with their licenses (sporting of the country of origin and the one issued by FEMADAC and driver license) and insurances, in addition of the safety equipment, in accordance with Chapter VIII of this Rule Book.

Si la tripulación incluye un piloto/copiloto de reserva, también este debe registrarse y presentarse al escrutinio cumpliendo con todos los requisitos, documentos y equipo de seguridad antes mencionados.

If the crew includes a spare driver/Co-Driver, he must be registered and must attend to scrutineering complying with all the above mentioned requirements, documents and safety equipment.

**Artículo 6. Definiciones.**

**Article 6. Definitions.**

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

For the exact interpretation of the Rule Book, the following definitions apply:

“Competidor”, se utiliza indistintamente para piloto o

“Competitor”, used for driver or Co-Driver indistinctly.



copiloto.

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

“Tripulación”, se utiliza para piloto y copiloto.

## **Artículo 7. Inscripciones y requisitos.**

### **7.1 Inscripciones**

No serán aceptadas las inscripciones que no estén totalmente pagadas.

El costo de la inscripción incluye:

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

### **7.2 Requisitos.**

Las solicitudes de inscripción están disponibles en el secretariado permanente, en La Asociación Corre Caminos, A. C. y en la página oficial **[www.chihuahuaexpress.com](http://www.chihuahuaexpress.com)**.

Para ser aceptadas se deberá cumplir con lo siguiente:

- El pago completo de la cuota de inscripción.
- Dos fotografías del auto, dos del piloto y dos del copiloto.
- La organización se reserva el derecho de admitir o rechazar cualquier inscripción.  
En cancelaciones después del 1 de diciembre 2010, se harán aplicaciones para las inscripciones de años siguientes, de acuerdo a los siguientes porcentajes: En diciembre se aplicará el 75%, en enero el 50%, en febrero el 25% y durante Abril, la cancelación no tendrá derecho a aplicarse ni a transferirse para inscripciones de años siguientes en ningún porcentaje.
- El vehículo de servicio debe contar, como mínimo, con seguro de daños a terceros vigente durante todo el evento.

### **7.3 Información de registros**

Para información sobre inscripciones, favor de referirse a las oficinas del Secretariado Permanente o La Asociación Corre Caminos. A. C. También la página oficial de “Chihuahua Express”. **[www.chihuahuaexpress.com](http://www.chihuahuaexpress.com)**, tiene la información necesaria.

### **7.4 Competidores registrados en el extranjero**

Los competidores que estén registrados en el extranjero

“Entrant”, used for individuals (the driver, the Co-Driver, mechanics, service personnel, support personnel, team manager, or the owner of the competing car) or collectively all together.

“Crew”, used for driver and Co-Driver.

## **Article 7. Entries and requirements.**

### **7.1 Entries**

No entries will be accepted if they are not totally paid.

The entry fee includes the following:

- Mexican general liability insurance (damage to third parties). A copy will be available for all entrants.
- Official numbers and stickers for the competing cars and identification of its service vehicle.
- Route book.
- All mandatory advertising that the competitors must affix to their competing vehicles

### **7.2 Requirements.**

The entry application forms are already available at the Permanent Secretariat, at the Asociación Corre Caminos A.C and in the official web **[www.chihuahuaexpress.com](http://www.chihuahuaexpress.com)**

To be accepted it is required to comply with the following:

- Complete entry fee payment.
- Two pictures of the competing car, two of the driver and two of the co-driver.
- Organizers reserve the right to accept or refuse any requested entry
- Cancellations after December 1<sup>st</sup>, 2010, will be no application for further years entries in full: 75% in December, 50% January, 25% in February and during April, no cancellations, transfers nor further years application will be accepted.
- The service vehicle must have, at least, with a third party insurance valid in Mexico during the entire event

### **7.3 Entry Information**

For entry information, please refer to the offices of the Permanent Secretariat or the offices of the Asociación Corre Caminos A.C. The **Chihuahua Express** official web **[www.chihuahuaexpress.com](http://www.chihuahuaexpress.com)** contains the relevant information.

### **Competitors registered outside México.**

The competitors registered outside México must send a



deberán enviar una copia de la hoja de inscripción firmada con los datos vigentes y copia de su comprobante de pago al Secretariado Permanente de “Chihuahua Express”, cuya dirección aparece en el Programa de este Reglamento (Capítulo IV).

### **7.5 Licencias Deportiva.**

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

Es obligatorio para los tripulantes la presentación de sus licencias de tránsito de su país de origen, vigentes durante la competencia. Además deben presentar sus licencias deportivas de 2011, de una entidad reconocida en su país de origen.

## **VI. Obligaciones generales.**

### **Artículo 8. Tripulaciones.**

#### **8.1 Definición.**

Sólo se admiten tripulaciones compuestas por 2 personas durante las etapas.

Los dos miembros de la tripulación se denominan inicialmente piloto y copiloto.

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

#### **8.2 Menores de edad.**

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

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

Deberán ser autorizados por el Comisario del evento

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

#### **8.3 Durante el evento.**

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

#### **8.4 Cambios de pilotos.**

Cualquier cambio de piloto / copiloto deberá ser, previamente, informado por escrito al Director de Carrera

copy of the entry form with the actual information duly signed and copy of the fee payment to the Permanent Secretariat, which address is indicated in the Program of this Rule Book (Chapter IV).

### **7.5 Sport License.**

It is mandatory for all drivers and co-drivers, including the spare driver/co-driver, to be holders of the sport license issued by FEMADAC (Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.), valid for the event.

It is mandatory that all competitors present their regular driving license of their country of origin, valid during the entire event. Besides they must present their sport license valid for 2011, issued by a sporting authority of their country of origin.

## **VI. General Obligations.**

### **Article 8. Crews.**

#### **8.1 Definition.**

Only crews made up of two persons are admitted to the course during the legs.

The two members of the crew are nominated as first driver and Co-Driver.

All members of the crew may drive during the event, except when they are less than 18 years old.

#### **8.2 Minors.**

Competitors below 18 years old must have their parent's written consent for competing.

They must comply with all competitor requirements, including sport license issued by FEMADAC.

They must be authorized by Steward of the Meeting.

**p** The authorized competitors below 18 years old, can only compete as co-drivers. If they drive the competing car in any type of section, the crew will be disqualified immediately from the event.

#### **8.3 During the event.**

**P** The full crew must be on board the car throughout the entire duration of the event, with the exception of the cases provided for in the present Rule Book. If one member of the crew retires or if a third party is admitted on board, the vehicle is immediately excluded of the event.

#### **8.4 Driver changes.**

Any changes of driver/co-driver must be given in writing previously to the Director of the race and/or to the



y/o al Comisario Deportivo.

### 8.5 Responsabilidad del participante.

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

El competidor es responsable de mantener buen comportamiento y esta sujeto al presente reglamento durante el desarrollo de todo el evento, aun cuando el auto de competencia no pueda continuar.

Los autos de competencia serán causa de descalificación del evento si los vehículos de servicio y/o las tripulaciones:

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

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

### 8.6 Juez.

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

### 8.7 Penalizaciones.

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

## Artículo 9. Categorías y Números de competencia .

### 9.1 Categorías.

Los autos de competencia se clasifican como sigue:

- -1.6 litros ( autos con motor hasta 1,600 c.c.)
- +1.6 a 2.5 litros ( autos con motor mayor de 1,600 c.c. a 2.500 c.c.)
- +2.5 a 4.6 litros ( autos con motor mayor a 2,500 c.c.hasta 4,600 c.c.)
- -1.6 litros con Turbo ( autos con motor hasta 1,600 c.c. turbo)
- +1.6 a 2.5 litros con Turbo ( autos con motor mayor a 1,600 cc hasta 2,500 c.c. turbo)
- +2.5 a 4.6 litros con Turbo ( autos con motor

Steward of the meeting.

### 8.5 Responsibility of the entrant.

The participant, release explicitly of any civil or judicial responsibility to the organizers of the event and to its representatives and all the members of the committee organizer

The competitor is responsible for maintaining good behavior and this subject to the present regulation during the entire event, even when the race car cannot continue.

**P** Service vehicles and/or their crews will cause the exclusion their race car from the event if they:

- Deliberately block the passage of the competing vehicles or not allow them to overtake in a speed stage when a competing car is caught by another competing vehicle.
- To behave in an unsporting manner with other competitors or with officers.

**P** The competitor is responsible for the good behavior of the mechanics, services, personal of support, chief of equipment or owner of the car of competence, as well as the persons, friends and family that attend the event. All they are hold to the present regulation during the development of all the event and official sites.

### 8.6 Judge.

Any incorrect, fraudulent or unsporting action carried out by a competitor or entrant, is judged by the Steward of the Meeting who has the right and obligation to impose reprimands, fines or penalties which may go as far as exclusion from the event.

### 8.7 Penalties.

All penalties indicated in terms of minutes or seconds in this rule book equal one point per penalized second.

## Article 9. Classes and Competitive Numbers.

### 9.1 Classes.

The competing cars are classified Classes, as follows:

- -1.6 liter ( Cars less than 1,600 c.c.)
- +1.6 to 2.5 liter ( Cars more than 1,600 c.c and 2,500 c.c.)
- +2.5 a 4.6 liter ( Cars more than 2,500 c.c. and 4,600 c.c)
- -1.6 liter with Turbo ( Cars less than 1,600 c.c. with turbo)
- +1.6 to 2.5 liter with Turbo (Cars more than 1,600 c.c. and 2,500 with Turbo)
- +2.5 to 4.6 liter with Turbo (Cars more than 2,500



mayor de 2,500 c.c. turbo hasta 4,600 c.c.)

- Especial y Unlimited( autos con motores características especiales).
- Categorías Panamericanas.
- Categorías de CNRM.
- Bracket Class

A consideración del organizador se podrá incluir cualquier otra categoría no contemplada en la convocatoria.

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

### 9.2 Números de competencia.

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

- Al recibir la solicitud de inscripción y la descripción técnica del auto de competencia con fotografías, de acuerdo a lo indicado en los Artículos 5, 7,9 y Capítulo VII de este reglamento, el Comité Organizador verifica que el automóvil inscrito corresponde inicialmente a la categoría solicitada y que el número de competencia está disponible (no se ha asignado a otro competidor).
- El Comité Organizador acepta inicialmente la inscripción (se debe pasar el escrutinio) o la rechaza. Si es aceptada confirma el número de competencia que haya sido solicitado será publicado en la página oficial por e-mail o cualquier otro medio.
- Si el automóvil no está inscrito en la categoría adecuada, el Comité Organizador asigna la nueva categoría y un número de competencia disponible en la Categoría para la que el auto es elegible.
- Si el automóvil es elegible para la categoría solicitada en la hoja de inscripción y el número de competencia solicitado ya fue asignado, el Comité Organizador asigna un número disponible en la categoría para la que está inscrito.
- Si al llegar al escrutinio el auto de competencia no cumple con lo indicado en la inscripción o en la descripción del vehículo, se clasificará en la categoría apropiada y el número de competencia será asignado por el Director de Escrutinio.
- Si el automóvil no cumple en ninguna categoría de competencia, no se le permite arrancar el evento. Si por acuerdo del Director de Carrera y el Comisario Deportivo se le permite el participar a un automóvil no elegible, éste se clasificará en la Categoría de Exhibición que no es puntuable para el evento y el participante debe estar de acuerdo con esta decisión.

### 9.3 Ausencia de números de competencia

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

c.c. with Turbo and 4,600 c.c.)

- Special and Unlimited ( Cars with special engines)
- Panamerican Classes.
- Mexican Classes (CNRM )
- Bracket classes.

The organizer will be able to include any another category not contemplated in the convocation

So that a category exist, they should start the event to the less three vehicles of the same category. Of not being thus, they will pass to the immediate category superior.

### 9.2 Competing numbers.

For the confirmation of the entry and the competing number, the following procedure will be applied:

- When the entry form and the technical description with pictures of the competing car is received, in accordance with the Articles 5, 7, 9, and Chapter VII of this Rule Book, the Organizing Committee verifies that the competing car corresponds to the Category where it is entered and also verifies if the requested number is available (has not been assigned to other crew).
- The Organizing Committee confirms and initially accepts the entry (the scrutineering must be passed) or refuses. If accepted confirms the number of competition that has been requested will be published on the official website by e-mail or any other means.
- If the car is not entered in the proper class, the Organizing Committee will assign the new Class and an available competing number for the class were the car is eligible.
- If the car is eligible for the class indicated in the entry form and the requested number is already assigned, the organizing committee assigns an available number for this class.
- If during scrutineering the competing car do not match with the entry form or with the description of the vehicle, the competing car will be classified in the proper Class and the competing number will be assigned by the Director of Scrutineering.
- If the competing car does not comply in any competing class, the start of the event will not be allowed. If the Director of the race and the Steward of the Meeting agreed to allow the start of a not eligible competing car, the car will be classified in the Exhibition class which is not puntuable for the event and the entrant must agree with this decision.

### 9.3 Absence of competing numbers

The Organizing Committee supplies the competing numbers for the event.



Los competidores son responsables de mantener durante todo el evento los números oficiales debidamente colocados a ambos lados del vehículo.

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

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

#### 9.4 Identificación de la tripulación

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

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

#### Artículo 10. Tarjetas de tiempos

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

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

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

##### 10.1

Cada tripulación es la única responsable de tener sus tarjetas de tiempos, y debe estar disponible para inspección a demanda de un oficial del evento.

##### 10.2

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

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

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

##### 10.3

Los tiempos de las etapas de velocidad, son parte integral de las tarjetas de tiempos y están sujetos a las penalizaciones antes indicadas.

##### 10.4

It is the responsibility of the competitors to keep, during all the event, the official numbers correctly fixed on both sides of the competing car.

If it is ascertained at any time during the event:

- Any competing number is missing, a penalty of 10 seconds is imposed.
- Both competing numbers are missing at the same time, disqualification of the leg is pronounced.

#### 9.4 Identification of the crew

The names and blood type of the first driver, Co-Driver and the spare driver/Co-Driver (if any) must appear on both sides of the vehicle.

- Any car failing this rule, for the first time, will receive a penalty of one minute (60 points). The second time the disqualification of the leg of that car will be pronounced.

#### Article 10. Time cards

At the start of the event, each crew is given one time card with the starting leg time in accordance with the starting order. This time is mandatory.

This time card must be handed in to the post officer at the finish or end of the leg of each day. If there is not finish arc must be handed to marshal.

A new time card is given to competitors at the starting of each leg.

##### 10.1

Each crew is solely responsible for its time cards, and must be available for inspection on demand of an officer.

##### 10.2

The competitor can make written comments on the reverse of the time card.

- Any correction or amendment made by a competitor in the time card will result in a penalty of 15 seconds (15 points) to the crew, unless such a correction or amendment has been made by an authorized marshal.

The only exception to this is the competitor's obligation to write on the face of the card, in the space reserved for it.

##### 10.3

The special stages times are an integral part of the time cards and are subject to all the penalties laid out above.

##### 10.4



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

### 10.5

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

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 o al Comisario del evento.

### 10.6

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

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

## Artículo 11. Leyes de tránsito.

### 11.1

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

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

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

Si un oficial del evento nota que una tripulación o servicio está infringiendo las leyes de tránsito debe dar aviso al Director de Carrera o si la policía decide no infraccionar a

The crew is solely responsible to deliver the time card at the control posts, where it must be presented personally by a member of the crew to the official to write the time by the marshal. The competitor never should write the time by himself.

### 10.5

Therefore, the crew must submit its time card to the marshals at the correct time in order that the marshals may record the time and to check that the time is correctly entered.

If there is a difference between the time written by the marshal and the one recorded by the competitor, the latter can make an observation on the back of the time card and let the marshal know about this difference and later, at the end of the leg, communicate the discrepancy to the Director of the race or the Steward of the Meeting.

### 10.6

The crew is penalized the absence of the time stamped from any time or passage control in the time card; the failure to deliver the time card on time at each control, due to crew fault or; If the time card is not delivered to the official in the end of the leg, even if the car passes through the arch on time; or to loose the card.

**P** The first time is penalized with 1 minute (60 points). If any of these faults is repeated, the penalty to the crew is 5 minutes (300 points) and if it happens again for the third time, the crew is excluded of the event.

## Article 11. Traffic laws.

### 11.1

Throughout the entire event, the crews and their service vehicles must strictly observe the traffic laws, especially in the cities and towns along the route.

**P** Any crew or service vehicle that does not comply with the traffic laws is subject to penalties, up to the sole judgment of the Steward of the Meeting, from a minimum of 30 seconds to exclusion from the event, depending on the nature of the fault.

In the case of an infringement of the traffic laws committed by a crew or service vehicle participating in the event, the police having noted the infringement must inform the offender in the same way as of normal road, street or avenue users. In this case, the police can even retain the documents of the offender or to arrest him and take him before the appropriate authorities.

If an official of the event notes a crew or service vehicle infringing the traffic laws, he must notify the Race Director or if the police decide not to stop the driver in the



la tripulación, pero decide solicitar al organizador que amoneste al infractor, las penalizaciones antes indicadas, podrán ser aplicadas de acuerdo a lo siguiente:

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

ó

A criterio del comité organizador.

## Artículo 12. Reparaciones.

### 12.1

Durante todo el evento el automóvil de competencia debe circular por sus propios medios, desde el inicio hasta el final de cada etapa, pasando por los arcos.

Si un automóvil es remolcado, empujado o transportado en otro vehículo, queda penalizado, a menos que sea para regresarlo al camino o para dejar libre la carretera para el paso de otros vehículos en las velocidades

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

### 12.2

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

Se permite hacer reparaciones en los tránsitos, siempre y cuando estén fuera de una zona de control o parque cerrado. Cualquier falta a estas reglas, antes indicadas, se penaliza con 30 segundos.

## Artículo 13. Vehículos de servicio o apoyo.

### 13.1 Registro y seguro.

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

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

Es obligatorio que los vehículos de servicio cuenten con

wrong, but they ask the Organizer to apply sanctions or reprimands, the penalties laid out above are applied, subject to the following:

- a) That the notification of the infringement is delivered to the Organizing Committee through the official channels and in writing before the posting of the provisional results of the day.
- b) That the statements are sufficiently detailed for the identification of the offending driver and the facts are established beyond all doubts, as well as the place and time of the offence.

or

**P** At the discretion of the organizing committee.

## Article 12. Repairs.

### 12.1

Throughout the entire event, the competing car must circulate under its own power, from the starting to the ending of each leg, passing through the start and finish arches.

**P** If a competing car is towed, pushed or transported by other vehicle, except to bring it back onto the road or to clear the road in order to allow the circulation of other vehicles at special stages, it will be penalized.

**P** The minimum penalty to be applied is the maximum sanction for all the sections involved (maximum time assigned to the speed stage, plus a minute in the time controls at the start and end of that section) and subject to the Steward of the Meeting's sole discretion, the car may be excluded from the whole leg or even from the event, depending on the nature of the fault.

### 12.2

Repairs are permitted only in the official service areas or at the end of each leg. These service areas are indicated in the Road Book.

**P** Repairs can also be made in the transit sections, provided that they are not in a control area or "parc fermé". Any infringement to the above mentioned regulations are penalized with 30 seconds.

## Article 13. Service or support vehicles.

### 13.1 Registration and insurance.

For service, support, and repairs purposes, the service vehicles must be registered for the event (at no extra charge) and must reserve space in both of their front doors and in the rear to identify them officially. Only the service vehicles registered and identified will have access to the official service areas.

**P** If a service vehicle is not registered and identified as "Servicio" and bearing the number of the car it is servicing, the correspondent crew is penalized with 1 minute (60 points).

It is mandatory for the service vehicles to have a general



una póliza de seguro contra daños a terceros, amparando la duración del evento. Se exigirá una copia de la póliza para el registro e identificación del vehículo durante la revisión administrativa de la tripulación.

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

### 13.2 Circulación de los vehículos de servicio.

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

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

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

### 13.3 Durante las velocidades.

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

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

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

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

### 13.4 Penalizaciones.

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

La descalificación del evento es automática si el vehículo de servicio circula en alguna sección de velocidad

liability insurance policy (to cover at least third parties), valid for the duration of the entire event. A copy of the policy must be handed to the Organizers, in order to register and identify the service vehicle during administrative checks.

**P** If the service vehicle does not have the valid insurance policy, the entrant does not have the right to start the event and will be excluded from the event and the entry fee will not be returned.

### 13.2 Circulation of the service vehicles.

The service vehicles must be driven in front of the pace cars or after the chase car and all the final contingent (officials, sweeper, and competing vehicles that are late).

**P** Any service vehicle, with or without official identification, driving among the competitors while the race/rally is running, will cause the disqualification of the leg of the competing car(s) that they are assisting.

**P** If the service vehicle overtakes the chase car without the authorization of the driver of the chase car, this will cause the disqualification of the competing car from the leg (day).

### 13.3 During speed stages.

It is strictly forbidden for the support or service vehicles to circulate during the special stages (speed stages) while they are competing.

Those support or service vehicles that could have entered a special stage before the closing of the road must be parked following the instructions of the official pace cars and/or in absolutely safe places, out of off-road trajectory and where they do not obstruct or do not confuse the competitors.

**P** At the end of the special stage the service or support vehicle is not to be moved until after the chase car and all the final contingent has passed. Contravention of this paragraph will lead to the exclusion of the crew from the whole event.

Any other vehicle that transports a member of the crew, registered or not, it is considered a support vehicle and is subject to these regulations; any failure will be penalized according to these regulations.

### 13.4 Penalties.

**P** If the support or service vehicles do not comply with the rules indicated above, the correspondent crews that they are servicing are penalized to the sole judgment of the Steward of the Meeting, from a time penalization to the exclusion of the event, depending on the nature of the fault.

**P** Exclusion from the event is automatic if the service or support vehicle is circulating in any special stage during



mientras se está compitiendo ésta, y si rebasan al auto barredora sin permiso del oficial que la conduce se pronunciará la descalificación de la etapa.

## **Artículo 14. Publicidad y Patrocinadores Oficiales.**

### **14.1 Publicidad.**

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

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

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

- No invada los espacios reservados para las calcomanías oficiales.
- No interfiera con la visibilidad de la tripulación.
- No exista conflicto con los patrocinadores del evento. Si este fuera el caso, sólo dos espacios de 21 cm<sup>2</sup>, (7cm x 3 cm) como máximo, serán permitidos.

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

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

### **14.2 Penalización.**

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

Cualquier ausencia de publicidad obligatoria o si no se fija adecuadamente, se penaliza con 1 minuto. Si esta falta persiste, las sanciones pueden crecer a juicio del Director de Carrera e incluso se puede descalificar a la tripulación si así se juzga conveniente.

## **VII. Categorías y Elegibilidad de los automóviles de competencia.**

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

## **Artículo 15. Categorías.**

competition, and if they overtake the chase car without authorization of the driver of the chase car the crew will be disqualified from the leg (day).

## **Article 14. Official advertising and sponsors.**

### **14.1 Advertising.**

The Organizing Committee reserves the right to use the front doors and upper part of the windshield of the competing car for the official competing numbers and for the advertising from the sponsors of the event. If it is needed, some spaces on the fenders will be used for the same purpose.

Therefore, competitors must reserve the above mentioned spaces to affix the advertising of the official sponsors of the event, which is provided by the Organizers and is mandatory.

Considering above restriction, the competitors are allowed to affix their sponsors advertising to their cars, provided that it does not:

- Encroach on the spaces reserved for official stickers.
- Interfere with the vision of the crew.
- Conflict with the Organizers sponsors. If such is the case, only a maximum of 2 spaces of 21 square centimeters (7cm x 3 cm) for the stickers will be allowed.

**P** The main official sponsors of the event must be totally respected, without exception. No conflicting sponsor advertising is allowed, except for the spaces with the size above indicated. Not complying with this rule, will cause the exclusion of the event.

The crew is responsible for the presence and the proper affixing of the compulsory advertising on the competing car during all event

### **14.2 Penalties.**

**P** Any competitor not complying with the advertising requirements is not allowed to start the event and will be excluded.

**P** Any absence or improper affixing of the compulsory advertising in the competing car is penalized with 1 minute. If this fault persists, the penalties may be increased subject to the judgment of the Director of the race and even disqualification of the event may be pronounced.

## **VII. Eligibility and categories of the competing cars.**

Any of car is allowed that complies (is "street legal") whereas accomplish with the Mexican traffic laws of traffic and original country.

## **Article 15. Classes.**



Los autos de competencia se clasifican como sigue:

- -1.6 litros ( autos con motor hasta 1,600 c.c.)
- +1.6 a 2.5 litros ( autos con motor mayor de 1,600 c.c. a 2.500 c.c.)
- +2.5 a 4.6 litros ( autos con motor mayor a 2,500 c.c.hasta 4,600 c.c.)
- -1.6 litros con Turbo ( autos con motor hasta 1,600 c.c. turbo)
- +1.6 a 2.5 litros con Turbo ( autos con motor mayor a 1,600 cc hasta 2,500 c.c. turbo)
- +2.5 a 4.6 litros con Turbo ( autos con motor mayor de 2,500 c.c.hasta 4,600 c.c. turbo)
- Especial y Unlimited( autos con motores características especiales).
- Categorías Panamericanas.
- Categorías de CNRM.
- Bracket Class

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

#### **Artículo 16. Elegibilidad de los automóviles de competencia**

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

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

Los automóviles de competencia y de servicio deben tener los seguros necesarios para que el auto de competencia sea elegible, de acuerdo con lo indicado al artículo 7 y 15 de este reglamento.

#### **Artículo 17. Combustible.**

Para todas las categorías se requiere y es obligatorio el uso de gasolina comercial PEMEX o de estaciones regulares sin plomo.

Para la categoría Unlimited se permitirá el uso de combustible de competencia, previa autorización del comité organizador

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

La transportación de combustible esta estrictamente prohibida durante el evento, tanto en los automóviles de competencia como en los vehículos de servicio, bajo

The competing cars are classified Classes, as follows:

- -1.6 liter ( Cars less than 1,600 c.c.)
- +1.6 to 2.5 liter ( Cars more than 1,600 c.c and 2,500 c.c.)
- +2.5 a 4.6 liter ( Cars more than 2,500 c.c. and 4,600 c.c)
- -1.6 liter with Turbo ( Cars less than 1,600 c.c. with turbo)
- +1.6 to 2.5 liter with Turbo (Cars more than 1,600 c.c. and 2,500 with Turbo)
- +2.5 to 4.6 liter with Turbo (Cars more than 2,500 c.c. with Turbo and less than 4,600 c.c.)
- Special and Unlimited ( Cars with special engines)
- Panamerican Classes.
- Mexican Classes (CNRM )
- Bracket classes.

So that a category exist, they should start the event to the less three vehicles of the same category. Of not being thus, they will pass to the immediate category superior.

#### **Article 16. Eligible competing vehicles.**

All entrants must ensure that at the date of Scrutineering, the competing vehicle is in accordance with the prescriptions the Rule Book for the class entered, to define if is eligible.

In addition, the competing cars must have the safety equipment, in accordance with the Chapter VIII of this Rule Book.

The competing cars and the service vehicles must have all necessary insurances to make the competing car eligible, in accordance with the article 7 and 15 of this Rule Book.

#### **Article 17. Fuel.**

In all classes, the use of commercial PEMEX unleaded fuel from regular gas stations it is required and mandatory.

Racing fuel is allowed for the Unlimited Class, previous organizing committee authorization.

It is mandatory to load fuel only at gas stations or service areas along the route. It is strictly forbidden to load fuel elsewhere, under penalty of disqualification of the leg where the fault is detected.

**P** The transportation of fuel is strictly forbidden during the event, both in the competing cars or in the service vehicles, under penalty of disqualification of the leg



pena de descalificación de la etapa en la que se detecta la falta.

## **Artículo 18. Modificaciones a los automóviles de competencia.**

### **18.1 Neumáticos.**

Las llantas deberán ser street legal DOT con dibujo y se permite hasta treadwear 60.

### **18.2 Carrocería.**

Los paneles de plástico o fibra de vidrio no serán aceptados, a menos que fuesen utilizadas en los modelos originales.

Deberá ser usado el parabrisas original o un similar que cumpla las normas de seguridad. Los parabrisas de cualquier otro material estarán estrictamente prohibidos y no se permitirá que el auto arranque.

### **18.3 Frenos.**

Los vehículos de las categorías menores a 2.5 litros utilizaran sus rotores originales del freno. Se permiten frenos ventilados y uso de cojín

### **18.4 Amortiguadores.**

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

### **18.5 Motores.**

Los motores para los vehículos de las categorías menores a 2.5 litros debe ser originales sin modificaciones, a excepción del uso de los filtros de aire (Aftermarket)

### **18.6 Transmisión y diferencial.**

Para los vehículos de las categorías menores a 2.5 litros se debe utilizar la transmisión original. No se permite el uso de diferenciales y / o transejes bloqueados o de patinaje limitado, se permiten los clutches Aftermarket .

### **18.7 Peso.**

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

### **18.8 Categorías Panamericanas.**

Los autos registrados como Panamericanos deben respetar los reglamentos técnicos y de seguridad de correspondientes a su categoría.

### **18.9 Categorías Nacionales.**

Los autos registrados como categoría nacional (CNRM) debe respetar los reglamentos técnicos y de seguridad correspondientes a su categoría.

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

### **19.1 Equipo de medición.**

where the fault is detected.

## **Article 18. Modifications to the competing cars.**

### **18.1 Tires.**

Street legal D.O.T. approved tires with treadwear of at least 60.

### **18.2 Bodywork.**

No plastic or fiberglass body panels will be accepted, unless used in the original models.

Original windshield must be used or a similar one with safety (unsplinter) glass. The windshields of any other material are strictly forbidden and the start will not be allowed.

### **18.3 Brakes.**

The under 2.5 liter class must use their original brake rotors and calipers. Any brake pad may be used.

### **18.4 Shock absorbers.**

The shock absorbers are free, but only if they are fitted in the original mounting position.

### **18.5 Engines.**

Engines for the under 2.5 liter class must be original and unmodified, except for the use of aftermarket air cleaners.

### **18.6 Transmission and differential.**

For the under 2.5 liter class, the original transmission must be used. Any form of limited slip or posi-traction differentials is not permitted, aftermarket clutches are allowed.

### **18.7 Weight.**

The vehicle may weight up to 5% less than the official manufactured weight for that model. Each competitor must be able to document the manufactured weight.

### **18.8 Panamerican Classes.**

The cars registered like Panamericanos should respect the technical regulations and of security of pertaining to their category

### **18.9 National Classes.**

The cars registered like national category (CNRM classes) should respect the technical regulations and of security pertaining to its category.

## **Article 19. Recommendations (these are not mandatory but advised).**

### **19.1 Navigational equipment.**



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

**19.2 Altura mínima recomendada.**

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

**VIII. Equipo de Seguridad.**

**Artículo 20. Equipo de seguridad obligatorio.**

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

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

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

Los rótulos de identificación deben ser claros y visibles.

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

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

**20.1 Roll Cage (Jaula).**

Es obligatorio el uso de jaula de seis puntos, para autos cerrados y abiertos.

**20.2 Definiciones.**

**20.2.1 Estructura de seguridad o Roll Cage (Jaula)**

Estructura multitubular instalada en el habitáculo cerca de la carrocería, concebida con el fin de evitar una deformación importante de la carrocería (chasis) en caso de accidente.

**20.2.2 Arco de seguridad (Roll Bar):**

Estructura tubular formando un arco con dos bases de anclaje.

**20.2.3 Arco principal (dibujo J-1):**

Estructura prácticamente vertical constituida por un arco tubular de una sola pieza (inclinación máxima +/-10° con respecto a la vertical) situado en un plano transversal al vehículo, e inmediatamente detrás de los asientos delanteros.

It is recommended the use of any mechanical or electrical distance meter (Halda, Terra Trip, or similar), calibrated in kilometers (1,000 m.), since all instructions in the route book for the event are metric system.

**19.2 Ground clearance.**

It is recommended a minimum ground clearance of 20 cm. (7.9 inches).

**VIII. Safety Equipment.**

**Article 20. Mandatory Safety Equipment.**

**P** To ignore any of the safety mandatory requirements indicated, will cause the disqualification from the event and the start will not be allowed.

All security equipment in cars and personal is obsolete or is not properly working, must be replaced, either to start the event or after an accident.

**P** When the equipment not guarantee the security of any competitors will be motive the disqualification and will not be allowed and/or continue in the event.

The signs of identification should be clear and visible.

The equipment of security will be able to inspect in any moment of the event by any of the officials.

All the equipment must always be used and installed according to the recommendations of the manufacturer without any type of modification.

**20.1 Roll Cage.**

It is mandatory the use of roll cage with 6 points, for cars closed and opens.

**20.2 Definitions.**

**20.2.1 Safety Cage or Roll Cage**

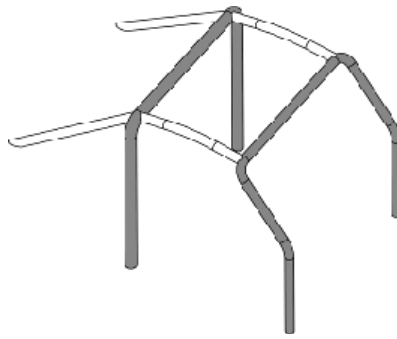
**P** Multi-tubular structure installed in the cockpit and fitted close to the bodyshell, the function of which is to reduce the deformation of the bodyshell (chassis) in case of an impac

**20.2.2 Roll Bar**

**P** Tubular frame forming a hoop with two mounting feet.

**20.2.3 Main rollbar (drawing J-1):**

**P** Transversal and near-vertical (maximum angle +/-10° to the vertical) single piece tubular hoop located across the vehicle just behind the front seats.



Dibujo J-1

**20.2.4 Arco delantero (Dibujo J-1):**

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

**Front rollbar (drawing J-1):**

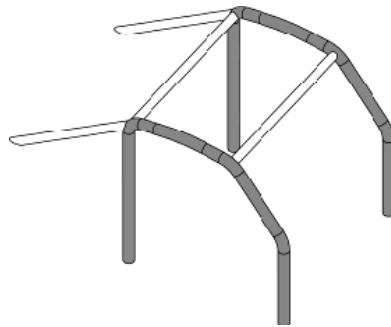
**P** Similar to main rollbar but its shape follows the windscreen pillars and top screen edge.

**20.2.5 Arco lateral (Dibujo J-2):**

Estructura casi longitudinal y prácticamente vertical constituida por un arco tubular de una sola pieza, situado a lo largo de la parte derecha o izquierda del vehículo, siguiendo el pilar delantero del mismo el montante del parabrisas, y los montantes traseros siendo casi verticales y estando justo detrás de los asientos delanteros.

**Lateral rollbar (drawing J-2):**

**P** Near-longitudinal and near-vertical single piece tubular hoop located along the right or left side of the vehicle, the front pillar of which follows the windscreen pillar and the rear pillar of which is near-vertical and located just behind the front seats.



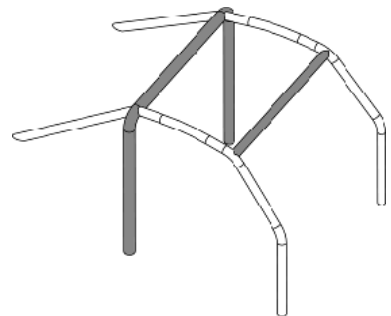
Dibujo J-2

**20.2.6 Semiarco lateral (Dibujo J-3):**

Idéntico al arco lateral pero sin el pilar trasero.

**Lateral half-rollbar (drawing J-3):**

Identical to the lateral rollbar but without the rear pillar.



Dibujo J-3

**20.2.7 Tirante longitudinal:**

Tubo casi longitudinal de una única pieza uniendo las partes superiores del arco principal y delantero.

**20.2.7 Longitudinal member:**

**P** Near-longitudinal tube joining the upper parts of the front and main rollbars.

**20.2.8 Tirante transversal:**

Tubo semi-transversal de una única pieza que une los

**20.2.8 Transversal member:**

**P** Near-transversal tube joining the upper parts of the



miembros superiores de los arcos o semiarcos laterales.

lateral half-rollbars or of the lateral rollbars.

**20.2.9 Tirante diagonal:**

Tubo transversal que une uno de los ángulos superiores del arco principal o uno de los extremos del miembro transversal en el caso de un arco lateral, y el pie de anclaje opuesto inferior del arco o El extremo superior de un tirante trasero con el punto de anclaje inferior del otro tirante trasero.

**P 20.2.9 Diagonal member:**

Transversal tube between: One of the top corners of the main rollbar, or one of the ends of the transversal member in the case of a lateral rollbar, and a the lower mounting point on the opposite side of the rollbar. or The upper end of a backstay and the lower mounting point of the other backstay.

**20.2.11 Refuerzo de la estructura:**

Miembro añadido a la estructura de seguridad para mejorar su resistencia.

**P 20.2.11 Cage reinforcement:**

Member added to the safety cage to improve its strength.

**20.2.12 Pie de anclaje:**

Placa soldada al final de un tubo de la estructura para permitir su soldadura sobre la carrocería/chasis, generalmente sobre una placa de refuerzo.

**P 20.2.12 Mounting foot:**

Plate welded to the end of a rollbar tube to permit its welding to the bodyshell/chassis, usually onto a reinforcement plate.

**20.2.13 Placa de refuerzo:**

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

**P 20.2.13 Reinforcement plate:**

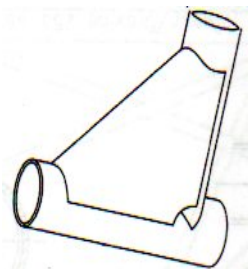
Metal plate fixed to the bodyshell/chassis under a rollbar mounting foot to better spread the load onto the bodyshell/chassis.

**20.2.14 Cartabon:**

Refuerzo para un ángulo o unión hecho de chapa doblada en forma de U (dibujo J-34) de espesor no inferior a 1,0 mm. Los extremos de dichos refuerzos deben estar situados a una distancia del punto superior del ángulo de 2 a 4 veces el diámetro del tubo mayor de los unidos

**P 8.2.14 Gusset:**

Reinforcement for a bend or junction made from bent sheet metal with a U shape (drawing J-34) the thickness of which must not be less than 1.0 mm. The ends of this reinforcement must be situated at a distance from the top of the angle of between 2 to 4 times the diameter of the biggest of the tubes joined.



Dibujo J-34

**20.3. Especificaciones**

Deberá construirse con tubo de acero de 1½ ó 2 pulgadas de diámetro y de 0.089” a 0.093” (calibre 13) de espesor y deberá estar firmemente soldada al chasis o al bastidor del vehículo, en sus puntos de mayor resistencia.

Must be constructed in steel tube with 1½ or 2 inches of diameter and 0.089” to 0.093” (13 gauges) thickness. It must be firmly attached to the chassis or main frame of the vehicle, on the more resistant points properly welded.

En los autos con peso superior a las 3,100 lb. (1361 kg.), la jaula deberá construirse con tubo de acero de 2” de diámetro y de 0.089” a 0.093” (calibre 13).

For cars with weight above 3,100 lb. (1361 kg.), the roll cage must be built in steel tubing of 2” diameter and 0.089” to 0.093” (13 gauge).

Es obligatorio perforar un barreno de 1/8” en el arco principal del Roll Cage, a la altura del casco del piloto, con la finalidad de revisar el calibre del tubo utilizado.

Is obligatory to perforate a hold of 1/8” in the main arch of the roll cage, to the height of the helmet of the driver, with the purpose to revise the caliber of the pipe utilized

Se aceptan cualquier Roll Cage aprobado por la SCCA. Se recomienda reforzarlo de acuerdo a las sugerencias de este reglamento.

Any Roll Cage approved by SCCA will is accepted. It is recommend to up grade them, following our suggestions.



La soldadura debe ser de la mejor calidad, tener buena apariencia, sin hoyos, sin burbujas ni óxido.

Welding must be of the best quality, good looking, without holes, nor bubbles, nor oxide.

No debe tener arrugas en los dobleces, ni radios cerrados

Without wrinkles at bends and without tight radius.

### 20.3.1 Estructura básica

### 20. 3.1 Basic structure

La estructura básica debe estar realizada de acuerdo a uno de los diseños siguientes:

**P** The basic structure must be made according to one of the following designs:

1 arco principal + 1 arco delantero + 2 miembros longitudinales + 2 tirantes traseros + 6 pies de anclaje (Dibujo J-1)

**P** 1 main rollbar + 1 front rollbar + 2 longitudinal members + 2 backstays + 6 mounting feet (drawing J-1)

o

or

2 arcos laterales + 2 miembros transversales + 2 tirantes traseros + 6 pies de anclaje (Dibujo J-2)

**P** 2 lateral rollbars + 2 transversal members + 2 backstays + 6 mounting feet (drawing J-2)

o

or

1 arco principal + 2 semiarcos laterales + 1 miembro transversal + 2 tirantes traseros + 6 pies de anclaje (Dibujo J-3)

**P** 1 main rollbar + 2 lateral half-rollbars + 1 transversal member + 2 backstays + 6 mounting feet (Drawing J-3)

La parte vertical del arco principal debe ser tan recta como sea posible y estar lo más próxima al contorno interior de la carrocería, y tener una sola curvatura en su parte vertical inferior.

**P** The vertical part of the main rollbar must be as close as possible to the interior contour of the bodyshell and must have only one bend with its lower vertical part.

El montante delantero de un arco delantero o de un arco lateral debe seguir los montantes del parabrisas lo más cerca posible y tener una sola curvatura en su parte vertical inferior.

**P** The front pillar of a front rollbar or of a lateral rollbar must follow the windscreen pillars as closely as possible and have only one bend with its lower vertical part.

De cara a fabricar la estructura de seguridad, las conexiones de los miembros transversales de los arcos laterales, las conexiones de los miembros longitudinales al arco principal y delantero, así como la conexión de un semiarco lateral al arco principal, deben estar situadas al nivel del techo.

**P** In order to build the safety cage, the connections of the transversal members to the lateral rollbars, the connections of the longitudinal members to the front and main rollbars, as well as the connection of a semi-lateral rollbar to the main rollbar must be situated at the roof level

Deberán formar un ángulo mínimo de 30° con la vertical y estar dirigidos hacia atrás., serán rectos y tan cercanos como sea posible a los paneles interiores laterales de la carrocería.

**P** They must form an angle of at least 30° with the vertical, must run rearwards and be straight and as close as possible to the interior side panels of the bodyshell.

### 20.3.2 Diseño,

### 20.3.4 Design.

Una vez que la estructura básica está definida, debe ser completada con miembros y refuerzos obligatorios (ver artículo J-20.3.2.1), a los cuales se podrán añadir miembros y refuerzos opcionales (ver artículo J-20.3.2.2).

**P** Once the basic structure is defined, it must be completed with compulsory members and reinforcements (see article J-8.3.2.1), to which optional members and reinforcements may be added (see article J-8.3.2.2).

#### 20.3.2.1 Tirantes y refuerzos obligatorios.

#### **P** 20.3.2.1 Compulsory members and reinforcements

##### 20.3.2.1.1 Tirante diagonal.

##### 20.3.2.1.1 Diagonal member.

La estructura debe tener dos miembros diagonales en el arco principal de acuerdo al Dibujo J-7. Los miembros deben ser rectos.

**P** The cage must have two diagonal members on the main rollbar according to Drawing J-7. Members must be straight.

El extremo inferior de la diagonal debe unirse con el arco principal o con el tirante trasero a menos de 100mm del pie de anclaje.

**P** The lower end of the diagonal must join the main rollbar or the backstay no further than 100 mm from the mounting foot.

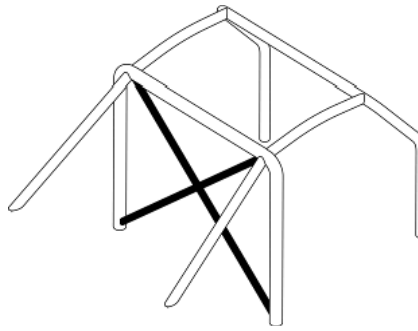
El extremo superior de la diagonal debe unirse al arco

**P** The upper end of the diagonal must join the main rollbar



principal a menos de 100mm de la unión de este con el tirante posterior.

no further than 100 mm from its junction with the backstay.



Dibujo J-7

### 20.3.2.1.2 Tirantes de puertas.

Se deberán montar varios tirantes longitudinales a cada lado del vehículo de acuerdo a los dibujos, J-9, J-10 y J-11. Los diseños se pueden combinar y debe ser idéntico en ambos lados.

La protección lateral estará situada tan alta como sea posible pero sus puntos de anclaje superiores no estarán a más de la mitad de la altura total de la puerta medida desde su base.

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

En el caso de una protección en "X" (dibujo J-9), es aconsejable que los puntos de anclaje inferiores se fijen directamente sobre el larguero longitudinal de la carrocería (chasis) y que al menos una parte de la "X" sea una barra de una sola pieza.

La conexión de los tirantes de puertas con el pilar de refuerzo del parabrisas (dibujo J-15) está autorizada.

### P 20.3.2.1.3. Doorbars.

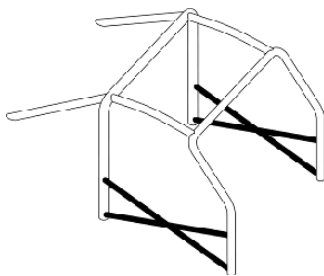
P Longitudinal members must be fitted at each side of the vehicle according to Drawings J-9, J-10 and J- 11. Drawings may be combined. The design must be identical on both sides.

P The side protection must be as high as possible, but its upper attachment point must not be higher than half the height of the door opening measured from its base.

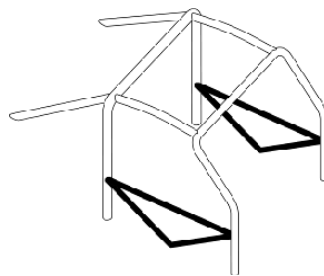
If these upper attachment points are located in front of or behind the door opening, this height limitation is also valid for the corresponding intersection of the strut and the door opening.

P In the case of doorbars in the form of an "X" (Drawing J-9), it is recommended that the lower attachment points of the cross-struts be fixed directly onto the longitudinal member of the bodyshell/chassis and that at least one part of the "X" be a single- piece bar.

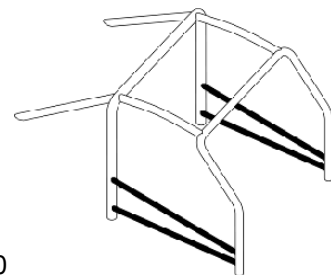
P The connection of the doorbars to the windscreen pillar reinforcement (Drawing J-15) is authorised.



Dibujo J-9



Dibujo J-10



Dibujo J-11

### 20.3.2.1.3 Elementos de refuerzo de techo.

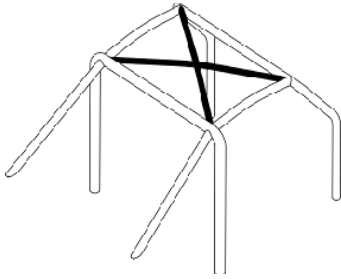
La parte superior de la estructura de seguridad debe cumplir con los dibujos J-12, J-13 y J-14. Los refuerzos pueden seguir la curvatura del techo.

Los extremos de los refuerzos deben estar a menos de 100mm de la unión entre arcos y miembros (esto no será de aplicación para la punta de la V formada por los refuerzos en los dibujos J-13 y J-14).

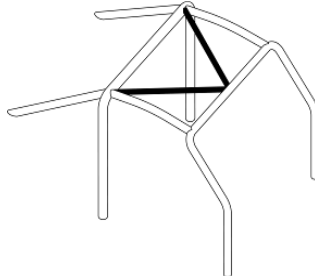
### P 20.3.2.1.3 Roof reinforcement.

The upper part of the safety cage must comply with one of Drawings J-12, J-13 and J-14. The reinforcements may follow the curve of the roof.

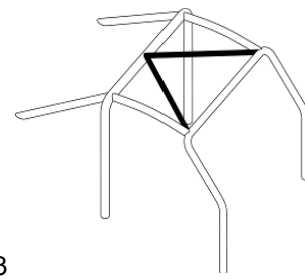
P The ends of the reinforcements must be less than 100 mm from the junction between rollbars and members (not applicable to the top of the V formed by reinforcements in Drawings J-13 and J-14).



Dibujo J-12



Dibujo J-13



Dibujo J-14

#### 20.3.2.1.4 Pilar de refuerzo del parabrisas:

Deben estar montados a cada lado del arco delantero si la dimensión "A" es superior a 200mm (ver dibujo J-15).

Su extremo superior debe estar a menos de 100mm de la unión entre el arco delantero (lateral) y el miembro longitudinal (transversal)

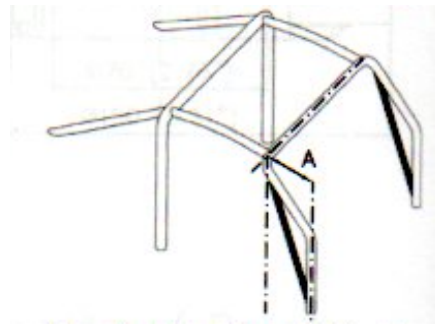
Su extremo inferior debe estar a menos de 100mm del pie de anclaje del arco (el pie de anclaje delantero en caso de arco lateral).

#### 20.3.1.1.4 Windscreen pillar reinforcement

**P** It must be fitted on each side of the front rollbar if dimension "A" is greater than 200 mm (Drawing J-15).

**P** Its upper end must be less than 100 mm from the junction between the front (lateral) rollbar and the longitudinal (transversal) member

**P** Its lower end must be less than 100 mm from the (front) mounting foot of front (lateral) rollbar.



Dibujo J-15

#### 20.3.3 Refuerzo de ángulos y uniones:

Las uniones entre:

- los miembros diagonales del arco principal,
- los refuerzos del techo
- los tirantes de las puertas (configuración del dibujo J-9),
- los tirantes de las puertas y los pilares de refuerzo del parabrisas (dibujo J-15), deben estar reforzados por un mínimo de dos cartabones de acuerdo con el artículo 20.2.14.

Si los tirantes de las puertas y el pilar de refuerzo del parabrisas no están situados en el mismo plano, el refuerzo debe estar fabricado en chapa de acero, siempre que cumpla con las dimensiones del art. 20.2.14.

#### Reinforcement of bends and junctions

The junctions between:

- P** - the diagonal members of the main rollbar
- the roof reinforcements
- the doorbars (configuration of Drawing J-9),
- the doorbars and the windscreen pillar reinforcement (Drawing J-15), must be reinforced by a minimum of 2 gussets complying with article 20.2.14.

**P** If the doorbars and the windscreen pillar reinforcement are not situated in the same plane, the reinforcement may be made of fabricated sheet metal, provided it complies with dimensions in Article 20.2.14.

#### 20.4 Sujetadores de cofre.

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

#### 20.4 Hood Pins.

**P** Hood pins or belts are mandatory on all cars, fitted to bonnet (hood) and boot (trunk) to keep them closed.

#### 20.5 Extintor de fuego.

Es obligatorio el uso de un extintor manual vigente y en

#### 20.5 Fire Extinguisher.

It is mandatory to use manual fire extinguisher, validity



perfectas condiciones para operar.

Deberá tener una capacidad mínima de 4 kg. (tipo agua jabonosa) o de 2 kg. Polvo ABC o VIRO3 o de 2 litros AFFF. Queda prohibido el uso de gas Halón, BCF o NAF.

Deberá estar dentro del auto de competencia. firmemente sujeto a algún elemento fijo y debe ser fácilmente alcanzado y liberado por los competidores. Se recomienda fijarlo al piso del auto en la parte delantera del lado del copiloto.

El uso de extintor de tanque fijo con boquillas aspersoras, es obligatorio. El cual deberá ser instalado de acuerdo a las recomendaciones del fabricante

El uso de un cinturón metálico para fijarlo es obligatorio. Queda prohibido fijarlo con cinta adhesiva o elástica. Se debe asegurar con un mínimo de 2 abrazaderas metálicas con tornillos autoblocantes y el sistema de seguridad debe soportar una deceleración de 25 g.

Todas las botellas de los extintores deberán protegerse adecuadamente y estar situados en el habitáculo.

El contenedor se puede situar también en el maletero con la condición de que esté a, al menos, 300 mm del borde más externo de la carrocería y en cualquier dirección horizontal.

Todo el equipo de extinción debe ser resistente al fuego. Las conducciones de plástico están prohibidas y las conducciones de metal son obligatorias.

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

Debe estar identificado con una letra "E" en rojo dentro de un círculo blanco con el borde rojo, de un diámetro mínimo de 10 cm.

El sistema debe funcionar en todas las posiciones.

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

## 20.6 Elementos de seguridad adicional.

Para todos los autos cerrados es obligatorio el uso de redes laterales sujetas a la jaula o a la carrocería.

Para todos los autos abiertos es obligatorio el uso de sujetadores de brazos para los competidores, firmemente sujetos a un anclaje del vehículo o a un arneses en las piernas del competidor.

## 20.7 Cinturones de seguridad (Arneses) y asientos.

and in perfect conditions.

The minimum capacity must be 4 kg. (Type soap water) or 2 kg. with ABC powder or VIRO3 or 2 liters of AFFF, in perfect conditions to operate and must be. It is not allowed the use of Halon gas, BCF or NAF.

Must be firmly fixed within the competing vehicle interior to any strong element and must be easily reached and released by the competitors. It is recommended to fit it in the front floor on the side of the co-driver.

**P** It is mandatory the use of multi-nozzle fire system. This must be installed accord fabricant recommendations.

**P** The use of metallic belt to fit it is mandatory. It is not allowed to attach it by tapes or elastic bands. It must be secured by a minimum of 2 screw-locked metallic straps and the securing system must be able to withstand a deceleration of 25 g

**P** All extinguishers must be adequately protected and must be situated within the cockpit.

**P** The container may also be situated in the luggage compartment on condition that it is at least 300 mm from the outer edges of the bodywork in all horizontal directions

**P** All extinguishing equipment must withstand fire. Plastic pipes are prohibited and metal pipes are obligatory.

**P** The driver must be able to trigger all extinguishers manually when seated normally with his safety belts fastened and the steering wheel in place.

**P** It must be marked with a letter "E" in red inside a white circle of at least 10 cm diameter with a red edge.

**P** The system must work in all positions

**P** Extinguisher nozzles must be suitable for the extinguishant and be installed in such a way that they are not directly pointed at the occupants' heads.

## 20.6 Additional Safety Items.

For all closed cars the use of lateral safety nets, fixed to the roll cage or bodywork, is mandatory.

For all open cars the use of arm restrain straps for the competitors, firmly fixed on resistant points of the vehicle or to a belt in the legs of the competitor is mandatory.

## 20.7 Safety Belts and seats.



El uso de cinturones de seguridad tipo arnés de al menos cinco puntos y de 3 pulgadas de ancho mínimo es obligatorio.

Se permiten cinturones de uso específicos para Hans.

#### **20.7.1 Arnese.**

Dos bandas para los hombros y una banda abdominal; puntos de anclaje a la carrocería: dos para la banda abdominal, dos para las bandas de los hombros.

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

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

La eficacia y duración de los cinturones de seguridad está directamente relacionada con la forma en la que se instalan, usan y mantienen.

Los cinturones deben reemplazarse después de un accidente serio, si se encuentran cortados, deshilachados o debilitados debido a la acción de la luz del Sol o de productos químicos.

También deben cambiarse si las piezas de metal o las hebillas están deformadas, dobladas o corroídas.

Todo arnés que no funcione correctamente debe sustituirse.

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

Se recomienda llevar a bordo dos cutters en todo momento. Deben ser fácilmente accesibles para el piloto y el copiloto estando sentados con los arneses abrochados.

#### **20.7.2 Instalación.**

Un arnés de seguridad puede instalarse sobre los puntos de anclaje del vehículo de serie. Está prohibido anclar los arneses a los asientos o sus soportes.

Las ubicaciones geométricas recomendadas para los puntos de anclaje se muestran en el dibujo J-61.

The use of safety belts with minimum five points and width is 3" harnesses is mandatory.

**P** It allows the use of harnesses for specific use with Hans.

#### **20.7.1 Belts**

**P** Two shoulder straps and one lap strap; anchorage points on the shell: two for the lap strap, two for the shoulder straps.

The belts must have 5 years old or less from the date of manufacturer, and complying with International Homologation (SCCA, FIA, etc)

A safety harness must be used in its homologation configuration without any modifications or removal of parts, and in conformity with the manufacturer's instructions.

The effectiveness and longevity of safety belts are directly related to the manner in which they are installed, used and maintained.

The belts must be replaced after every severe collision, and whenever the webbing is cut, frayed or weakened due to the actions of chemicals or sunlight.

They must also be replaced if metal parts or buckles are bent, deformed or rusted.

Any harness which does not function perfectly must be replaced

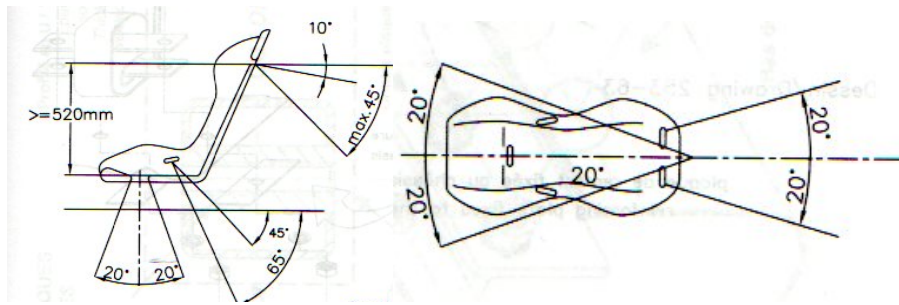
Any safety belt that to the solely judgment of the Scrutinering is not properly working, must be replaced, either to start the event or after an accident. Not to comply with this rule, will mean the exclusion from the event or not allowed to continue in the event after an accident.

**P** Its recommended, two belt cutters must be carried on board at all times. They must be easily accessible for the driver and co-driver when seated with their harnesses fastened.

#### **20.7.2 Installation.**

**P** A safety harness may be installed on the anchorage points of the series car. It is prohibited for the seat belts to be anchored to the seats or their supports.

**P** The recommended geometrical locations of the anchorage points are shown in Drawing J-61.



Dibujo J-61

Las bandas de los hombros deben estar dirigidas hacia atrás y hacia abajo y deben instalarse de tal forma que no formen un ángulo mayor de 45° con la horizontal, a partir del borde superior del respaldo, aunque se recomienda que este ángulo no supere los 10°.

**P** In the downwards direction, the shoulder straps must be directed towards the rear and must be installed in such a way that they do not make an angle of more than 45° to the horizontal from the upper rim of the backrest, although it is recommended that this angle should not exceed 10°.

Los ángulos máximos con relación al eje del asiento son 20° divergentes o convergentes.

**P** The maximum angles in relation to the centre-line of the seat are 20° divergent or convergent.

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

**P** Anchorage points creating a higher angle to the horizontal must not be used.

En este caso, las bandas de los hombros de los arneses podrán instalarse en los puntos de anclaje de las bandas abdominales de los asientos traseros instalados de origen por el constructor del vehículo.

**P** In that case, the shoulder straps of safety harnesses may be installed on the rear seat lap strap anchorage points originally mounted by the car manufacturer.

For the shoulder straps must be installed crosswise symmetrically about the centre-line of the front seat.

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

Las bandas abdominales y pélvicas no deben pasar sobre los lados del asiento ni a través del mismo, con el fin de envolver y sujetar la región pélvica sobre la mayor área posible.

**P** The lap and crotch straps should pass not over the sides of the seat but through the seat, in order to wrap and hold the pelvic region over the greatest possible surface

Las bandas abdominales deben ajustarse estrechamente en la unión de la cresta pélvica y la parte superior del muslo. Bajo ningún concepto deben utilizarse sobre la zona abdominal. Se debe evitar que las bandas se dañen al rozarse por el uso contra aristas vivas.

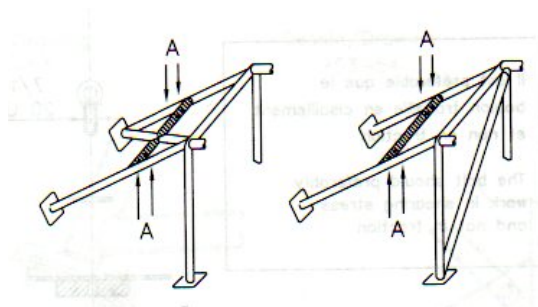
**P** The lap straps must fit tightly in the bend between the pelvic crest and the upper thigh. Under no conditions must they be worn over the region of the abdomen. Care must be taken that the straps cannot be damaged through chafing against sharp edges

Si la instalación en los puntos de anclaje de serie fuese imposible para las bandas de los hombros y pélvicas, deben instalarse nuevos puntos de anclaje en la carrocería o el chasis, lo más cerca posible del eje de las ruedas traseras para las bandas de los hombros.

**P** If installation on the series anchorage points is impossible for the shoulder and/or crotch straps, new anchorage points must be installed on the shell or the chassis, as near as possible to the centre-line of the rear wheels for the shoulder straps.

Las bandas de los hombros pueden fijarse, igualmente, a la estructura de seguridad o a una barra de refuerzo por medio de un lazo, o bien, fijarse a los anclajes superiores de los cinturones traseros, o apoyarse o fijarse en un refuerzo transversal soldado a los tirantes longitudinales de la estructura (ver dibujo 253-66).

**P** The shoulder straps may also be fixed to the safety cage or to a reinforcement bar by means of a loop, and may also be fixed to the top anchorage points of the rear belts, or be fixed or leaning on a transversal reinforcement welded between the backstays of the cage (see Drawing 253-66).



Dibujo J-66

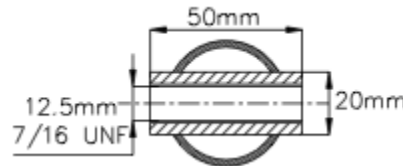
En este caso, el uso de un refuerzo transversal está sujeto a las siguientes condiciones:

El refuerzo transversal será un tubo de, al menos, 38 mm x 2,5 mm o 40 mm x 2 mm de acero al carbono estirado en frío sin soldadura, con una resistencia mínima a la tracción de 350 N/mm<sup>2</sup>.

La altura de este refuerzo será tal que las bandas de los hombros, hacia atrás, están dirigidas hacia abajo con un ángulo de entre 10° y 45° con la horizontal desde el borde del respaldo, se recomienda un ángulo de 10°.

Se autoriza a fijar las bandas por medio de un lazo o por tornillos, pero en este último caso debe soldarse una pieza por cada punto de anclaje (ver dibujo J-67 para las dimensiones).

- P** In this case, the use of a transversal reinforcement is subject to the following conditions:
- P** The transversal reinforcement shall be a tube measuring at least 38mm x 2.5mm or 40mm x 2mm, made from cold drawn seamless carbon steel, with a minimum tensile strength of 350 N/mm<sup>2</sup>.
- P** The height of this reinforcement must be such that the shoulder straps, towards the rear, are directed downward with an angle of between 10° and 45° to the horizontal from the rim of the backrest, an angle of 10° being recommended.
- P** The straps may be attached by looping or by screws, but in the latter case an insert must be welded for each mounting point (see Drawing J-67 for the dimensions).



Dibujo J-67

Estas piezas se situarán en la barra de refuerzo y las bandas estarán fijadas a ellos por medio de tornillos M12 8.8 o 7/16 UNF.

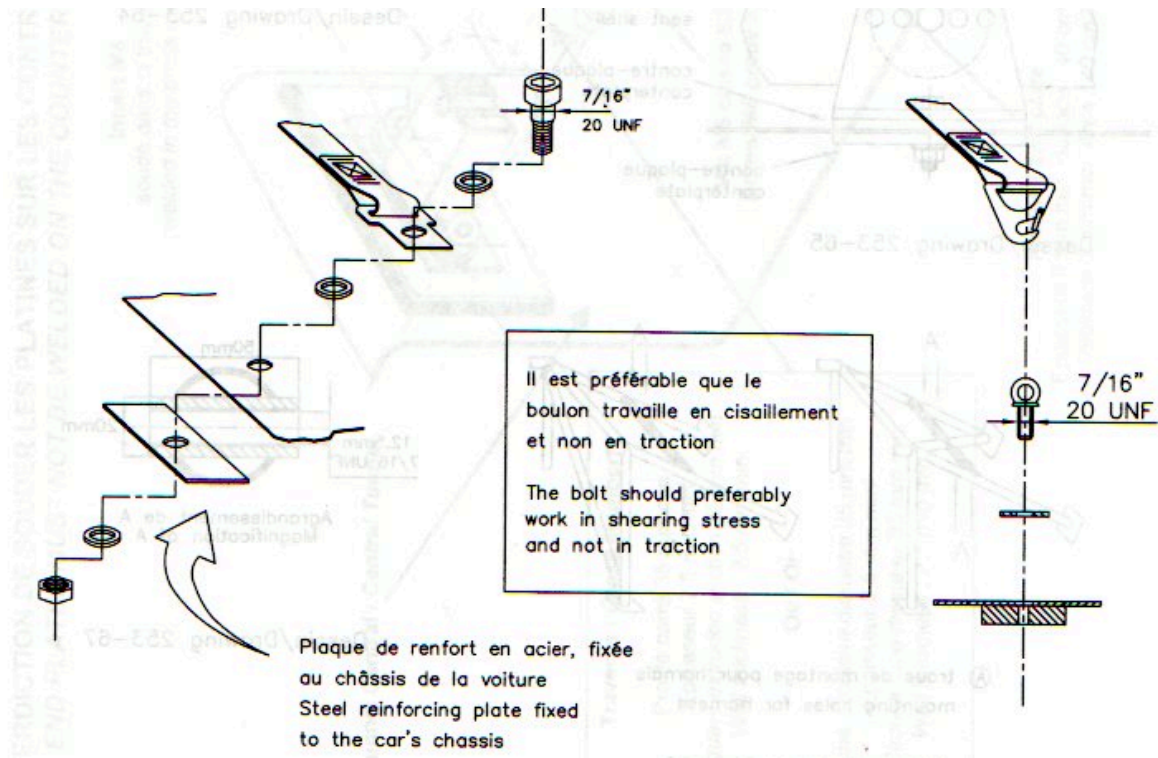
Cada punto de anclaje deberá resistir una carga de 1.470 daN, o 720 daN para las bandas pélvicas. En el caso de un punto de anclaje para dos bandas (prohibido para las bandas de los hombros), la carga considerada será igual a la suma de las dos cargas requeridas.

Para cada nuevo punto de fijación creado, se utilizará una placa de refuerzo en acero con una superficie de, al menos, 40 cm<sup>2</sup> y un espesor de, al menos, 3 mm.

Principios de fijación sobre el chasis/monocasco:

1) Sistema de fijación general: ver dibujo J-62.

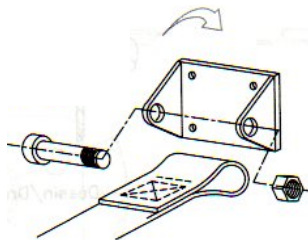
- P** These inserts will be positioned in the reinforcement tube and the straps will be attached to them using bolts of M12 8.8 or 7/16UNF specification.
  - P** Each anchorage point must be able to withstand a load of 1470 daN, or 720 daN for the crotch straps. In the case of one anchorage point for two straps (prohibited for shoulder straps), the load considered will be equal to the sum of the required loads.
  - P** For each new anchorage point created, a steel reinforcement plate with a surface area of at least 40 cm<sup>2</sup> and a thickness of at least 3 mm must be used.
- Principles of mounting to the chassis / monocoque:
- P** 1) General mounting system: see Drawing J-62.



Dibujo-62

2) Sistema de fijación para las bandas de los hombros: ver dibujo 253-63.

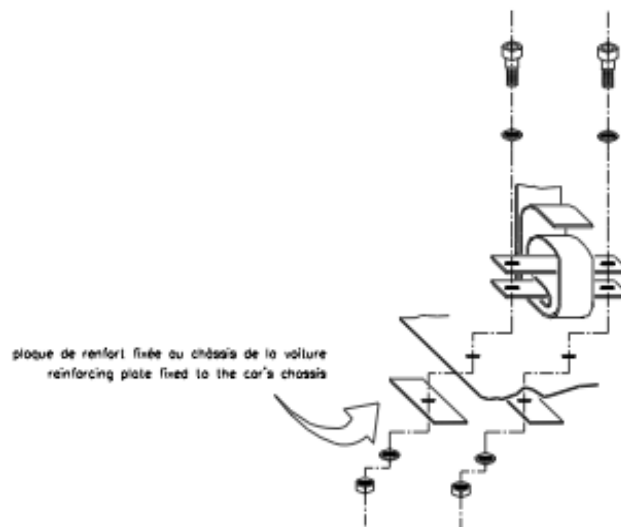
**P** 2) Shoulder strap mounting: see Drawing 253-63.



Dibujo J-63

3) Sistema de fijación para las bandas pélvicas: ver dibujo 253-64.

**P** 3) Crotch strap mounting: see Drawing 253-64



Dibujo J-64



### 20.8 Asientos

Los asientos deben estar en buen estado de uso, contar con cabecera y estar firmemente sujetos al chasis.

Los asientos deben ser de uso para competencia, deben tener 5 años o menos de haberse fabricado y cumplir con alguna homologación internacional (SCCA, FIA, etc).

### 20.9 Equipo eléctrico obligatorio.

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

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

### 20.10 Cascos y Hans device

Es obligatorio para todos los competidores (piloto y copiloto) el uso de casco que cumpla con alguna de las siguientes especificaciones como mínimo: Snell Foundation 2000-SA o 2005-SA, British Standard BS6658-85 type A/FR o clasificación SFI 31.1 A o SFI 31.2 A, bajo pena de exclusión del evento.



Para los competidores en autos abiertos es obligatorio el uso de cascos integrales cerrados.

No se permiten los cascos homologados SM para motociclismo.

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

Es obligatorio para todos los competidores (piloto y copiloto) el uso de restrictores (HANS/LEATT BRACE o similar) que cumpla con alguna homologación internacional (como FIA 8858-2002) bajo pena de exclusión del evento.

### 20.8 Seats

**P** The seats must be in good condition, have headrest y firmly attached.

**P** The seats must be used for competition, must have 5 years old or less from the date of manufacturer, and complying with International Homologation (SCCA, FIA, etc)

### 20.9 Mandatory lighting equipment.

- Headlamps. Operative headlamps on during the entire event are recommended.
- Operative intermittent emergency lights.
- Turn lights, front and back.
- Stop lights.
- Horn.
- Wipers

**P** Is mandatory a main cut off switch in a visible spot and installed outside of the bodywork, clearly identified.

### 20.10 Helmets and Hans device

**P** For all competitors (driver and co-driver) It is mandatory the use of helmet complying with the following specification as a minimum: Snell 2000-SA or 2005-SA, British Standard BS6658-85 A/FR type or SFI 31.1 A or SFI 31.2 A classification, under pain of exclusion from the event.



For the competitors in open vehicles the use of full-face helmets is mandatory.

No motorcycle homologated SM helmets are allowed.

The helmet must have the name, blood type, RH factor and allergies of the competitor. This is a mandatory requirement and the competitor not complying with this will not have the right to start, until this requirement is satisfied.

**P** • For all competitors (driver and co-driver) It is mandatory the use of head restraint (HANS/LEATT BRACE or similar) complying with the international homologations (like FIA 8858-2002), under pain of exclusion from the event.



In compliance with FIA Standard 8858-2002

Manufacturer: **stand21**  
Model: **20 Large Pro**

Ejemplo / Example



### **20.11 Traje / vestuario.**

El uso de overol (nómex) resistente al fuego durante toda la competencia, es obligatorio para todos los competidores.

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

Los zapatos deben ser tipo bota de materiales no inflamables. Se recomienda los tipo nómex.

Se recomienda ampliamente el uso de balaclavas y guantes tipo nómex.

No se permite el uso de ropa Nylon o materiales inflamables.

### **20.12 Rótulos de Identificación.**

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

### **20.13 Equipo de emergencia obligatorio.**

Es obligatorio contar en los autos de competencia con:

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

Se puede llevar un radio VHF que opere entre 144 y 148 Mhz sólo para uso de emergencia. Está prohibido utilizar el radio, excepto en caso de emergencia.

## **IX. Desarrollo del evento.**

### **Artículo 21. Orden de arranque.**

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

#### **21.1**

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

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

Para la primera etapa, la hora y orden de arranque se publican el 07 de Abril a las 20:00 horas en la Junta de Pilotos.

### **20.11 Clothing.**

The use of overall (nomex) fire resistant is mandatory for all competitors and must be used during the entire competition.

The overall must have name, blood type, RH factor and allergies of the competitor printed or embroidered on it.

The shoe must be flame resistant boot . Type nomex is recommended.

Is strongly recommended use balaclavas and gloves flame resistant (Nomex).

No nylon clothes or flame materials are allowed.

### **20.12 Identification Sign.**

The name, blood type and RH factor of the competitors must be clearly indicated on the sides of the competing car.

### **20.13 Emergency mandatory equipment.**

In the cars it is mandatory count with:

- Two red flags or reflecting signal panels.
- Hand lamp.
- Two soft cervical (Thomas) collars (one for each competitor) are mandatory.
- A complete first aid kit i
- Spare wheel and tire.
- Jack.

A VHF radio to be operated within 144 to 148 Mhz may be carried for emergency purpose exclusively. It is forbidden to use the radio, except in an emergency case.

## **IX. Running of the event.**

### **Article 21. Starting Order.**

All competitors must know their starting time and starting order.

#### **21.1**

The starting order for the first day will be decided to judgment of the Race Director and Stewart of the meeting.

The exact starting times are published in accordance with the general classification by Groups or starting order, indicating: list of crews admitted to the start, starting time and name of the leg.

For the first leg, the starting time and starting order will be published at the drivers meeting on April 07<sup>th</sup>, at 20:00 hours.



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

## 21.2

Para los demás días, el orden de arranque se determina conforme a los resultados de las velocidades de la etapa del día anterior, sin distinguir grupos ni categorías.

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

El orden de arranque de cada día permanece y puede cambiar hasta la reagrupación en la vuelta en "U".

## Artículo 22. Arranque.

### 22.1

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

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

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

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

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

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

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

The Organizer has set an interval of 1 minute between the start of each crew. This interval is the same for all crews, except when more time is needed to allow the circulation of medic cars along the race.

## 21.2

The starting order for all the following legs is determined according to the results of the speed stages of the previous leg, with out distinction of categories.

The Starting Order through the publication at the drivers' meeting or posted on the official notice board at the hotel, the night before.

The starting order for each of the legs remain and might until change during the "U" turn (to return on same roads).

## Article 22. Start.

### 22.1

The competing cars must arrive at be presented to entering the starting area of each leg 30 minutes before their each individual starting time at the latest. At this time moment, at least one member of the crew must be present to collect his time card and if any, the bulletins of the day.

**P** Late arrival to entering the starting area or passage through the starting arch not respecting the starting order or the time to start is penalized as time control "CH".

If a crew arrives late more than 15 minutes at the starting area of the leg to collect their time card, the penalty is 2 minutes, and they may start the following speed sections in the proper starting order, only if they arrive on time to the first "CH" control. If they do not arrive on time, they must preserve for the whole leg their passing order at the "CH" control.

If a crew arrives directly at the start of the first special stage, without passing through the starting arch and without time cards, in addition to the penalty specified above, that crew will start at the end of all competitors that complied with the obligation of passing through the starting arch.

The hours to enter the starting area and times to start each leg can be seen in Chapter II (Program) of this Rule Book.

All competitors must strictly observe their starting order and not block competitors starting before them.

If a vehicle blocks another competitor starting before them, the crew is penalized with 1 minute, unless the vehicle has been blocked and it is reported 10 minutes before its individual starting time.



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

### **Artículo 23. Tiempos de Paso.**

#### **23.1**

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

La hora de inicio de cada etapa está indicada en su tarjeta de tiempos, además deberán respetar el orden de arranque de la etapa. El no hacerlo es motivo de penalización conforme al Artículo 22.

El tiempo establecido para cubrir la distancia de cada sección aparece en las tarjetas de tiempos y en la libreta de ruta, así como en el resumen de distancias y tiempos para “Chihuahua Express”.

Cualquier tripulación puede llegar tarde al inicio de una sección, si su atraso total acumulado hasta ese punto no excede de diez minutos, que es la máxima tolerancia.

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

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

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

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

#### **23.2**

Las horas, minutos, segundos y décima siempre se muestran en la forma 00:01:00.0 hasta 23:59:59.9 Sólo los minutos transcurridos en su totalidad se cuentan para propósitos de penalización en los controles de tiempo.

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

### **23.3 Libreta de Ruta.**

The marshal at the arch may, subject to his criteria, start the vehicles before its individual time and the competitor must obey him, for a symbolic start.

### **Article 23. Passing Times.**

#### **23.1**

Crews must pass at the time controls at their proper hour, minute, and second.

The starting time for each leg is indicated on their time card, in addition the correct starting order of the leg must be respected. Not doing so is penalized in accordance with Article 22.

The established time to cover the distance of each section appears on the time cards and on the route book, as well as a summary of distances and times for the **Chihuahua Express**.

**P** Any crew may arrive late at the start of a section, provided that the accumulative lateness at that point do not exceed ten minutes, which is the maximum tolerance.

**P** If the accumulated 15 minutes is exceeded, the crew is not allowed to start the following special stages of the leg and is penalized assigning to them the maximum time by category for each special stage plus 1 minute (60 pints) per each control “CH”.

If the marshal at the control post does not perceive the anomaly (more than accumulated 15 minutes late) and the crew take the start of that special stage and the next ones, regardless, the crew will be in any way penalized with the maximum time assigned to each special stage and in the time controls (“CH”).

If the delay is less than 15 minutes accumulated, the crew can start the following special stages at its new time (assigned by the marshal) and in accordance with this new time the crew must recalculate its time card; therefore, if a crew is delayed, must respect its new starting order and continue with it until the end of the leg in accordance with its new assigned time.

The starting interval between each competitor will not be modified and must be respected.

#### **23.2**

**P** Hours, minutes, seconds and decimal are always shown in the manner 00:01:00.0 up to 23:59:59.9 Only the complete elapsed minutes are taken in account for penalty purposes in the time controls

Throughout the event, the official time (seconds and minutes only) is from the W.W.V. station (atomic clock) from Fort Collins, Colorado, USA.

### **23.3 Rout Book.**



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

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

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

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

## **Artículo 24. Controles. Previsiones generales.**

### **24.1 Controles visibles.**

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

### **24.2 Señalización en controles de tiempo.**

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

### **24.3 Zona de control.**

Todas las zonas de control (entre la señal con fondo amarillo en los controles “A” y “CH” o señal con bandera verde en el control B y la señal con líneas transversales), se consideran como “parque cerrado” (ver artículo 29).

### **24.4 Tiempo dentro de la zona de control.**

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

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

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

### **24.5 Entrada a la zona de control.**

Está estrictamente prohibido lo siguiente:

- a) Entrar en una zona de control en cualquier sentido que no sea el del evento.

All crews receive a Route Book containing a detailed description of the route which has to be followed.

To comply completely with the route is compulsory, from the starting arch to the finish arch.

**P** If the route is not respected or not completed, the penalty to be applied is one minute in the first time control not passed plus one minute in the following time controls, plus the maximum assigned time by category for the special stages after the first time control not passed.

If lost this Route Book, the Organizers will not be replaced. If may be possible to purchase an extra copy.

## **Article 24. Controls. General provisions.**

### **24.1 Visible controls.**

**P** All controls: passage controls: Starting arches of a leg and controls at the entrance and exit of the service sections, and finish arches of the leg time controls (“CH”) and start and finish of special stages (“A”, “B” and “C”), are visible and signaled (signed).

### **24.2 Time controls signals.**

The beginning of the control areas is marked by a warning sign with a black dial on a yellow background, at a distance of around 15 meters before the control post. The control post is indicated by an identical sign in red background. The end of the control area, approximately 25 meters further on, is indicated by a final sign with three black transversal stripes on a white background.

### **24.3 Control area.**

All control areas (all the areas between the first yellow warning at controls “A” and “CH” or the sign with a green flag at control “B” and the final one with transversal stripes), are considered as “parc fermé” (see Article 29).

### **24.4 Time within a control area.**

The stopping time within any control area must not exceed the time necessary for carrying out control operations properly.

Once the official writes down the passing time in the time card, the vehicle must leave immediately the control area.

In the case of the starting of a special stage, this time is decided in the control “A” by the marshal, who indicates to the crew the start time by writing it on their time card.

### **24.5 Entrance to the control area.**

The following is strictly forbidden:

- a) To enter a control area in any direction other than that of the event.



- b) El pasar dos veces un control o reentrar a la zona de control.

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

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

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

#### **24.6 Tiempo real registrado en las tarjetas de tiempo.**

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

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

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

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

#### **24.7 Apertura y cierre de los puestos de control.**

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

Excepto cuando el Director de Carrera indique otra cosa y aun cuando llegue una tripulación estando los oficiales del puesto de control, éstos deben concluir sus funciones a los 10 minutos después del paso de la última tripulación anunciada para la etapa del día.

#### **24.8 Instrucciones de los oficiales de control.**

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

- b) To re-cross a control or re-enter a control area.

Once the competing car has entered the control area, the correspondent control post must be crossed in no more than one minute and it is forbidden to make reverse (back up).

If the competitor has entered the control area, he can wait his time to cross the control post, but he can not make reverse (back up) to make repairs or make other adjustments to the competing car.

**P** Infringing these rules is penalized with 5 minutes (300 points); and if repeated, will result in the disqualification from the section; and if repeated for a third time, the penalty will be disqualification from the whole leg (to assign the maximum time by category to all the special stages plus a penalty of 1 minute at the arches and all the time controls).

#### **24.6 Actual time recorded in the time cards.**

The target check-in time at the time controls ("CH") is the responsibility of the crew alone, who may consult the clock of the post marshal before handing him the time card to record the passing time.

The marshal (at the time controls "CH") must not give any information related with the target check-in time or actual time to cross the post to help the competitor.

At the start of special speed stage (Control "A"), the marshal will indicate starting time to the competitor.

At the stop control (Control "C") the marshal will record the competitor's passing time at the end of the special stage (Control "B").

#### **24.7 Opening and closing of control posts.**

The control posts must be ready to operate 15 minutes before the target time for the passage of the first crew and finish its operation 10 minutes after the target time for passage of the last crew classified for the leg of the day.

Except if the Race Director indicates something different and even if a crew arrives when the marshals are still at the control post, they must conclude their functions exactly 10 minutes after the time for the passing of the last announced crew for the leg of the day.

#### **24.8 Instructions from the post marshals.**

Crews are obliged to follow the instructions of the marshal in charge of any control post. Failure to observe this may lead to fines, penalties and even disqualification, subject to the sole judge of the Steward of the Meeting. The minimum penalty to be applied is 2 minutes (120 points).



#### **24.9 Identificación de los oficiales de control.**

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

#### **Artículo 25. Controles de paso (“CH”) : Arcos de inicio de etapa, controles de tiempo y arcos de fin de etapa.**

##### **25.1 Controles de paso.**

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

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

##### **25.2 Arco de inicio de etapa.**

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

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

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

##### **25.3 Arco de fin de etapa.**

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

Este control no penaliza el adelanto ni el atraso hasta 10 minutos.

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

##### **25.4 Áreas de servicio. Control CH.**

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

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

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

##### **25.5 Controles de tiempo.**

#### **24.9 Identification of the post marshals.**

The marshals and post chiefs are distinguished by the use of official shirts and/or identification.

#### **P Article 25. Passage controls (“CH”) : Starting arches of a leg, time controls and finishing arches of the leg.**

##### **25.1 Passage controls.**

Passage controls are referred to the starting arches and the controls at start and finish of the service areas, where the following procedure applies.

The procedure to cross the arch at the end of a leg, is also described in this article, even when it is a time control with tolerances.

##### **25.2 Arch at the starting of the leg.**

The starting time and order must be respected and it is forbidden to block other competitors scheduled to start earlier.

At the moment of crossing the arch the time is recorded. The competitor can cross before or after his starting time, only if the marshal requests him to do so.

Not passing through the arch or blocking another competitor, is penalized in accordance with Article 23.1.

##### **25.3 Arch at the finish of the leg.**

At this control point the complete crew and the competing car by its own means, must pass through the arch and deliver the card time to the marshal. This fact is considered as passing through the arch control.

At this control there are no penalties for being up to 10 minutes early ahead or late.

Not to cross the arch at the finish of the leg or to cross the arch out of the margins above mentioned is penalized with 2 minutes (120 points), these penalties are only related with the fact of not passing the finish arch, therefore, it may be additional penalties, such as to be towed, or the crew is not complete, etc.

##### **25.4 Service areas. Control CH.**

At these points there are no penalties to be applied on the passing time, but not passing through them will have a penalty of one minute.

The competitors are obliged to verify with the officer at the “CH” control the time for the service section.

Any adjustment of time by the organizers will modify the time for the service section.

##### **25.5 Time controls**



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

### **25.6 Paso por un control de tiempo.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

At the time controls (“CH”), the marshal must write in the time card the passing time of the post at which the card is handed in by a competitor. The time assigned to the crew in these types of controls, corresponds to the very moment at which one of the competitors delivers the time card to the marshal or the moment at which the front tire physically crosses the post control, even when the time card has not been delivered to the marshal.

### **25.6 Check in procedure.**

The procedure begins at the moment when the competitor enters the control area.

To record the time at the post control by the marshal, it is required that the two crew members and the competing car are in the control area, if this area is clear for the passing of the vehicle.

When the control area is invaded by other competing cars and it is materially impossible that the vehicle enter the control area, one of the crew members must exit the car and walk to the post control, wait for his time, and hand his time card to the post marshal, in order to let him record the passing time on his control sheet and on the time card of the competitor.

The check-in time recorded at the post control is written on the control sheet and on the time card of the competitor, including minutes and seconds.

The crew does not incur any penalty if the vehicle enters the control area during the minute before or after the vehicle’s target time.

The crew does not incur any penalty for lateness if the act of handing the time card to the post marshal takes place during the target check-in minute.

In the case of handing the time card before the target time (in the minute preceding the target time or before), the crew is penalized with 5 seconds per each minute ahead. If the early arrival is more than 5 minutes, the penalty is 5 minutes.

Therefore, if the competitor arrives at the control so early that the control marshals are not yet in their position, the crew must stop with enough space before the control post, to allow the marshals to set up the control signs and wait for their time to enter the control area to record the passing time.

In the case of handing the time card to the Marshall more than 59 seconds after the target time (when one minute after the target time has elapsed or later), the crew is penalized with one second per each minute late. If the delay is more than 15 minutes accumulated, the penalty is 1 minute in that control plus the indicated previously.



### 25.7 Ejemplo.

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

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

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

### 25.8 Tiempo al abandonar el control

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

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

- a) Los dos controles se ubican dentro de una misma zona de control y las señales que se tienen son las siguientes :
  - Señal amarilla con reloj (inicio de la zona de control).
  - Señal roja con reloj (puesto de control) a una distancia aproximada de 15 metros. Control "CH".
  - Señal roja con bandera (inicio de la velocidad). Control "A".
  - Señal blanca con tres líneas transversales (fin de la zona de control) a una distancia aproximada de 25 metros.
- b) En el puesto de control de tiempo al final de la sección de tránsito (Control "CH"), el oficial de control escribe en la tarjeta de tiempos del competidor, tanto la hora de paso como el tiempo provisional de inicio de la siguiente sección de tránsito (inicio de la velocidad en el Control "A").
- c) Entre ambos controles se da un tiempo aproximado de 3 minutos para permitir que la tripulación se prepare para el arranque de la velocidad (abrochase cinturones, ponerse los cascos, etc.). Estos 3 minutos están indicados en la libreta de ruta y son aproximados. El tiempo entre los controles "CH" y "A" puede ser distinto (mayor o menor a los 3 minutos) y lo decide el oficial del control "A".

### 25.7 Example.

If a crew must check in at the control post at 10:23:00, is considered on time if the check in takes place between 10:23:00 and 10:23:59

In this case the crew can enter the control area without penalty after 10:22:01

The crews are obliged to comply with this check-in procedure, especially in relation to entering the control area (maximum one minute before the targeted check in time). The chief marshal at the post control must make a written report to the Race Director, indicating the crews not complying with this procedure, to be penalized by the Steward of the Meeting with 1 minute (60 points).

### 25.8 Time of leaving controls.

If the next section does not start with a special stage, the time control is valid for both sections and the check-in time entered in the time card constitutes both the arrival time at the end of the transit section and the starting time of the following section (rounded to the minute to coincide with the targeted time).

Conversely, when a time control (Control "CH") is followed by a start control for a special stage, the following procedure is applied:

- a) These two posts are included in a single control area and the signs which are used are the following :
  - Yellow warning sign with dial (beginning of the control area).
  - Red sign with dial (time control post) at a distance of approximately 15 meters. Control "CH".
  - Red sign with flag (start of the special stage). Control "A".
  - White signal with three diagonal stripes (end of control area) about 25 meters further on.
- b) At the time control post at the finish of a transit section (Control "CH"), the post marshal enters on the time card, on the one hand the check in time of the crew and on the other hand the provisional starting time for the following transit section (start time for the special stage at the Control "A").
- c) There must be an approximately time of 3 minutes gap between these controls to allow the crew to prepare for the start of the special stage (tighten belts, helmets, etc.). These 3 minutes are indicated in the route book and are approximate. The actual time between the controls "CH" and "A" may be different (more or less than 3 minutes) and is decided by the post marshal at control "A".



- d) Tomando en cuenta que la zona de control se considera como “parque cerrado” en caso de necesitarse reparaciones, éstas deben hacerse antes de entrar a la zona de control o después de salir de ella (ver Artículo 29).
- e) Inmediatamente después de pasar el control de tiempo, la tripulación debe dirigirse al inicio de la velocidad. El oficial del Control “A” registra el tiempo previsto para el arranque en la tarjeta de tiempos y en su hoja de control. Después le da el arranque a la tripulación de acuerdo con el procedimiento previsto en este Reglamento.
- f) En caso de cualquier incidente, se puede presentar una diferencia entre el tiempo asignado originalmente y el de arranque de la velocidad. El tiempo real de arranque de la velocidad (lo modifica el oficial del Control “A” y lo escribe en la tarjeta de tiempos del competidor) es el que cuenta oficialmente.

**Artículo 26. Retiros.**

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

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

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

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

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

**26.1 Ejemplo.**

**Sección A**

Inicio en control “A”: 12:00:00

Tiempo para recorrer la sección: 1:00:00

Hora ideal de paso en el control “CH”: 13:00:00

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

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

**Sección B**

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

- d) Taking into account that the control area is considered as “parc fermé”, if repairs are needed, those must be done before entering the control area or after leaving it (see Article 29).
- e) Immediately after checking in at the time control, the crew must go to the start of the special stage. The marshal in charge of this post (Control “A”) enters the time foreseen for the start of the stage on the time card and on his control sheet. He will then start the crew according to the procedure laid down in this Rule Book.
- f) In the case of an incident, should a difference exist between the originally foreseen time and the actual start of the special stage. The actual start of the special stage is binding (modified by the marshal at Control “A” who writes the new time in the time card of the competitor).

**Article 26. Retirements.**

In case of retirements or delays, the following applies:

Any lateness exceeding 15 minutes accumulated at a time control or not reporting at a time control is penalized with 1 minute in that control.

In addition, the crew is penalized in the following sections up to the end of the leg, in accordance with Article 22: maximum time assigned to each special stage plus 1 minute at each time control.

If the competitor accumulates lateness exceeding 15 minutes in one or several controls, he will be excluded for the rest of the leg. He can be readmitted in the following leg without additional penalties, if he specifically request so to the Race Director. (See point 2 of this Article).

In no case can early arrivals to a time control, be used as means of reducing the lateness. Penalties for early or late arrival are calculated as follows:

**26.1 Example.**

**Section A**

Start at control “A”: 12:00:00

Time to make the section: 1:00:00

Target check-in time at control “CH”: 13:00:00

Actual check-in time: 13:05:00 (new time for recalculation) (5 minutes lateness)

Penalty for late arrival: (5 minutes lateness X 1 second penalty) = 5 seconds.

**Section B**

Start at control “A”: 13:08:00 (3 minutes after passing through control “Z” or the time assigned by the post marshal)



Tiempo para recorrer la sección: 1:30:00  
Hora ideal de paso en el control "CH": 14:38:00  
Hora real de paso: 14:36:00 (hora nueva de recálculo) (2 minutos de adelanto)  
Penalización: (2 minutos de adelanto x 5 segundos de penalización) = 10 segundos

#### Sección C

Inicio: 14:39:00 (3 minutos después de pasar el control "CH" o la hora que indique el oficial de control)  
Tiempo para recorrer la sección: 2:00:00  
Hora ideal de paso: 16:39:00  
Hora real de paso: 16:41:00 (hora nueva de recálculo) (2 minutos de retraso)  
Penalización: (2 minutos de retraso x 1 segundo de penalización) = 2 segundos  
Penalización total en tránsitos (A+B+C): (5)+(5x2)+(2) = 17 segundos (17 puntos).

### 26.2 Etapas no completadas.

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

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

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

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

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

### Artículo 27. Velocidades.

#### 27.1

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

#### 27.2

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

#### 27.3

Está prohibido circular en sentido contrario al evento. Al quebrantar esta regla la tripulación queda descalificada

Time to make the section: 1:30:00  
Target check-in time at control "CH": 14:38:00  
Actual check-in time: 14:36:00 (new time for recalculation) (2 minutes early)  
Penalty for early arrival: (2 minutes early 5 seconds penalty)= 10 seconds.

#### Section C

Start: 14:39:00 (3 minutes after pass through control "CH" or the time assigned by the post marshal)  
Time to make the section: 2:00:00  
Target check in time: 16:39:00  
Actual check in time: 16:41:00 (new time for recalculation) (2 minutes lateness)  
New penalty for late arrival: (2 minutes lateness X 1 second penalty)= 2 seconds  
Total penalties in transit sections (A+B+C): (5)+(2x5)+(2) = 17 seconds (17 points).

### 26.2 Stage not completed.

Any crew unable to complete a special stage due to technical problems will have the right to rejoin the event.

If a competitor is unable to report at a time control or arrives late more than 15 accumulated minutes due to technical reasons or is unable to continue the event leaving the prescribed route,

He may be readmitted and reclassified in the event with penalties, provided that he informs the Race Director by written in the 2 hours following the publication of the unofficial results of the leg of the day about his intention to continue the event.

The competitor concerned must bring his car in competitive condition before the Director of Scrutineering, at least 30 minutes before the start of the following leg (see items 1 to 4 of this Article).

For each special stage not completed or not started, the concerned crew is allocated with a maximum time pre-established by the Organizing Committee for each stage.

### Article 27. Special stages.

#### 27.1

Special stages are speed tests on roads closed specially for the event and always are followed by a transit STAGE to complete the section to be covered.

#### 27.2

In all the special stages all crew members must wear authorized crash helmets, fire-resistant clothing and seat belts, under pain of exclusion of the event in accordance with the indicated in this Rule Book.

#### 27.3

Crews are forbidden to drive in the opposite direction of that of the event. To do so result in the immediate



de “Chihuahua Express”. inmediatamente.

#### **27.4 Arranque de una velocidad.**

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

En este momento, el oficial inicia un conteo regresivo en voz alta, indicando que faltan 15” para el arranque, luego 10” y los últimos 5 segundos de uno en uno. Al finalizar los últimos 5 segundos, el vehículo debe arrancar inmediatamente.

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

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

#### **27.5**

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

#### **27.6**

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

#### **27.7**

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

disqualification of the Chihuahua Express.

#### **27.4 Starts of special stages.**

When the vehicle with its crew on board has stopped in front of the starting sign (Control “A”), the marshal enters the time scheduled for the start of the car in question on the control sheet and verifies that the time in the time card of the competitor is the same or makes the change (if there is a delay) and returns the time card to the competitor.

At this moment the marshal initiates a count down aloud indicating 15” to start, then 10” and the last 5 seconds one by one. When the last 5 seconds have elapsed, the vehicle must start immediately.

If the crew does not start the special stage immediately due to technical problems (E.G., the motor not running or problems with the gearbox), the competitor can exit the car and push it, even requesting the help from third parties, to leave the control area, where he can stop without blocking the road, to repair the car with the equipment on board. In this case the penalty is 30 seconds.

In no case the special stage can be started without completing the safety measurements (use of crash helmets, fire-resistant clothing and seat belts fastened). If a competitor starts a special stage without these requirements, the penalty to be applied is the disqualification from the day. If the competitor sees the problem and he stops out of the control area and visible to the marshal to correct the mistake, the penalty to be applied is 5 minutes (300 points). In any of these cases, to apply the penalties, the report of the marshal is proof enough.

#### **27.5**

The start of a special stage may only be delayed in relation to the scheduled starting time by the post marshal at Control “A” and only in a case of “force majeure” or instructions of the Race Director.

#### **27.6**

A false or advanced start (jump start) of a special stage, particularly one made before the marshal has given the starting signal, is penalized with 5 seconds per each second in advanced. This penalty does not exclude additional heavier penalties being inflicted by the Steward of the Meeting, especially if the fault is repeated. To apply this penalty, the report of the marshal at control “A” is proof enough.

#### **27.7**

Special stages end at Control “B” (finish line) in the sign with flag in green background. Stopping between this green sign and the stop sign at Control “C” (sign with the word ALTO -Stop- in red background), is forbidden and is penalized with one minute (60 points).



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

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

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

### **27.8**

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

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

Si el competidor pierde su tarjeta de tiempos, se le penaliza conforme al Artículo 10.6 de este Reglamento.

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

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

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

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

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

### **27.9**

Timing of special stages on roads is done when the vehicle crosses the sign at Control “B”, which is recorded by the post marshal who informs the Control “C” to write the time in the time card of the competitor.

At a distance of 100 to 800 meters after the finish line (Control “B”), the crew must stop completely and report to the Control “C” at the ALTO red sign (stop point), to have its finishing time entered on the time card (in hours, minutes and seconds).

If it is materially impossible for the Control “C” to obtain the finishing time immediately, the marshal signs the time card and the competitor must continue with the transit section. The finishing time of that stage is informed to the competitor as soon as possible in another section or at the end of the leg.

### **27.8**

If, through a fault of the crew, the time entry in its time card cannot be made, the following penalties are imposed:

- At the start of the special stage: 2 minutes (120 points)
- At the end of the special stage: 2 minutes (120 points)

If the competitor loses his time card, he is penalized in accordance with Article 10.6 of this Rule Book.

If the competitor does not make stop at Control “C”, but he does stop further down the road, he cannot back up inside the control area and he must exit the competing car and walk to the control to deliver his time card. In this case the penalty does not apply

If he backs up (makes reverse) inside the control area, the penalty is 5 minutes.

To apply this penalty, the report of the marshal at Control “C” to the Race Director is proof enough.

If a crew sees another competing car backing up (making reverse) inside the control area, close (between the Control “C” sign and the finish of the control area) to the Control “C”, they must report it immediately to the post marshal and they must make the observation in the back of its time card, in order to apply the penalty. If this procedure is not strictly followed, the protest will be rejected.

The last mentioned penalty only is applied if the car driving or moving in reverse is inside the control area, but if the car goes too far and returns in opposite direction in the transit section, there is not penalty, if it stops before entering the control area and a competitor down the car and walk to the control to obtain his time.

### **27.9**



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

#### **27.10**

Por excepción y de acuerdo con el Artículo 12.1, durante las velocidades se permite la ayuda de terceros, para no obstaculizar el paso de otros competidores.

#### **27.11**

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

### **Artículo 28. Interrupción de una velocidad**

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

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

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

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

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

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

#### **28.1**

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

#### **28.2**

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

- Considera la distancia de la velocidad (medida en kilómetros y convertida a minutos)

The time recorded by the crews in each special stage expressed in hours, minutes and seconds or points, is added to the other penalties (technical, time controls, etc.) to obtain the total accumulative time or points.

#### **27.10**

By exception and according with Article 12.1, during special stages assistance of third parties is allowed (E.G., being pushed), to avoid to be an obstacle to the other competitors.

#### **27.11**

The starting intervals for special stages are the same as for any other section (60 seconds).

### **Article 28. Interruption of a special stage**

When a special stage has to be definitely stopped for any reason whatsoever before the last crew has covered it, a classification for the stage may be established by allocating to each crew, which has been unable to complete it.

The assigned time to each crew is the same for each Class and corresponds to the slowest time set by a competitor of that Class in normal racing conditions before the interruption.

This classification may be drawn up even if only one crew has been able to cover the stage in normal racing conditions.

Only the Steward of the Meeting may apply this disposition after reception of the Race Director of the reasons for the interruption.

If the Steward of the Meeting consider the slowest time set as abnormal, he may choose as the "scratch" time the one among the slower which seems the most suitable.

In any case, no crew which is totally or partially responsible for stopping a stage may benefit from this measure and therefore, it is given the maximum time by category assigned to that stage established.

#### **28.1**

Any crew refusing to start in a special stage at the time and in the position allocated to them by the marshal in control "A" (because they prefer to have more time between crews or because they discover that they are not in their proper starting order), is given a 5 minutes (300 points) penalty.

#### **28.2**

The maximum time assigned to each special stage is decided by the Organizing Committee, in accordance with the following criteria:

- Considering the distance of the special stage (measured in Kilometers and converted to



redondeados al inmediato superior) más 2 minutos (120 puntos).

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

### **28.3 Ejemplo.**

Distancia de la velocidad: 7.35 Km.

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

## **Artículo 29. Parque cerrado.**

### **29.1 Definición.**

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

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

### **29.2 Reglas del “Parque Cerrado” .**

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

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

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

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

### **29.3 Excepciones.**

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

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

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

minutes rounded to the higher one) plus 2 minutes (120 points).

The maximum time assigned to a special stage is applied to the crews that do not finish that special stage and the crews that make a special stage in a larger time than the maximum assigned.

### **28.3 Example.**

Distance of the special stage: 7.35 Km.

Maximum time assigned to that special stage: 8 min. + 2 min. = 10 min (600 points).

## **Article 29. Parc fermé.**

### **29.1 Definition.**

The competing cars are subject to the “parc fermé” rules in the following cases:

- From the moment they enter the starting area at the beginning of the leg, until they leave it.
- From the moment they enter a control area, until they leave it.
- From as soon they reach the arch at the end of each leg, until 30 minutes after the arrival of the last crew.
- From as soon they reach the arch at the end of the event, until the time for lodging protests has expired.

### **29.2 Rules for the “Parc Fermé’.**

Under pain of exclusion of the leg, any repair or refueling or any other intervention to the cars are strictly forbidden.

However, if the officials note that a competing car seems to be in a condition which is not compatible with normal road use, they must immediately inform the Clerk of the Course of such abnormal condition and request the repair of the vehicle, immediately after leaving the control area, especially at the start of a special stage.

In this case the crew must obey the official requesting the repair to the competing car.

If the competitor does not obey the official, the penalty imposed is 2 minutes (120 points) and the report of the official is enough to apply the penalty.

### **29.3 Exceptions.**

By way of exception, and under the supervision of the competent marshal, the crew may, while in a starting of the leg:

- Change a punctured or damaged tire.
- Have a new windshield fitted with the possibility of having help from a third party.

These repairs must be completed before the starting time. Otherwise a penalty is imposed corresponding to that of “CH” control.



#### 29.4

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

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

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

#### 29.5

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

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

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

Estos vehículos estarán sujetos a una revisión final, conforme al Artículo 29 de este Reglamento.

#### 29.6 Penalizaciones del Parque Cerrado

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 30. Antes del inicio del evento.

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

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

Los competidores deben presentarse con anticipación

#### 29.4

If a vehicle is unable to move by its own means, at the entrance or at the exit of a “parc fermé” (especially inside of a control area), is penalized with 30 seconds (30 points).

In this case it may be requested the help from third parties to push the car, but the penalty of 30 seconds is applied any way.

The report of the marshal is proof enough to apply the penalty.

#### 29.5

As soon as they have parked their car in the “parc fermé” at the end of the event, the competitors shall leave the “parc fermé” and no member of the crew or its service is allowed to re-enter it.

When the time for lodging protests has elapsed, the crews can move their vehicles, except those protested, the six first places of each category and those cars selected by the Steward of the Meeting or the Clerk of the Course of the event.

The protested vehicles, the six first places of each category and those selected, must remain at the “parc fermé” and the competitors and their service can only enter when the Steward of the Meeting request them to do so and to make the interventions indicated by him.

These vehicles will be subjected to the final control, in accordance with the Article 29 of this Rule Book.

#### 29.6 “Parc Fermé” Penalties

Any infringement to the “parc fermé” rules will result in the disqualification of the leg in which the infringement has done and the disqualification of the event if the infringement is made in the “parc fermé” at the end of the event.

### X. Scrutineering.

#### Article 30. Before the event

The scrutineering carried out before the start is of a completely general nature. This is:

- Verification that the administrative checks and medical examination are fulfilled.
- Revision of the technical and safety form and that the car correspond to this form, the conformity of the car with the Category where it is entered, weight of the car, etc.
- The chassis and cylinder block are marked and seals are allocated where the scrutineers consider convenient for future possible inspections.

Competitors must report to administrative checks early



para cumplir con el horario del escrutinio.

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

### 30.1

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

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

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

### 30.2

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

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

### 30.3 Revisión Administrativa.

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

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

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

### 30.3 Examen médico.

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

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

enough to be able to respect the time scheduled for scrutineering.

Once the inspection is approved, the competing car and the competitors helmets will carry an approval sticker, which must remain attached during the entire event.

### 30.1

The cars or competitors not approved can not take the start of the event and will be considered as disqualified.

After scrutineering, if a vehicle is found not to comply with the Rules, the Steward of the Meeting may set a deadline before which the vehicle must be made to comply.

If, finally the competing car does not comply, the start is not allowed and the car is definitively excluded of the event.

### 30.2

Except for the crew, only one additional person per car may be present at scrutineering area.

If the car requires dead weight, this must be welded or permanent fixed and is marked for future possible checking.

### 30.3 Administrative Checks.

Administrative checks are for the complete crew (driver, co-driver and spare driver/co-driver), will be as follows:

- Show valid regular driving licenses of the members of the crew of their country of origin.
- Show sport licenses valid for the current year of the members of the crew, both the license of country of origin and the FEMADAC
- Deliver a copy of the liability insurance of the service car (if any).
- Foreign competitors are recommended to have the entry form stamped by the Sport Authority of their country of origin, to demonstrate the permission to participate in the Chihuahua Express 2009.

The competitor without all his right licenses (regular driving and sport of his country and FEMADAC) or without insurance for the service vehicle, cannot participate in the event and has not the right to start.

### 30.3 Medical examination.

At the end of administrative checks, each competitor must pass the medical examination and obtain the medical authorization to take part in the event.

If a competitor does not have the medical authorization cannot participate in the event.



Los requisitos para presentarse al examen médico, son:

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

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

### **Artículo 31. Durante el evento.**

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

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

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

#### **31.1**

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

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

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

### **Artículo 32. Revisión final.**

#### **32.1**

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

- Verificar que el automóvil corresponde al que fue presentado al escrutinio antes del evento de acuerdo al Artículo 30.
- Revisar si existen causas para imponer

The requirements to report for medical examination, are:

- All competitors holding a valid FIA license must show it, including his international medical form.
- Competitors aged 40 or more years old, are requested to present a recent electrocardiogram and evidence that they can compete.
- Competitors aged 45 or more years old, are requested to present a recent stress test and evidence that they can compete.

To comply with these requirements is indispensable to obtain the medical authorization to participate in the event.

### **Article 31. During the event.**

Additional inspection may be carried out at any time and place during the event of the crew members as well as of the competing car.

The competitor has the sole responsible to ensure for the administrative and technical conformity with the Rule Book, of himself and of his competing car throughout the entire duration of the event.

The refuse to present the requested competing car or competitor, will cause the disqualification of the leg or the exclusion of the event, subject to the Steward of the Meeting judgment.

#### **31.1**

It is responsibility of the crew alone, that the marks and seals placed or affixed in the competing car during scrutineering are protected and remain intact until the end of the event.

Should the marks or seals are missing at any time, the car is immediately excluded from the event.

Any fraud discovered, and in particular the fact of presenting as intact the marks which have been retouched or seals removed and reallocated, result in immediate exclusion of the crew from the event as well as that of any entrant or crew who has helped or been involved in the carrying out of the fraud.

### **Article 32. Final control.**

#### **32.1**

As soon as the crew arrives to the end of the event, they shall drive its car to the "parc fermé" where a brief check is carried out there to verify:

- That the car corresponds and conforms with the car submitted at the scrutineering before the event specified under Article 30.
- If there is cause to impose the penalties or fines



penalizaciones o multas, de acuerdo al Reglamento

in accordance with this Rule Book.

**32.2**

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

**32.2**

The absence of one of the identification marks or seals allocated during scrutineering, result in exclusion of the event.

**32.3**

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

**32.3**

The competing car of the 6 first places in the general classification and /or each Class or any other car may be selected for detailed inspection and even dismantling may be carried out, at the absolute discretion of the Steward of the Meeting or if a protest is received or by decision of the race Director.

**32.4**

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

**32.4**

Should the above mentioned dismantling be the result of a protest, in addition of the cost of the protest a deposit of the expenses involved, to be paid in advance and covering all costs incurred by the operation plus the expenses demanded by the protested and authorised by the Steward of the Meeting, are demanded from the claimant.

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

If the protest turns out to be founded, the deposit and 90% of the protest fee are reimbursed to the claimant and all the expenses of the dismantling are charged to the defaulting competitor.

**32.5**

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

**32.5**

In the case of inspection or dismantling at the end of the event, it is the responsibility of the competitor to have a person to remove one of the cylinder heads of the engine to verify the displacement or any other operation required to the competing car.

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

It is required (mandatory) to the participants to have an extra cylinder head gasket for this purpose.

En el caso de protestas, éstas deberán ser específicas y por un solo concepto por protesta y deben cumplir con lo indicado en el Artículo 34 de este Reglamento

In the case of protests, these must be specific and only one concept per protest presented and they must comply with the indicated in Article 34 of this Rule Book.

**XI. Resumen de penalizaciones, multas y amonestaciones.**

**XI. Summary of penalties, fines and reprimands.**

**Artículo 33. Resumen de penalizaciones, multas y amonestaciones.**

**Article 33. Summary of penalties, fines and reprimands.**

**33.1 Penalizaciones.**

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

**33.1 Penalties.**

Penalties are expressed in hours, minutes and seconds or in points (one point is equivalent to one second).

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

Not to attend the driver's meeting (driver and co-driver) at the Soberano in Chihuahua city or any other called driver's meeting (daily award dinners to inform the results of the day): 30 seconds.

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

Any competitor with 18 years old or less driving: exclusion of the event.



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

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

Falta de un número de competencia: 15 segundos.

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

Falta de rótulo de tripulante en el vehículo:

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

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

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

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

Infringir las leyes de tránsito:

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

Reparación en lugar indebido: 30 segundos.

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

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

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

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

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

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

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

Only one competitor or more than two persons on board: exclusion of the event.

Missing the “identity card” or lacking correspondance with the crew: disqualification of the leg.

Missing one competing number: 15 seconds.

Missing both competing numbers: disqualification of the leg.

Missing competitor label on the car:

- First time: one minute.
- Second time: disqualification of the leg.

Corrections or amendments on the time card: 15 seconds.

Not to write the cars before and after of the competitor or absence of a time of a passage or a time control in the time card. Not to deliver the time card on time to the official in a post control or at the finish arch or to lose it:

- First time: one minute.
- Second time: 5 minutes.
- Third time: exclusion of the event.

Infringement of traffic laws:

- Minimum: 30 seconds
- Maximum: exclusion of the event, at the Steward of the Meeting’s discretion.

Repairs not allowed: 30 seconds.

To tow, transport or push the competing car or receive help from third party: disqualification of the section or the leg or exclusion of the event if the fault is repeated at the discretion of the Steward of the Meeting.

To block the pass of other competitors, or not allow them to overtake, or behave in an unsporting manner: exclusion of the event.

Not register and identify the service vehicle: 1 minute.

Not to have a liability insurance for the service vehicle valid for the entire event: exclusion of the event, without right to start.

Service vehicle circulating between pace cars and chase car and /or overtake the latter without authorisation of the official driving the chase car: disqualification of the leg.

Service vehicle circulating or improperly parked on a special stage while is competing: exclusion of the event.

Not comply with compulsory advertising requirements: exclusion of the event, not allowed to start.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Entrar en zona de control en sentido distinto al del evento, pasar dos veces un control o reentrar a la zona

Absence or bad fixing or non visible of compulsory advertising: 1 minute. If the fault persists, the penalty may increase at the discretion of the Director of the race.

To refuel out of the gasoline stations or service areas and transport fuel in the competing car or service vehicle: disqualification of the leg where the fault is detected.

The use of windshield of different material of safety unsplinter glass: exclusion of the event.

Cars which after scrutineering not comply with this Rule Book: Exclusion of the event or may be transferred to the Exhibition Category, if the Director of the race, the Steward of the Meeting and the entrant agreed so previously.

To attend to scrutineering with no approved helmets or without the name, blood type, RH factor, etc.: exclusion of the event and start is not allowed, until the competitor present the appropriate helmet.

Not to comply with all mandatory safety measurements: exclusion of the event and start is not allowed.

Late arrival at the start of a leg (starting arch) not being blocked:

- One second for each minute late, up to 15 minutes.
- If lateness is more than 15 minutes: two minutes.

Late arrival more than 15 minutes to the starting area at the beginning of a leg: two minutes.

To block the pass of other competitor at the starting area at the beginning of a leg: 1 minute.

To arrive directly to the first special stage of the day, without attended the starting arch: two minutes plus to start at the end of all competitors and keeping this starting order for all the leg. No more penalties will be applied due to not attending the starting arch.

Not to report to a time control (Control "CH" or "T") or late arrival more than 15 accumulated minutes: one minute at that control and at all following time controls, until the end of the leg. In addition the crew is assigned with the maximum time in all special stages of the penalized sections.

Not to comply with the route specified in the Route Book: one minute in the first time control not passed and at all following time controls, until the end of the leg. In addition the crew is assigned with the maximum time in all special stages after the first control not passed.

To enter a control area in a different direction of the event, or re-cross a control post, or re-enter a control



de control: cinco minutos y en reincidencia descalificación de la sección o incluso de la etapa si la falta vuelve a cometerse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Circular en reversa en un control "C" dentro del área de

area: 5 minutes and if repeated, disqualification of the section or even the leg if the fault is repeated for a third time.

Not to obey the instructions of a control marshal: two minutes as minimum. The penalty may be heavier or it can include a fine.

To cross the arch at the end of a leg more than 15 minutes early or more than 15 minutes late or not to report to the arch:

- First time: two minutes.
- Second time: five minutes.
- Third time: Disqualification of the leg.

Not to cross a passage control "D": one minute.

Time controls ("T" and "CH"):

- Early arrival less than 5 minutes: 5 seconds per minute early.
- Early arrival more than 5 minutes: 5 minutes.
- Late arrival more than one minute and less than 15 accumulated minutes: 1 second per minute late.
- Late arrival more than 15 accumulated minutes: see item 29 above.

To enter a control area more than one minute early: 1 minute. The penalty may be heavier.

Not to start or not to complete a special stage: maximum time assigned to that special stage.

To start a special stage where a competitor is not using crash helmets or not wearing fire-resistant clothing or the seat belts are not fastened: exclusion of the event.

If a competitor starts a special stage without safety equipment (helmets, fire-resistant clothing, fastened seat belts) and he stops at the exit of the control area and visible to the marshal corrects the mistake: five minutes.

To circulate in the opposite direction of the event in a special stage: exclusion of the event.

To push a car inside of a control area (with or without the help from a third party): 30 seconds.

False or jump start of a special stage: 5 seconds per second in advance. The penalty may be heavier if the fault is repeated.

To stop in the control area between control posts "B" and "C": one minute.

Missing the time in the time card at the start or finish of a special stage: two minutes.

To circulate in reverse in a control "C", inside the control



control: cinco minutos.

Interrumpir una velocidad: tiempo máximo asignado a esa velocidad.

Rehusar el arranque de una velocidad: cinco minutos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **33.2 Multas**

area: five minutes.

To interrupt a special stage: maximum time assigned to that stage.

To refuse to start a special stage: five minutes.

To violate the rules of “parc fermé” along the event: disqualification of the leg.

Not to obey an official requesting a repair to the competing car: two minutes.

To exceed the time to repair in a formation area at the starting of the leg: See articles 21 and 22 .

To push the competing car inside of a control area (with or without the help of a third party): 30 seconds.

To violate the rules of “parc fermé” at the end of the event: disqualification of the event.

To report to scrutineering with more persons than allowed: one minute.

If scrutineering of the competing car is not satisfactory: exclusion of the event and start is not allowed.

Not to have the licences and insurance for the service vehicle: exclusion of the event and start is not allowed.

Not to have medical authorisation: exclusion of the event and start is not allowed.

Not to comply with the safety equipment of the competing car: exclusion of the event and start is not allowed.

Not to comply with the safety equipment of the competitors: exclusion of the event and start is not allowed.

To refuse to the scrutineering any time or any place during the event, to the competing car or to the competitor: disqualification of the leg or the event.

Absence of marks or seals allocated during scrutineering: exclusion of the event.

To discover a fraud related with marks or seals allocated during scrutineering: exclusion of the event.

To participate in the fraud of the item above: exclusion of the event.

### **33.2 Fines**



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

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

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

### 33.3 Amonestaciones

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

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

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

## XII. Protestas y apelaciones.

### Artículo 34. Protestas y apelaciones.

El derecho a protestar solamente es privilegio de los competidores.

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

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

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

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

Se pueden presentar los siguientes tipos de protestas:

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

- Que el automóvil de competencia no cumple con el Reglamento de manera definitiva y se solicita

All quantities are in U.S. dollars and may be paid in US dollars or Mexican pesos at the exchange rate decided by the Steward of the Meeting. The payment of the fines must be done before the start of the following stage of which the fine is notified.

The amount of the fine must be delivered to the Steward of the Meeting.

Leading crews not being at Organizer's disposal at the end of each leg: US\$100.00.

### 33.3 Reprimands

The reprimands may be verbal or written and do not necessarily implies a penalty or fine.

However, at the sole discretion of the Steward of the Meeting, the reprimands may be converted into a fines or penalties and even the disqualification of a leg or the exclusion of the event may be pronounced, if the offence in judgment is serious enough.

The reprimands may be due to incorrect or fraudulent actions or attitudes (Article 7.5) and may be accompanied by penalties or fines.

## XII. Protests and appeals.

### Article 34. Protests and appeals.

The right to protest is a privilege only for the competitors.

Nevertheless, the Steward of the Meeting or the Race Director jointly or separately may, even in the absence of such a protest, take the official actions as that they consider necessary for each case.

Any protest related to the application of the regulation, should be delivered in writing the Sports Commissioner for deliberation and joint decision with the Race Director.

The protests should include the names of the crew, number of vehicle, date and firm

The protests can be per person, by crew or equipment. In case of being various equipment the ones that present the protest should be presented a by each equipment or car.

The following type of protests may be lodged:

Against a competitor or his vehicle, before the start of the event, to avoid its participation in the event. In this case the protest must be lodged, the latest 1 hour after finishing the drivers meeting at the Soberano hotel, in Chihuahua city and due to the following:

- The vehicle definitively do not comply with the Rules and the exclusion is requested (the protest



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

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

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

Si un auto de competencia ha arrancado de conformidad con este Reglamento y ha pasado satisfactoriamente el escrutinio, pero en alguna etapa posterior modifica su condición y a simple vista el vehículo no cumple con el Reglamento, pero pretende arrancar esa nueva etapa, la protesta contra ese vehículo debe hacerse antes de arrancar la etapa, en el arco de salida

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

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

La protesta es contra el escrutinador y se solicita:

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

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

- Que el vehículo no cumple con el Reglamento en alguna de sus partes no visibles (la protesta debe ser específica y sólo se acepta un concepto por protesta).

must be specific).

- The vehicle do not correspond with the Class which has been entered and the change of Class is requested (the protest must be specific).
- The competitor do not comply the administrative requirements and his exclusion is requested (the protest shall indicate the requirements not satisfied).

In the case that the violation of non conformance with the Rules by a vehicle is noted at first sight, the protest against that vehicle must be presented before the start of the event.

The protests against vehicles with non conformance at first sight, once the event has started, are considered not founded and are immediately rejected; therefore, these protests must be lodged within the next hour after finishing the drivers meeting

If a competing car has started in accordance with this Rule Book and has passed scrutineering satisfactory, but in some subsequent leg modifies its condition and at first sight the vehicle does not comply with this Rule Book, but is pretending to start to start a new leg, the protest against that vehicle must be done before the start of that leg, at the starting arch and deliver

The protest in writing to the official at the arch and as soon as possible, inform to the Steward of the Meeting, the Director of the race or the Clerk of the Course or the Director of Scrutineering. At the end of the leg, the protest must be delivered to the Steward of the Meeting for revision and in the case, to apply the correspondent penalty for disqualification of the leg or exclusion of the event.

To protest against the result of scrutineering of a vehicle and/or the administrative check of a competitor. In this case the protest must be lodged, the latest, 15 minutes after finishing the scrutineering of that vehicle.

The protest is against the scrutineer and it is requested:

- That the competing car or the driver or the co-driver be accepted to start the event, considering that complies with the rules; or
- That the competing car be included in a particular Class.

Against other competitor at the end of the event, to be excluded. In this case the protest must be lodged, the latest, 30 minutes after the last crew entered the "parc fermé" and due to:

- The vehicle do not comply with the Rule Book in some of its non visible parts (the protest must be specific and only one concept per protest is accepted).



- Que 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 4 siguiente, habiendo informado a algún oficial al momento de cometerla)
- El competidor que viene a bordo no está registrado
- The competitor or the crew must be penalised due to an offence indicated in this Rule Book (the protest must be presented at the end of the leg where the offence was made, as indicated in item 4 below, having informed to an officer at the moment when the offence was occurred)
- The competitor on board is not registered.

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

### 34.1

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

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

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

### 34.2

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

In the cases of item 3 above, the protests may be lodged at the end of any leg, within the 30 minutes following the arrival of the last crew to the finish arch. If the protest is against the driver or the co-driver or the crew.

### 34.1

The protest shall be verbal at the very moment of the fact and before the first official who can take note of that fact and the formal protest must be lodged at the end of the leg, offering as witness the notified official.

To protest the final results of the event. In this case the protest must be lodged, at the latest, one hour after the publication of the provisional results on the official notice board. The procedure is as follows:

- Once the provisional results are posted, the competitor may request for a clarification to these results.
- That request must be immediately analyzed by the Director of the race and the Clerk of the Course and offer a clarification or to modify the provisional results, posting the changes resulted of the clarification as soon as possible.
- After the correspondent modifications have been made, the affected competitors must be notified, to ensure that all understand the changes and agree with them.
- If one of the competitors is not in agreement with the final result, he may proceed with a formal protest in accordance with Article 31.2 of these Rule Book.

### 34.2

Every protest shall be in writing, addressed to the Steward of the Meeting or the Director of the race and accompanied by the sum of \$5,000.00 Mexican pesos fee (or in US dollars) which is not returned if the protest is judged unfounded and the fee is delivered to the CNRM the protest were deemed to be well founded, the 90% of the fee is returned to the claimant and the 10% is delivered to the CNRM.



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

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

### **34.3**

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

### **33.4**

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

### **34.5**

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

### **34.6**

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

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

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

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

### **34.7**

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

Las solicitudes extemporáneas se rechazan inmediatamente.

If the protest requires the dismantling and re-assembly of the motor or different parts of the competing car, the claimant must pay an additional deposit or guarantee which is determined by the Steward of the Meeting and must be enough to cover all possible expenses for the required operation (see Article 27).

If a protest is judged to be unfounded, neither the correspondent fee, nor the additional deposit, nor a part of the entry fee will be returned.

### **34.3**

The expenses incurred by the work and the transport of the vehicle are paid by the claimant with the additional deposit if the protest is unfounded. Conversely, if the claim is judged founded based on the Rule Book the protested competitor will pay all expenses.

### **34.4**

If the protest is unfounded and if the expenses incurred by the protest (scrutineering, transportation, work, materials, etc.) are higher than the deposit amount, the difference must be paid by the claimant. Conversely, if the expenses are less, the difference is returned to him.

### **34.5**

Inadmissible protests are considered those against the decisions of the officials, who in the exercise of their duties and functions are judges of facts (for example: the control marshals).

### **34.6**

The hearing of the claimant and of all parties concerned in the protest shall take place as soon as possible after the formal protest has been lodged. The concerned parties shall be summoned to appear at the hearing and may be accompanied by witnesses.

The Steward of the Meeting must ensure that the summons has been personally received by all persons concerned.

In the absence of any concerned party or his witnesses, the judgment may be go by default.

If judgment cannot be given immediately after the hearing of the parties, they must be informed of the place and time at which the decision will be given.

### **34.7**

Every competitor has the right to request a clarification to the provisional results posted at the end of each leg, within the following hour of its publication. All clarifications requested must be analyzed.

The requests out of time are immediately rejected.



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

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

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

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

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

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

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

### **34.8**

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

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

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

## **XIII. Clasificación y trofeos**

### **Artículo 35. Clasificación**

#### **35.1 Resultados Finales**

Los resultados finales se determinan por la suma de los

All clarification requests must be in writing and addressed to the Director of the race or Steward of the Meeting who are responsible to analyze them jointly with the post marshals and scoring officials.

The Steward of the Meeting, who already has signed the provisional results, must be informed of all requests for clarification and the decisions taken in each case.

The Organizing Committee and the Steward of the Meeting have 24 hours to decide about the clarification requests and post the official results of the leg of the day before, together with the provisional results of the leg of the day.

If a competitor is not in agreement with the decision of his clarification request, he may lodge a protest following the procedure.

In this case the protest is not against the final results, but against the official results of the leg of the day before.

Any request for clarification to the results is not considered as a formal protest; therefore, there is not needed a fee for this purpose, but it must comply with the requirements: to be in writing, opportunely and addressed to the proper person to be taken in account.

Any other way to request a clarification of the results is rejected and considered as inappropriate.

### **34.8**

Every competitor can lodge an appeal against the decision pronounced on him by the Steward of the Meeting.

The appeal must be in writing before the Comisión Nacional de Rallies México (CNRM) within the next two days after the decision on the protest has been notified; provided that within the hour following the notification the Steward of the Meeting has received in writing the intention of the competitor to make an appeal against that decision. If this notification to the Steward of the Meeting is not delivered opportunely, the competitor forfeits his right to appeal.

The appeal must be accompanied with the sum of \$10,000.00 Mexican pesos. The decision of the CNRM is considered as final.

## **XIII. Classification and trophies.**

### **Article 35. Classification**

#### **35.1 Final Results**

The final results are determined by adding the times



tiempos obtenidos en las velocidades más las penalizaciones incurridas durante las secciones de tránsito y cualesquiera otras penalizaciones.

La tripulación del grupo con el menor total de puntos se proclama ganadora absoluta de  
**“Chihuahua Express 2011”.**

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

### **35.2 Empate**

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

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

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

### **35.3**

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

### **35.4 Clasificación Extraoficial**

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

### **35.5 Clasificación Oficial**

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

### **35.6 Protestas y Aclaraciones a los resultados.**

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

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

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

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

obtained in the special stages and the penalties incurred during the transit sections and any other penalties incurred.

The crew with the lowest total points is proclaimed the overall winner of the  
**Chihuahua Express 2011.**

The crew with next lowest total points is the second place and so on. The results for each Class are determined under the same basis.

### **35.2 Draw**

In case of a tied (ex-aequo), the crew which accomplished the best time for the first special stage of the event is proclaimed winner.

If this is not sufficient to be able to decide between the ex-aequo, the times of the second, third, fourth, etc. special stages are taken into consideration until the winner is defined.

This rule is applied at any time during the event, especially to determine the starting order for each leg.

### **35.3**

The results are posted in accordance with the Program (see Chapter III of this Rule Book).

### **35.4 Provisional Classification.**

At the end of each leg, the Organizers publish a provisional classification for the determination of the starting order of the following leg.

### **35.5 Official Classification.**

The classification is official and final at the end of the event, when one hour after the posting of provisional results has elapsed and no protests are lodged or them has been decided

### **35.6 Protests and Clarification at the Results.**

If there are lodged protests or clarification requests, the results are considered as final and official until such clarifications requests and protests have been resolved and there is no notification of the intention to appeal.

If a protested competitor has right to trophies, these are retained until the protest and/or appeal is resolved.

Moreover, if the protest may amend the list of trophies, the list must be published as provisional and all trophies must be retained, until the definitive list may be published, once the protests and appeals are resolved or when the time to respond is expired.

However, if the protest or appeal only affect part of the list of trophies, those not affected may be delivered.



## **Artículo 36. Trofeos.**

### **36.1 Entrega de trofeos.**

La ceremonia de fin de “**Chihuahua Express**”, será en la hora y el lugar designados en el Programa del evento. Todos los competidores clasificados deben asistir a esta ceremonia.

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

### **36.2 Trofeos absolutos.**

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

### **36.3 Trofeos por categorías.**

Serán premiados con medallas dobles del 1° al 3° lugar de la clasificación final de cada categoría.

### **36.4 Premiación y juntas de pilotos.**

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

Al menos un competidor de cada tripulación clasificada y que tiene intención de arrancar en la siguiente etapa, debe presentarse.

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

## **Article 36. Trophies.**

### **36.1 Trophy presentation.**

The trophy presentation for the **Chihuahua Express** will be where the program indicates. All classified competitors should attend the ceremony.

If a competitor has right to a trophy and does not attend the ceremony, he losses his right to the trophy.

### **36.2 Overall trophies.**

Double trophies will be awarded to the first ten overall places of the overall final classification.

### **36.3 Class trophies.**

Double trophies will be awarded to the 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> places of the final classification of each class.

### **36.4 Awards and drivers meetings.**

The results of each leg and the starting order for the following one are informed in the Soberano, at 20:00 hours.

At least one competitor representing each classified crew and with the intention to start the following leg, must attend to these meetings.

Not doing so, results in a penalty of 30 seconds, considering that these dinners are considered driver's meetings.