

# *La Carrera Panamericana*

## Información para Navegantes



**La lectura de este boletín  
es imperativa previa a la  
Junta de Navegantes.**

La información aquí contenida solía darse en las Juntas de Navegantes, haciéndolas largas y tediosas, robando tiempo para los temas de más relevancia.

**Esta información  
no se repetirá en la junta.**

**The reading of this bulletin  
is imperative before the  
Navigators' Meeting**

The information herein used to be given at the Navigators' Meetings, turning them long and tedious, stealing time for the more relevant issues.

**This information  
will not be repeated at the meeting.**

# Information for Navigators

## Official Time

- It will be at the concentration park and at the starting arches 30 minutes before the start.
- During the race, it will be on the official timing car (CRONO) with a sign that reads “HORA OFICIAL”
- In short-wave, radio station WWV, in the bands of 49, 31 and 19 meters, at 5, 10 and 15 megacycles respectively.

## Measurements:

- For the efficient following of the indications in the route book , it is necessary to count with a precision odometer (Halda, Terratrip, Twinmaster, etc.)
- Calibrate your odometer during daytime, with tires inflated at race pressure. Take in account that when pavement and tires warm up, temperature, pressure and diameter of the tires increase, modifying the measuring precision.

The weather (temperature), time of calibration, different trajectories, etc. cause variations in the measured distances. It is suggested to adjust your odometer on course.

Example: Difference of 1%: In a Special stage of 20km = 200m;

In a Transit of 80 km = 800m.

- If you do not have an odometer, look for the kilometer markers. Usually there is one for reference before detours or important points. However, we strongly encourage the use of a precision odometer.

## Competition rules

- These are included in the general rulebook, in the chapter “Running of the Event”
- This will not be explained at the Navigators’ Meeting. Its reading is indispensable to understand the mechanics of the event.
- A Summary of the Penalties is included in article 30.

## Time cards.

- Will be delivered at the starting arches, half an hour before the starting time.
- It is mandatory to write down at the purpose space in the cards your starting time and competing number.
- Competitors have the obligation to do the calculation of their elapsed times at the timed sections and write them down at the provided colored columns.
- Any annotation or amendment, other than the latterly described, done by the competitor at the cards be penalized.
- Any note of the competitor addressed to the Clerk of the Course must be done separately. All of these notes will be followed up.
- Requests of explanation or corrections that are not done in writing are not attended.

# Información para Navegantes

## Hora oficial

- Estará en el parque de concentración y en todos los arcos de salida desde media hora antes del arranque.
- Durante la carrera permanecerá en el tablero del auto de “CRONO” con un letrero que lea “HORA OFICIAL”
- En radio de onda corta, en la estación WWV, en las bandas de 49, 31 y 19 m; a 5, 10 y 15 megaciclos respectivamente.

## Mediciones:

- Para el seguimiento eficiente de las indicaciones de la libreta de ruta, es necesario contar con un odómetro de precisión (Halda, Terratrip, Twinmaster, etc.).
- Calibren su odómetro de día, con las llantas infladas a la presión de carrera. Tomar en cuenta que al calentarse el pavimento y las llantas, cambian temperatura, presión y diámetro de la llanta, variando la medición.

El clima (temperatura), hora de calibración, diferentes trayectorias, etc. hacen variar la precisión de las mediciones. Se sugiere ajustar la medición de su odómetro sobre la marcha.

Ejemplo: Diferencia de 1%: En una Velocidad de 20km = 200m;

En un Tránsito 80 km = 800m.

- Si no traes odómetro, fíjate en las mojoneras. Suele haber una de referencia antes de las desviaciones o puntos importantes. Sin embargo, te recomendamos el uso de un odómetro de precisión.

## Reglas de la competencia

- Están incluidas en el reglamento general, en el capítulo “Desarrollo del Evento”.
- Este no se explicará en la junta de navegantes. Su lectura es imprescindible para comprender la mecánica del evento.
- Se incluye un resumen de las penalizaciones en el artículo 30.

## Tarjetas de tiempos

- Se entregan en los arcos de salida desde media hora antes de la hora de salida.
- Es obligatorio y existen cuadros a propósito en la tarjeta, para la anotación de su hora de arranque y número de competencia.
- El competidor tiene la obligación de hacer el cálculo de sus tiempos transcurridos en las secciones de velocidad y anotarlos en las columnas a color provistas para ello.
- Se penalizará cualquier anotación o corrección hecha por el competidor en las tarjetas fuera de las anteriormente descritas.
- Cualquier nota del competidor al comisario debe hacerse por separado. A todas estas notas se les da seguimiento.
- No se atenderá ninguna solicitud de aclaración o corrección que no sea por escrito.

## **Route book.**

Route books make excellent souvenirs, do not leave them unattended at the reach of people. Same for the master switch key, valuables, etc.

### **Format of the route book**

#### 1. General

- The “PARTIAL” distance is measured from the start of the first sign or indication to the start of the first one at the following line.
- The accumulated distance (ACCUM.), corresponds to the progressive measurement in the odometer from the starting control of the section.
- The regressive distance (RETRO), is the remaining distance to the end of the section in which you are. In the case of Special Stages, it is the remaining distance to the “B” control at the end of the timed section. From the “C” control (end of special stage), it indicates the remaining distance to the “CH” control (end of section).

#### 2. Special stages

- The “PARTIAL” is measured from the beginning of the first curve. It is not the distance from the exit of the last curve to the first one at the following line.

#### 3. Attachments at the end of the day

- Map of the city of arrival.
- Location and route to the hotels.
- Information of the mechanical and spare shops that will remain open after hours.
- Activities of the day, with schedules and places.

#### **Symbolization:**

- The indicated difficulty degree of the curves is **subjective**.
- Admirations marks. Indicate some condition of additional caution, such as, cliffs, dangerous dips, high bumps, gravel, etc.
- Ideograms. See the route book: long and very long curves, slopes, bridges in curve, curves with water, etc
- Others, read the INDICATIONS column at the route book or ask at the meeting.

## **Service stage**

1. There is the possibility of time adjustments at the “CH-P” control at the service.
  - Only in the event of delays on the schedule of the competition during the morning, a post officer (“CH-P” Control) will indicate to the competitors that the time for the service is reduced in some quantity of minutes to compensate the accumulated delay (determined by the Director of the Race).
2. The “CH-P” Controls at the services will only be passage controls, but will penalize any delay over 15 minutes.

## **Libreta.**

Las libretas de ruta son un excelente *souvenir*, no dejarlas al alcance de curiosos. (Idem, llave maestra cortacorriente, valores, etc.)

### **Formato de la libreta**

#### **1. General**

- La distancia “PARCIAL” está medida desde el inicio de la primera seña o indicación hasta el inicio de la primera indicación del siguiente renglón.
- La distancia acumulada (ACUM.), corresponde a la medición progresiva en el odómetro a partir del control de inicio de la sección.
- La distancia regresiva (RETRO), es la que resta para terminar la sección en la que se está. En el caso de las secciones de velocidad, es la distancia restante para el control “B” de fin de velocidad. A partir del control “C” (fin de velocidad), indica la distancia restante al control “CH” (fin de sección).

#### **2. Velocidades**

- El “PARCIAL” está medido desde el principio de la primera curva. No es la distancia desde la salida de la última curva a la primera del siguiente renglón.

#### **3. Anexos al final de la etapa del día**

- Planos de la ciudad a la que se llega.
- Ruta y localización para trasladarse a cada uno de los hoteles asignados.
- Información de los talleres y refaccionarias que permanecerán abiertos.
- Actividades del día, con horarios y lugares.

### **Simbología:**

- El grado de dificultad de las curvas es **subjetivo**.
- Signos de admiración. Indican alguna condición de precaución adicional, tales como, barranco, vado peligroso, topes altos, grava, etc.
- Ideogramas. Ver la libreta: Curvas largas, muy largas, lomos, puente en curva, curva con agua, etc.
- Otros, leer la columna INDICACIONES en la libreta o preguntar en la junta de navegantes.

## **Servicio**

1. Existe la posibilidad de ajuste de tiempos en el control CH-P del servicio.
  - Solo en caso de algún retraso de la competencia durante la mañana, un oficial de control (Control “CH-P”), le indicará a los competidores que el tiempo en el servicio se reduce por alguna cantidad de minutos para compensar el retraso acumulado (determinada por el director del evento).
2. Los controles CH-P en los servicios solo serán de paso, pero penalizarán el retraso superior a 15 minutos.

## Controls

- **Important:** Look at the competition rules the functions of the A, B, C, CH, and CH-P controls and be sure to understand them perfectly.
- At the CH controls, leave enough and exceeded space for the cars that start before you and have not yet arrived.
- The left lane at the “CH” control must remain absolutely free. Rough penalties to anyone who causes an obstruction to free traffic. To the one in double row and to the one that did not leave enough space for the maneuver of the one that arrived late. It is imperative not to block the left lane. It is used by delayed cars, patrols, control officers, ambulances and first intervention vehicles.
- If you arrive late at the end of a stage, you should not get in line behind the last car. For such cases, the demand to maintain the left lane free and the existence of a “control zone” before the “CH” control.
- Do not ask questions nor give explanations to the control officer. It is not his function and neither have they the time to attend you. Since you arrive to his post, the control officer has less than 20 seconds to count down your departure time and to write it down.

## Special stages

1. At the time you get to “CH” control you must be ready to start the special stage; with fastened and tightened seat belts; buckled helmets; etc.
2. If you jump the start, you are not earning a second, you are being penalized with five seconds.
3. A caught car is an overtaken car. There is only a reason why a car that started 30 seconds later, has caught up with you. It is faster. It has right of way.
4. **At the moment of crossing the “B” control, stop accelerating and prepare to make a mandatory stop at the coming “C” control.**
5. Do not overtake another car between the “B” and the “C” controls. Maintain the passing order at “B” at the arrival to “C”. This avoids confusion to the control officers.
6. After the “C” control, reverse is forbidden. If you go past the “C”, stop after the “control zone” and walk back.
7. Approximately each 20 cars there will be a window of 3 or 4 minutes for the first intervention vehicles.
8. If an “A” control is relocated because any condition of the road, zero your odometer at the supposed location according to the route book, so the INDICATIONS’ measurements (ACCUM.) match.
9. If you have a spin or any other kind of eventuality on the road, consider that in 30 seconds (or less) the following car is coming. Plan in advance what to do in these cases before the start. The flags should be at hand and easily accessible. They should be used appropriately.
10. The same for the case of blown engines.  
Use your flags to let other competitors know the existence of oil on the road. Place yourself well before the oil spot.

## Controles

- **Importante:** Ver en las reglas de la competencia el funcionamiento de los controles A, B, C, CH, y CH-P y asegurarse de entenderlo perfectamente.
- En los controles CH, dejar espacio suficiente y sobrado para los autos que aún no hayan llegado y que arrancan adelante.
- El carril izquierdo en el control “CH” debe quedar absolutamente libre. Fuerte penalización a quien ocasione una obstrucción al tráfico. Al de la doble fila y al que no dejó el espacio suficiente para la maniobra del que llega después. Es imperativo no obstruir el carril izquierdo. Lo utilizan los autos retrasados, patrullas, oficiales de control, ambulancias y autos de primera intervención.
- Si llegan retrasados al final de una etapa, no deben formarse en el orden en que llegaron. Para ello es la exigencia de mantener libre el carril izquierdo y la existencia de una “zona de control” antes del control CH.
- No hacer preguntas ni aclaraciones al control. No es su función ni tiene tiempo. Desde que llegas el control tiene menos de 20 segundos para darte la salida y anotarla.

## Velocidades

1. Al presentarse al control CH ya deben estar listos para arrancar la etapa de velocidad; con los cinturones abrochados y ajustados; cascos puestos; etc.
2. Si te comes la salida, no ganas un segundo, te penalizan cinco.
3. Auto alcanzado es auto pasado. Solo hay una razón por la que un auto que arrancó 30 segundos después, te haya alcanzado. Es más rápido. Tiene derecho de paso.
4. **Al pasar el control B, dejar de acelerar y prepararse para hacer alto total en el control C.**
5. No rebasar autos entre el B y el C. Conservar orden de paso en el “B” a la llegada al “C”. Esto evita confundir al control.
6. Después del C no se permite la reversa. Si te pasaste del “C”, debes detenerte después de la zona de control y caminar de regreso.
7. Aproximadamente cada 20 autos habrá entre 3 y 4 minutos de holgura para los autos de primera intervención.
8. Si las condiciones del camino obligan a mover un control “A”, borrar el odómetro en la localización supuesta según la libreta para que las mediciones concuerden.
9. En caso de trompos o despistes, considerar que a 30 segundos (o menos) viene el auto que les sigue. Planear qué hacer en estos casos antes de tomar la salida. Las banderas deben estar a la mano y fácilmente accesibles. Deben usarse apropiadamente.
10. Igualmente en caso de rotura de motor. Avisar con banderas la existencia de aceite en la carretera. Hacerlo bastante antes de la mancha de aceite.

## **Racetracks**

- The special stage at the racetrack functions in the same way as any other timed stage, passing the CH control at your proper time and starting at its time one car each 30 seconds. After the indicated passes by “B” control, exit the track to the “C” control.
- Use the exit lane. The B control will only time those cars using the exit lane.

## **Start and Finish Arches**

- Park your cars half an hour before your departure time.
- Park at a logical place according to your starting order. If you obstruct the formation, you will be sanctioned.
- In cities with transit operatives, do not cross blindly at traffic lights. Even if you are given the right of pass by a police officer.
- The arch controls, of exit and arrival, will be functional and will register your passing in a time control card.
- The arch controls will receive any request of explanation or complain in writing, but will not resolve it. He will turn it to the official of competence

## **Starting Order**

- The starting order is not the classification place in La Carrera Panamericana.
- It will be assigned according to the results of the previous day, without distinguishing categories.
- In case of car accident, change of gearbox, engine, carburetor, etc., you have to report it to Víctor Pérez, Chief of Scrutineering, or to Carlos Cordero, Clerk of the Course, for inspection, thus, you are included in the following day’s starting order.
- If for any reason you did not cross the arrival arch, it will be assumed that you are out of the race and will not take the start at the following day. If you intend to take the start on the next day, you must request in writing your inclusion. Otherwise you will not be assigned a starting time.

## **Day’s Results**

- It will be noted next to the penalties, an explanatory code that identify each penalty, according to the “Summary of Penalties” that is included in article 30 of the rulebook.
- In case of incurring in more than one penalty, the code will appear as “99”.

## **Official Protests**

- Only with the Steward of the Meeting. These must be in writing and accompanied by the respective deposit.

## **Autódromos**

- La etapa del autódromo funciona igual que cualquier otra etapa de velocidad, pasando el control CH en su debido tiempo y arrancando en su hora un auto cada 30 segundos. Después de los pasos indicados por el control “B”, salir de la pista al control C.
- Usar el carril de salida. El control B solo cronometrará a los autos que utilicen este carril.

## **Arcos de salida y de fin de etapa**

- Estacionar sus autos desde media hora antes de su hora de salida.
- Estacionarse en un lugar lógico según su orden de arranque. Si entorpecen la formación, serán sancionados.
- En ciudades con operativos de tránsito, no crucen a ciegas en los semáforos. Aunque les de el paso un oficial de tránsito.
- Los controles de arco, tanto de salida como de llegada serán funcionales y registrarán su paso en una hoja de control.
- Los controles de arco, recibirán cualquier solicitud de aclaración, o queja por escrito, pero no la resolverá. La turnará al oficial competente.

## **Orden de arranque**

- El orden de arranque no es el lugar de clasificación en La Carrera Panamericana.
- Se asignará según los resultados del día previo, sin distinguir categorías.
- En caso de accidentes, cambio de caja, motor, carburador, etc., deberán reportarlo a Víctor Pérez, Jefe de Escrutinio o a Carlos Cordero, Director de Carrera, para inspección y para que se les incluya en el orden de salida del día siguiente.
- Si por cualquier razón no cruzaron el arco de llegada, se asumirá que ya están fuera de la competencia y no tomarán la salida al día siguiente. Si piensan arrancar, deben solicitar por escrito su inclusión. De otro modo no se les asignará hora de arranque.

## **Resultados del Día**

- Se anotará junto a las penalizaciones, una clave aclaratoria que identifique a qué obedece cada penalización, según la tabla de Resumen de Penalizaciones que se incluye en el artículo 30 del reglamento.
- En caso de incurrir en más de una penalización, la clave aparecerá como “99”.

## **Protestas Oficiales**

- Únicamente con el comisario del evento. Deberán ser por escrito y acompañadas del depósito respectivo.

## **Service Cars**

- The service vehicles should carry official sticker bases that identify them as “SERVICE” and with the competition number of the car which they are supporting
- Service and chase cars can’t circulate in the special stages.
- When the special stage is cleared they can not overtake the Barredora (Sweep vehicle).
- Their driving should not interfere with the official cars of the event.
- It is forbidden for them to be in the area of the arrival arches during the times of the event.
- Any violation will sanction the car to which they support. With possible disqualification.
- The special route book for services has transfer indications from the starting city to the service, destination city, and to the hotels, by alternate routes, generally by toll roads.

## **Preclassification Stage**

- Do not take risks. It only defines the starting order and does not accumulate time for the event.

## **Statistics of Accidents**

- A bit more than half of the accidents of La Carrera Panamericana occur during the first special stages of the first day, before the Service.
  - 50% of the accidents of La Carrera Panamericana occur during the first 10% of the timed sections

At the start of the race, the tyres are cold, driver and navigator are not yet in competence rhythm. Don’t try to win the race in the morning of the first day. When arriving to the first service, you will still have several thousands of kilometers ahead until the finish line.

“Sooner or later you are going to realize, just as I did, there is a difference between knowing the road and going through it.”

Morpheus, The Matrix.

## **Autos de servicio**

- Los autos de servicio deberán llevar calcomanías oficiales de base que los identifique como “SERVICIO” y con el número del auto de competencia al que están apoyando
- Los autos de apoyo y servicio no deben circular dentro de las etapas de velocidad.
- No pueden rebasar a la barredora al abrirse las etapas de velocidad.
- Tienen prohibido estar en el área de los arcos de llegada durante los horarios del evento.
- Su manejo no debe interferir con los autos del operativo.
- Cualquier violación sancionará al auto al que apoyan. Con posible descalificación.
- La libreta de ruta especial para servicios, tiene indicaciones para trasladarse de la ciudad de salida al servicio, ciudad de destino y hoteles, por rutas alternas, generalmente por autopistas.

## **Etapas de Preclasificación**

- No tomar riesgos. Solamente define lugar de arranque, no acumula tiempos para el evento.

## **Estadísticas de accidentes**

- Poco más de la mitad de los accidentes de La Carrera Panamericana ocurren durante las primeras secciones de velocidad del primer día, antes del Servicio.
  - El 50% de los accidentes de La Carrera Panamericana ocurren en el primer 10% de las secciones de velocidad.

Al arrancar la carrera, las llantas están frías, piloto y navegante no están todavía en ritmo de competencia. No trates de ganar la carrera en la mañana del primer día. Al llegar al primer servicio te faltarán todavía varios miles de kilómetros por recorrer hasta la meta final.

“Tarde o temprano te darás cuenta, como yo lo hice, que no es lo mismo conocer el camino que recorrerlo”

Morfeo, The Matrix.

Sustituir esta página  
por aquella con los logotipos de los  
patrocinadores  
de La Carrera Panamericana