



*La Carrera
Panamericana*
The Ultimate Road Race



REGLAMENTO RULE BOOK

VERSIÓN/VERSION 2024-001 A
ÚLTIMA ACTUALIZACIÓN / LAST UPDATE 10/04/2024



2024



CONTENIDO	
I.	EVENTO Y FECHA 8
II.	INTRODUCCIÓN 8
III.	RECOMENDACIONES Y REQUISITOS 9
	RECOMENDACIONES IMPORTANTES RELACIONADAS CON EL PROGRAMA 9
IV.	PROGRAMA 2024 12
V.	ORGANIZACIÓN Y AUTORIDADES 16
	ARTÍCULO 1. ORGANIZACIÓN 16
	1.1 Definición 16
	1.2 Comité Organizador 16
	1.3 Autoridades Deportivas 17
	ARTÍCULO 2. DEFINICIÓN Y SANCIÓN DE LA CARRERA PANAMERICANA 2024 17
	2.1 Autoridades Deportivas: 17
VI.	CONDICIONES GENERALES 17
	ARTÍCULO 3. DESCRIPCIÓN DEL EVENTO 17
	3.1 ETAPAS Y TIPOS DE SECCIONES: 18
	ARTÍCULO 4. ELEGIBILIDAD DE LOS AUTOS DE COMPETENCIA 19
	ARTÍCULO 5. ELEGIBILIDAD DE LOS COMPETIDORES 19
	5.1 ELEGIBILIDAD DE LOS COMPETIDORES 19
	5.2 FALTA DE CUMPLIMIENTO 19
	5.3 PILOTO / COPILOTO ADICIONAL 19
	5.4 ROPA OFICIAL PARA PILOTO / COPILOTO ADICIONAL 20
	ARTÍCULO 6. ENMIENDAS Y COMPLEMENTOS AL REGLAMENTO 20
	6.1 BOLETINES REGULATORIOS 20
	6.2 PUBLICACIÓN DE LOS BOLETINES 20
	6.3 MODIFICACIONES AL REGLAMENTO 20
	ARTÍCULO 7. APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO 20
	7.1 RESPONSABLE 20
	7.2 PROTESTAS 21
	7.3 DEFINICIONES 21
	7.4 RESPONSABILIDAD DEL PARTICIPANTE 21
	7.5 JUEZ – COMISARIOS DEPORTIVOS 21
	7.6 PENALIZACIONES 22
	7.7 USO DE LA MARCA REGISTRADA "LA CARRERA PANAMERICANA" 22

CONTENTS	
I.	EVENT AND DATE 8
II.	INTRODUCTION 8
III.	RECOMMENDATIONS AND REQUIREMENTS 9
	IMPORTANT NOTES RELATED TO THE PROGRAM 9
IV.	PROGRAM 2024 12
V.	ORGANIZATION AND AUTHORITIES 16
	ARTICLE 1. ORGANIZATION 16
	1.1 Definition 16
	1.2 Organizing Committee 16
	1.3 Sports Authorities 17
	ARTICLE 2. DEFINITION AND ENDORSEMENT OF LA CARRERA PANAMERICANA 2024 17
	2.1 Sports Authorities: 17
VI.	GENERAL CONDITIONS 17
	ARTICLE 3. DESCRIPTION OF THE EVENT 17
	3.1 STAGES AND TYPES OF SECTIONS: 18
	ARTICLE 4. ELIGIBILITY OF THE COMPETING CARS 19
	ARTICLE 5. ELIGIBILITY OF THE COMPETITORS 19
	5.1 ELIGIBILITY OF THE COMPETITORS 19
	5.2 NON-COMPLIANCE 19
	5.3 ADDITIONAL DRIVER / CO-DRIVER 19
	5.4 OFFICIAL CLOTHING FOR ADDITIONAL DRIVER / CO-DRIVER 20
	ARTICLE 6. AMENDMENTS AND SUPPLEMENTS TO THE REGULATION 20
	6.1 REGULATORY BULLETINS 20
	6.2 PUBLICATION OF BULLETINS 20
	6.3 MODIFICATIONS TO THE REGULATION 20
	ARTICLE 7. APPLICATION AND INTERPRETATION OF THE REGULATION 20
	7.1 OFFICER IN CHARGE 20
	7.2 PROTESTS 21
	7.3 DEFINITIONS 21
	7.4 RESPONSIBILITY OF THE PARTICIPANT 21
	7.5 JUDGE – SPORTING STEWARD 21
	7.6 PENALTIES 22
	7.7 USE OF THE TRADEMARK "LA CARRERA PANAMERICANA" 22



7.8 HOTELES SEDE	23	7.8 HOST HOTELS	23
VII. OBLIGACIONES GENERALES PARA LATRIPULACIÓN	23	VII. GENERAL OBLIGATIONS FOR THE CREW	23
ARTÍCULO 8. TRIPULACIONES	23	ARTICLE 8. CREWS	23
8.1 DEFINICIÓN	23	8.1 DEFINITION	23
8.2 MENORES DE EDAD	23	8.2 MINORS	23
8.3 LICENCIAS	24	8.3 LICENSES	24
8.4 COBERTURA DE LA LICENCIA FEMADAC	24	8.4 COVERAGE OF THE FEMADAC LICENSE	24
8.5 DURANTE EL EVENTO	24	8.5 DURING THE EVENT	24
8.6 CAMBIOS DE MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN	24	8.6 CREW MEMBER CHANGES	24
8.7 ACREDITACIÓN / TARJETA DE IDENTIFICACIÓN.	25	8.7 ACCREDITATION / IDENTIFICATION CARD.	25
ARTÍCULO 9. INSCRIPCIONES Y REQUISITOS DEL AUTO	25	ARTICLE 9. REGISTRATION AND REQUIREMENTS OF THE CAR	25
9.1 INSCRIPCIONES	25	9.1 REGISTRATION	25
9.2 REQUISITOS	26	9.2 REQUIREMENTS	26
9.3 COMPETIDORES REGISTRADOS FUERA DE MÉXICO	26	9.3 COMPETITORS REGISTERED OUTSIDE OF MEXICO	26
9.4 TRANSPORTACIÓN Y ENTRADA DE LOS AUTOS A MÉXICO	27	9.4 TRANSPORTATION AND ENTRY OF CARS INTO MEXICO	27
9.5 AGENTE ADUANAL RECOMENDADO	28	9.5 RECOMMENDED CUSTOMS BROKER	28
ARTÍCULO 10. NÚMEROS DE COMPETENCIA Y ORDEN DE ARRANQUE	28	ARTICLE 10. RACE NUMBERS AND STARTING ORDER	28
10.1 GRUPOS Y CATEGORÍAS	28	10.1 GROUPS AND CATEGORIES	28
10.2 SECCIÓN DE CLASIFICACIÓN	29	10.2 CLASSIFICATION SECTION	29
10.3 ORDEN DE ARRANQUE	29	10.3 STARTING ORDER	29
10.4 NÚMEROS DE COMPETENCIA	30	10.4 COMPETITION NUMBERS	30
10.5 AUSENCIA DE NÚMEROS DE COMPETENCIA	30	10.5 ABSENCE OF COMPETITION NUMBERS	30
10.6 CONFIRMACIÓN DE REGISTRO Y ASIGNACIÓN DE NÚMEROS	30	10.6 CONFIRMATION OF REGISTRATION AND ASSIGNMENT OF NUMBERS	30
10.7 IDENTIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN EN EL AUTO DE COMPETENCIA	31	10.7 IDENTIFICATION OF THE CREW IN THE COMPETING CAR	31
ARTÍCULO 11. LEYES DE TRÁNSITO	31	ARTICLE 11. TRAFFIC LAWS	31
ARTÍCULO 12. REPARACIONES	32	ARTICLE 12. REPAIRS	32
12.1 ÁREAS OFICIALES	32	12.1 OFFICIAL AREAS	32
12.2 AYUDA EXTERNA	32	12.2 EXTERNAL HELP	32
12.3 ACCIONES PROHIBIDAS:	32	12.3 PROHIBITED ACTIONS:	32
ARTÍCULO 13. VEHÍCULOS DE APOYO	33	ARTICLE 13. SUPPORT VEHICLES	33
13.1 REGISTRO Y SEGURO	33	13.1 REGISTRATION AND INSURANCE	33
13.2 CIRCULACIÓN - VEHÍCULOS DE SERVICIO	33	13.2 CIRCULATION - SERVICE VEHICLES	33
13.3 DURANTE LAS SECCIONES DE VELOCIDAD	33	13.3 DURING THE SPEED SECTIONS	33
ARTÍCULO 14. PUBLICIDAD	34	ARTICLE 14. ADVERTISING	34
14.1 PUBLICIDAD Y PATROCINADORES	34	14.1 ADVERTISING AND SPONSORS	34



14.2 EXCLUSIÓN POR FALTA DE PUBLICIDAD	35	14.2 EXCLUSION FOR LACK OF ADVERTISING	35
14.3 PENALIZACIÓN	35	14.3 PENALTIES	35
VIII. ELEGIBILIDAD Y CATEGORÍAS DE LOS AUTOS DE COMPETENCIA	35	VIII. ELIGIBILITY AND CATEGORIES OF COMPETING CARS	35
ARTICULO 15. ELEGIBILIDAD DE LOS AUTOS DE COMPETENCIA	35	ARTICLE 15. ELIGIBILITY OF THE COMPETING CARS	35
A. Grupo de Autos Panamericanos.	35	A. Pan American Cars Group.	35
B. Grupo de Autos Históricos.	36	B. Historic Cars Group.	36
C. Autos Porsche Panam Cup.	36	C. Porsche Panam Cup cars.	36
D. Autos de Exhibición.	36	D. Exhibition Cars	36
ARTÍCULO 16. CATEGORÍAS.	36	ARTICLE 16. CATEGORIES.	36
16.1 "TURISMO DE PRODUCCIÓN"	36	16.1 "TURISMO DE PRODUCCIÓN"	36
16.2 "TURISMO MAYOR"	40	16.2 "TURISMO MAYOR"	40
Relaciones Turismo Mayor	44	Turismo Mayor Ratios	44
16.3 "SPORT MENOR"	45	16.3 "SPORT MINOR"	45
16.4 "SPORT MAYOR"	46	16.4 "SPORT MAYOR"	46
Relaciones Sport Mayor	49	Sport Mayor Ratios	49
16.5 "ORIGINAL PANAM"	50	16.5 "ORIGINAL PANAM"	50
16.6 "HISTÓRICA A"	52	16.6 "HISTÓRICA A"	52
16.7 "HISTÓRICA A PLUS"	54	16.7 "HISTÓRICA A PLUS"	54
16.8 "HISTÓRICA B"	57	16.8 "HISTÓRICA B"	57
16.9 "HISTÓRICA B PLUS"	59	16.9 "HISTÓRICA B PLUS"	59
16.10 "HISTÓRICA C"	61	16.10 "HISTÓRICA C"	61
Relaciones Histórica C	66	Histórica C Ratios	66
16.11 "HISTÓRICA C PLUS"	68	16.11 "HISTÓRICA C PLUS"	68
Relaciones Histórica C Plus	72	Histórica C Plus Ratios	72
16.12 "HISTÓRICA E"	73	16.12 "HISTÓRICA E"	73
16.13 "HISTÓRICA E PLUS"	73	16.13 "HISTÓRICA E PLUS"	73
16.14 AUTOS HISTÓRICOS DE COMPETENCIA EN CARRETERA / AUTOS TIPO RALLY Y AUTOS APROBADOS POR EL COMITÉ ORGANIZADOR	75	16.14 HISTORIC ROAD COMPETITION CARS / RALLY TYPE CARS AND CARS APPROVED BY THE ORGANIZING COMMITTEE	75
16.15 AUTOS DE EXHIBICIÓN	77	16.15 EXHIBITION CARS	77
ARTÍCULO 17. COMBUSTIBLE	77	ARTICLE 17. FUEL	77
ARTÍCULO 18. MODIFICACIONES A LOS AUTOS DE COMPETENCIA	78	ARTICLE 18. MODIFICATIONS TO THE COMPETING CARS	78
A. GRUPO DE AUTOS PANAMERICANOS	78	A. PAN AMERICAN CARS GROUP	78
B. GRUPO DE AUTOS HISTÓRICOS	83	B. HISTORIC CARS GROUP	83
ARTÍCULO 19. AUTOS NO ELEGIBLES.	86	ARTICLE 19. NON-ELIGIBLE CARS.	86



EXCLUSIONES	86	EXCLUSIONS	86
19.1. TURISMO DE PRODUCCIÓN Y SPORT MENOR	86	19.1. TURISMO DE PRODUCCIÓN AND SPORT MENOR	86
19.2. TURISMO MAYOR Y SPORT MAYOR	86	19.2. TURISMO MAYOR AND SPORT MAYOR	86
19.3. GRUPO DE AUTOS HISTÓRICOS	86	19.3. HISTORIC CARS GROUP	86
19.4. CLASIFICACIÓN EN LA CATEGORÍA DE EXHIBICIÓN	87	19.4. CLASSIFICATION IN THE EXHIBITION CATEGORY	87
19.5. REEMBOLSO DE CUOTA DE REGISTRO.	87	19.5. REGISTRATION FEE REFUND.	87
IX. EQUIPO DE SEGURIDAD	87	IX. SAFETY EQUIPMENT	87
ARTÍCULO 20. EQUIPO DE SEGURIDAD OBLIGATORIO	87	ARTICLE 20. MANDATORY SAFETY EQUIPMENT	87
20.1. Sujetadores de cofre	87	20.1. Hood pins	87
20.2. Extintor de fuego	87	20.2. Fire extinguisher	87
20.3. Roll Cage	88	20.3. Roll Cage	88
20.4. Elementos de protección de los brazos	90	20.4. Arm protection elements	90
20.5. Cinturones de seguridad	91	20.5. Safety belts	91
20.6. Asientos	92	20.6. Seats	92
20.7. Equipo eléctrico obligatorio	93	20.7. Mandatory electric equipment	93
20.8. Equipo de emergencia obligatorio	93	20.8. Mandatory emergency equipment	93
20.9. Cascos y Dispositivo de soporte para cabeza y cuello	94	20.9. Helmets and Frontal Head Restraint (FHR)	94
20.10. Ropa / Overol	95	20.10. Clothing / Overalls	95
20.11. Obligatoriedad	96	20.11. Compliance	96
ARTÍCULO 21. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD	96	ARTICLE 21. SECURITY RECOMMENDATIONS	96
21.1. Altura mínima recomendada	96	21.1. Recommended minimum height	96
21.2. Luces para niebla.	96	21.2. Fog lights.	96
21.3. Equipo de navegación.	96	21.3. Navigation equipment	96
X. DESARROLLO DEL EVENTO	97	X. RUNNING OF THE EVENT	97
ARTÍCULO 22. ARRANQUE	97	ARTICLE 22. START	97
22.1. Orden de arranque e intervalo entre tripulaciones	98	22.1. Starting order and interval between crews	98
22.2. Paso por los controles de tiempo y retraso	98	22.2. Passing through time controls and delays	98
22.3. Hora oficial	99	22.3. Official time	99
22.4. Ruta	99	22.4. Route	99
ARTÍCULO 23. CONTROLES	100	ARTICLE 23. CONTROLS	100
23.1. Señalización de controles	100	23.1. Controls signage	100
23.2 Señalización en controles de tiempo y en las Secciones de Velocidad.	100	23.2 Signaling at time control and in Speed Sections.	100
23.3 Zonas de control	100	23.3 Control Zones	100
23.4 Tiempo dentro de la Zona de Control	100	23.4 Time within the Control Zone	100



23.5 Entrada a la Zona de Control	101	23.5 Entry to the Control Zone	101
23.6 Tarjeta de Tiempos y el tiempo real registrado.	101	23.6 Timecard and Real-Time Recorded.	101
23.7 Apertura y cierre de los puestos de control	103	23.7 Opening and closing of control posts	103
23.8 Instrucciones de los oficiales de control	103	23.8 Instructions of control Marshals	103
23.9 Identificación de los oficiales de control	103	23.9 Identification of control Marshals	103
ARTÍCULO 24. CONTROLES DE PASO "CH-P"	103	ARTICLE 24. PASS CONTROLS "CH-P"	103
24.1. Controles de paso "CH-P"	103	24.1. Pass controls "CH-P"	103
24.2. Controles de tiempo	104	24.2. Time controls	104
24.3. Retiros / Atrasos	107	24.3. Retirement / Late Checks	107
ARTÍCULO 25. SECCIÓN DE VELOCIDAD	110	ARTICLE 25. SPEED SECTION	110
25.1. Descripción	110	25.1. Description	110
25.2. Equipo de seguridad requerido	110	25.2. Mandatory safety equipment	110
25.3. Dirección del evento	110	25.3. Event direction	110
25.4. Inicio de una Sección de Velocidad	110	25.4. Starting a Speed Section	110
25.5. Atraso del inicio	111	25.5. Start delay	111
25.6. Arranque en falso	111	25.6. False start	111
25.7. Final de una Sección de Velocidad	111	25.7. Finishing a Speed Section	111
25.8. Tiempo no registrado	112	25.8. Time not recorded	112
25.9. Formato de tiempo	112	25.9. Time format	112
25.10. Asistencia de terceros	112	25.10. Third-Party Assistance	112
25.11. Intervalos para iniciar	113	25.11. Starting intervals	113
25.12. Interrupción de una Sección de Velocidad	113	25.12. Interruption of a Speed Section	113
25.13. No iniciar una Sección de Velocidad	113	25.13. Not starting a Speed Section	113
ARTÍCULO 26. "PARQUE CERRADO"	114	ARTICLE 26. "PARC FERMÉ"	114
26.1. Definición	114	26.1. Definition	114
26.2. Reglas del "parque cerrado"	114	26.2. "Parc fermé" rules	114
26.3. Excepciones	114	26.3. Exceptions	114
26.4. Asistencia de terceros	115	26.4. Third-Party Assistance	115
26.5. "Parque Cerrado" al final del evento	115	26.5. "Parc fermé" at the end of the event	115
26.6. Penalizaciones	115	26.6. Penalties	115
Señalizaciones	116	Señalizaciones / Signs	116
Carnet de Tiempos	117	Carnet de Tiempos / Timecard	117
Carnet de Tiempos	118	Carnet de Tiempos / Timecard	118
XI. ESCRUTINIO	119	XI. SCRUTINEERING	119
ARTÍCULO 27. REQUERIMIENTOS	119	ARTICLE 27. REQUIREMENTS	119



ARTÍCULO 28. ANTES Y DURANTE EL EVENTO 119

- 28.1. Escrutinio 119
- 28.2. Revisiones hechas en el escrutinio 120
- 28.3. Equipo de seguridad de los competidores y del auto de competencia. 121
- 28.4. Revisiones adicionales 121
- 28.5. Marcas y sellos en el auto 121
- 28.6. Fraude 121

ARTÍCULO 29. CONTROL FINAL 121

- 29.1. Último Parque Cerrado 121
- 29.2. Ausencia de marcas o sellos 121
- 29.3. Inspección final de autos ganadores 122
- 29.4. Costo de desmantelar un auto 122
- 29.5. Inspección adicional 122

XII. PENALIZACIONES Y AMONESTACIONES 122

ARTÍCULO 30. RESUMEN DE PENALIZACIONES Y AMONESTACIONES 122

- 30.1. Penalizaciones 123
- 30.2. Amonestaciones 131

XIII. PROTESTAS Y APELACIONES 131

ARTÍCULO 31. PROTESTAS Y APELACIONES 131

- 31.1. El derecho a protestar 131
- 31.2. Cuota de la protesta 133
- 31.3. Gastos adicionales 134
- 31.4. Protesta infundada 134
- 31.5. Protesta inadmisibles 134
- 31.6. Derechos del protestante 134
- 31.7. Solicitud para aclaración de resultados 134
- 31.8. Apelaciones 135

XIV. CLASIFICACIÓN Y TROFEOS 136

ARTÍCULO 32. CLASIFICACIÓN 136

- 32.1. Clasificación general 136
- 32.2. Empate 136
- 32.3. Publicación de resultados 136
- 32.4. Clasificación final 136
- 32.5. Resultados preliminares de la etapa 136

ARTICLE 28. BEFORE AND DURING THE EVENT 119

- 28.1. Scrutineering 119
- 28.2. Items checked during scrutineering 120
- 28.3. Safety equipment of the competitors and the competition car. 121
- 28.4. Additional inspections 121
- 28.5. Marks and stickers on the car 121
- 28.6. Fraud 121

ARTICLE 29. FINAL CONTROL 121

- 29.1. Last Parc fermé 121
- 29.2. Absence of marks or stickers 121
- 29.3. Final inspection of winning cars 122
- 29.4. Cost to dismantle a car 122
- 29.5. Additional inspection 122

XII PENALTIES AND WARNINGS 122

ARTICLE 30. SUMMARY OF PENALTIES AND WARNINGS 122

- 30.1. Penalties 123
- 30.2. Warnings 131

XIII PROTESTS AND APPEALS 131

ARTICLE 31. PROTESTS AND APPEALS 131

- 31.1. The right to protest 131
- 31.2. Protest fee 133
- 31.3. Additional costs 134
- 31.4. Unfounded protest 134
- 31.5. Inadmissible protest 134
- 31.6. Rights of the claimant 134
- 31.7. Request for clarification of results 134
- 31.8. Appeals 135

XIV. CLASSIFICATION AND TROPHIES 136

ARTICLE 32. CLASSIFICATION 136

- 32.1. Overall classification 136
- 32.2. Tie 136
- 32.3. Publication of results 136
- 32.4. Final classification 136
- 32.5. Preliminary stage results 136



32.6. Solicitud para aclaración de resultados	137	32.6. Request for clarification of results	137
ARTÍCULO 33. ENTREGA DE TROFEOS, PREMIACIÓN Y JUNTAS DE PILOTOS	137	ARTICLE 33 DELIVERY OF TROPHIES, AWARD CEREMONY, AND DRIVER'S MEETINGS	137
33.1. Entrega de trofeos	137	33.1. Delivery of trophies	137
33.2. Trofeos absolutos	137	33.2. Overall trophies	137
33.3. Trofeos por categorías	137	33.3. Trophies by categories	137
33.4. Premiación por etapa	137	33.4. Award by stage	137
33.5. Premiación y juntas diarias de pilotos.	138	33.5. Awards and daily driver's meetings	138
APÉNDICE 1 – GLOSARIO	139	APPENDIX 1 – GLOSSARY	139
APÉNDICE 2 – SEGURIDAD Y ETIQUETAS	141	APPENDIX 2 – SAFETY AND LABELS	141
APÉNDICE 3 SECUENCIA DE SEÑALES DE CONTROL Y PIZARRÓN CONTROL A	148	APPENDIX 3 SEQUENCE OF CONTROL SIGNALS AND "A" CONTROL BOARD	148
APÉNDICE 4 DIBUJO DE REFERENCIA PARA CONSTRUIR UN CHASIS NUEVO	151	APPENDIX 4 REFERENCE DRAWING FOR BUILDING A NEW CHASSIS	151
APÉNDICE 5 DIAGRAMA DE COLOCACIÓN DE MARCAS	152	APPENDIX 5 MARKING PLACEMENT DIAGRAM	152
APÉNDICE 6 TABLA CLASES POR CUBICAJE	152	APPENDIX 6 CLASS TABLE BY DISPLACEMENT	152
NOTAS	153	NOTES	153



I. EVENTO Y FECHA

La Secretaría de Turismo (SECTUR), la Comisión Nacional del Deporte y Cultura Física (CONADE), la Organización Mexicana del Deporte Internacional (OMDAI), la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. (FEMADAC), la Comisión Nacional de Rallies México, A.C. (CNRM) y el Rally Automóvil Club, A.C. (RAC), tienen el placer de anunciar el rally internacional de autos históricos denominado La Carrera Panamericana 2024.

El evento se desarrollará del 11 al 17 de octubre de 2024. El recorrido será de aproximadamente 3,000 Km. La carrera tendrá 7 etapas sobre carreteras pavimentadas. Ciertos tramos de la ruta serán cerrados al tránsito normal para realizar Secciones de Velocidad, cuyos resultados acumulados determinarán el orden de salida de la siguiente etapa y finalmente al ganador de La Carrera Panamericana 2024.

II. INTRODUCCIÓN

Este reglamento indica las bases sobre las que se compite en La Carrera Panamericana 2024 e incluye todos los eventos relacionados con la misma.

Este reglamento es válido para La Carrera Panamericana 2024 y sólo puede ser modificado por medio de boletines, los cuales deberán estar numerados, fechados, autorizados por el Comité Directivo de Carrera en conjunto con los Comisarios Deportivos del evento. Los boletines se editan en español y en inglés para asegurar que todos los competidores y oficiales estén enterados de lo que se informa o se modifica de este reglamento.

Los boletines, pueden ser:

1. **Informativos:** eventos y horarios.
2. **Reglamentarios:** modificaciones al reglamento, a la ruta y a los resultados.

Para que todos los competidores y oficiales del evento conozcan su contenido se publican en la página oficial: <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/boletines-oficiales/>

antes del inicio del evento y durante el mismo. Además, se publican en el tablero oficial ubicado en el parque de registro. De conformidad con el artículo 6.3 y con el fin de tener un control de versiones, el último reglamento vigente estará disponible en la página web: <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/reglamento-la-carrera-panamericana/>.

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

I. EVENT AND DATE

The Ministry of Tourism (SECTUR), the National Commission for Sports and Physical Culture (CONADE), the Mexican Organization of International Sports (OMDAI), the Mexican Federation of Sports Automobiles, A.C. (FEMADAC), the National Rally Commission Mexico, A.C. (CNRM) and the Rally Automóvil Club, A.C. (RAC), are pleased to announce the international rally of historic cars called La Carrera Panamericana 2024.

The event will take place from October 11 to October 17, 2024. The route will cover approximately 3,000 Km. The race will have 7 stages on paved roads. Certain route sections will be closed to regular transit for timed speed stages. The accumulated time will determine the starting order of the following location and the overall winner of La Carrera Panamericana 2024.

II. INTRODUCTION

These regulations state the bases on which La Carrera Panamericana 2024 takes place and includes all the related events.

These regulations are valid for the 2024 Pan American Race. They can only be modified through bulletins, which must be numbered, dated, and authorized by the Race Steering Committee in conjunction with the event's Sporting Steward. The bulletins are published in Spanish and English to ensure that all competitors and marshals know the additional information and modifications to these regulations.

The bulletins can be:

1. **Informative:** events and schedules.
2. **Regulatory:** modifications to the regulations, the route, and the results.

In both cases, competitors and marshals event must receive and read these bulletins, which will be published on the official website: <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/boletines-oficiales/> before the start and during the event. In addition, they are posted on the official board in the registration park. In accordance with article 6.3 and in order to have version control, the latest current regulations will be available on the website: <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/reglamento-la-carrera-panamericana/>.

During the event, they will also be posted on the official boards, during the daily award ceremonies of each stage, and at the official hotel the day before the bulletins become effective.



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

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

Every situation not foreseen in these regulations must be analyzed and resolved based on agreements between the Race Steering Committee and the Sporting Steward. The agreements reached are final. Ultimately, the decision of the Sporting Steward must be respected.

These regulations and the bulletins are published for the competitors and marshals in Spanish and English. In case of conflict in interpreting this regulation and its bulletins, the Spanish language version will be considered valid.

III. RECOMENDACIONES Y REQUISITOS

RECOMENDACIONES IMPORTANTES RELACIONADAS CON EL PROGRAMA

1. **LEVANTAMIENTO DE RUTA:

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

2. **REVISIONES TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD:

Es obligatorio que cada competidor acuda y cumpla con las verificaciones técnicas y de seguridad. Este es el primer paso para el registro de todas las revisiones obligatorias y debe ser aprobado por cada área para que al final sea mostrado al Secretariado Permanente (Estación #1) y se entregue la calcomanía de autorización (OK) para participar en el evento.

3. **PUBLICIDAD OBLIGATORIA Y CALCOMANÍAS OFICIALES:

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

4. **EXAMEN MÉDICO:

Cada uno de los competidores debe aprobar el examen médico y obtener la autorización médica para participar. Si no lo consigue, será excluido del evento y no se le permitirá participar.

Si un competidor está bajo tratamiento continuo o padece alguna enfermedad, es importante que comparta su expediente médico con la organización para que pueda ser considerado en los protocolos de intervención

5. ** JUNTAS DE COPILOTOS:

En estas juntas se explicará la forma de competir, se darán detalles del Libro de Ruta y recomendaciones importantes que deben saber los competidores y sus equipos. La asistencia es obligatoria para los

III. RECOMMENDATIONS AND REQUIREMENTS

IMPORTANT NOTES RELATED TO THE PROGRAM

1. RECONNAISSANCE OF THE ROUTE:

The Organizing Committee has not planned and will not organize any reconnaissance of the Speed Stages. Any previous reconnaissance has to be arranged by the competitors on their own time and at their own risk.

2. **REVISION OF TECHNICAL AND SAFETY DIGITAL CARD:

Each competitor must attend and comply with the technical and safety verifications, which are mandatory. This is the first step in registering for all mandatory inspections and must be approved by each area. In the end, the documentation is presented to the Permanent Secretariat (Station #1), and the authorization sticker (OK) is then issued for participation in the event.

3. **MANDATORY ADVERTISING AND OFFICIAL DECALS:

It is mandatory to place the official decals of the sponsors on the competition cars and the service or support vehicles. The Organizing Committee will provide these decals. The absence of mandatory advertising in the competition car and the service or support vehicles will generate penalties that can result in disqualification from the event (Article 14).

4. **MEDICAL EXAM:

Each competitor must pass the medical examination and obtain medical clearance to participate. Any competitor failing the medical exam will be excluded from the event and will not be wed to participate.

If a competitor is undergoing continuous treatment or suffers from any illness, it is important to provide their medical records to the organization to be considered in the intervention protocols.

5. **CO-DRIVERS MEETINGS:

In these meetings, the way to compete will be explained, and details of the Road Book and essential recommendations that competitors



copilotos. La falta de asistencia generará una penalización de 30 segundos.

6. **JUNTA DE INSTRUCCIONES A PILOTOS:

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

7. **JUNTA GENERAL DE TRIPULACIONES:

Se publicará la lista de tripulaciones admitidas y el orden de arranque. A esta junta deben asistir los dos tripulantes (piloto y copiloto). La inasistencia de ambos generará una penalización de 30 segundos. Al finalizar la junta habrá un coctel de bienvenida para los competidores.

8. *JUNTA DE PRENSA:

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

9. **JUNTA DE VEHÍCULOS DE APOYO:

Se convoca a todas las personas que realizarán labor de servicio a los autos de competencia, a los conductores de los vehículos de servicio y apoyo y a los responsables de los servicios para recibir recomendaciones e instrucciones. La inasistencia de al menos un representante del servicio a esta junta generará una penalización de 1 minuto a su tripulación.

10. **ARRANQUE CEREMONIAL:

El jueves 10 de octubre de 2024, se realizará un Arranque Ceremonial en donde todos los autos de competencia deben participar. Al menos uno de los tripulantes registrados para cada auto debe participar. La inasistencia a este evento generará una penalización de 1 minuto.

11. *FOTO OFICIAL DE COMPETIDORES:

Se solicita a todos los competidores asistir al lugar y en el horario indicado para para la foto oficial.

12. *SECCIÓN DE CLASIFICACIÓN:

En el Libro de Ruta se indicará la ubicación del lugar de arranque. Esta Sección de Clasificación está sujeta a las mismas reglas que todas las demás Secciones de Velocidad. Previamente, se publicará un boletín con el orden de arranque por categoría. Esta Sección de Clasificación NO es obligatoria y las tripulaciones que no se

and their teams should know will be given. Co-drivers' attendance is mandatory. Absence will generate a 30-second penalty.

6. **INSTRUCTIONS FOR DRIVERS' MEETING:

In this meeting, the drivers will be explained how a Speed Section will be signaled at "A" Control just before starting the speed and the different signals at the other service controls. All drivers must attend this meeting. (Co-drivers are not allowed). Absence will generate a 30-second penalty.

7. **GENERAL CREWS' MEETING:

The list of the crews admitted, and the starting order will be published. Both crew members (driver and co-driver) must attend this meeting. The absence of one of them will generate a 30-second penalty (Article 33.5). After the meeting, there will be a welcome cocktail for the competitors.

8. *PRESS MEETING:

All the representatives of the press and the drivers of the press cars are summoned to give them recommendations and instructions on routes, schedules, prohibited places, etc.

9. **SUPPORT CARS' MEETING:

All the people who will service the competition cars, the drivers of the service and support vehicles, and those responsible for the services are summoned to receive recommendations and instructions. The absence of at least one service representative at this meeting will generate a 1-minute penalty for its crew.

10. **CEREMONIAL START:

On Thursday, October 10, 2024, there will be a Ceremonial Start where all the competing cars must participate. At least one registered crew member for each car must participate. Failure to attend will cause a 1-minute penalty.

11. *OFFICIAL COMPETITORS' PICTURE:

All competitors are requested to attend the place and at the time indicated for the official photo.

12. *CLASSIFICATION SECTION:

The location of the starting place will be indicated in the Road Book. This Classification Section is subject to the same rules as the rest of the Speed Sections. Previously, a bulletin will be published with the starting order by category. This Classification Section is NOT mandatory, and the crews that do not show up will be



presenten serán clasificadas de acuerdo con el criterio del Comité Directivo de Carrera y de los Comisarios Deportivos.

13. **JUNTA DE PILOTOS, ENTREGA DE RESULTADOS EXTRAOFICIALES Y PREMIACIONES POR ETAPA:

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

14. **CEREMONIA DE CLAUSURA Y PREMIACIÓN FINAL:

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

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

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

classified according to the criteria of the Race Steering Committee and the Sporting Steward.

13. **DRIVERS' MEETING, DELIVERY OF NON-OFFICIAL RESULTS AND AWARDS BY STAGE:

A drivers' meeting will be held at the end of each stage, and the delivery of trophies for that day will be in the places indicated in the Road Book. At least one team member must attend the daily drivers' meeting. Non-attendance will generate a 30-second penalty, and the competitor will lose its right to receive the trophy. Unofficial results will be posted on the official dashboard.

14. **CLOSING CEREMONY AND FINAL AWARDS:

The final results will be announced during the closing ceremony. At least one member of the team must attend this ceremony. If a team does not show up, regardless of the reason, the crew members will lose their right to receive the corresponding trophy and also their right to protest and appeal to the final results.

The activities marked with (**) in the Activities Program and the previous notes are mandatory for the competitors and participants in the event. Failure to comply is subject to penalties that can result as disqualification.

The activities marked with (*) in both the program and the previous notes are essential but not mandatory.

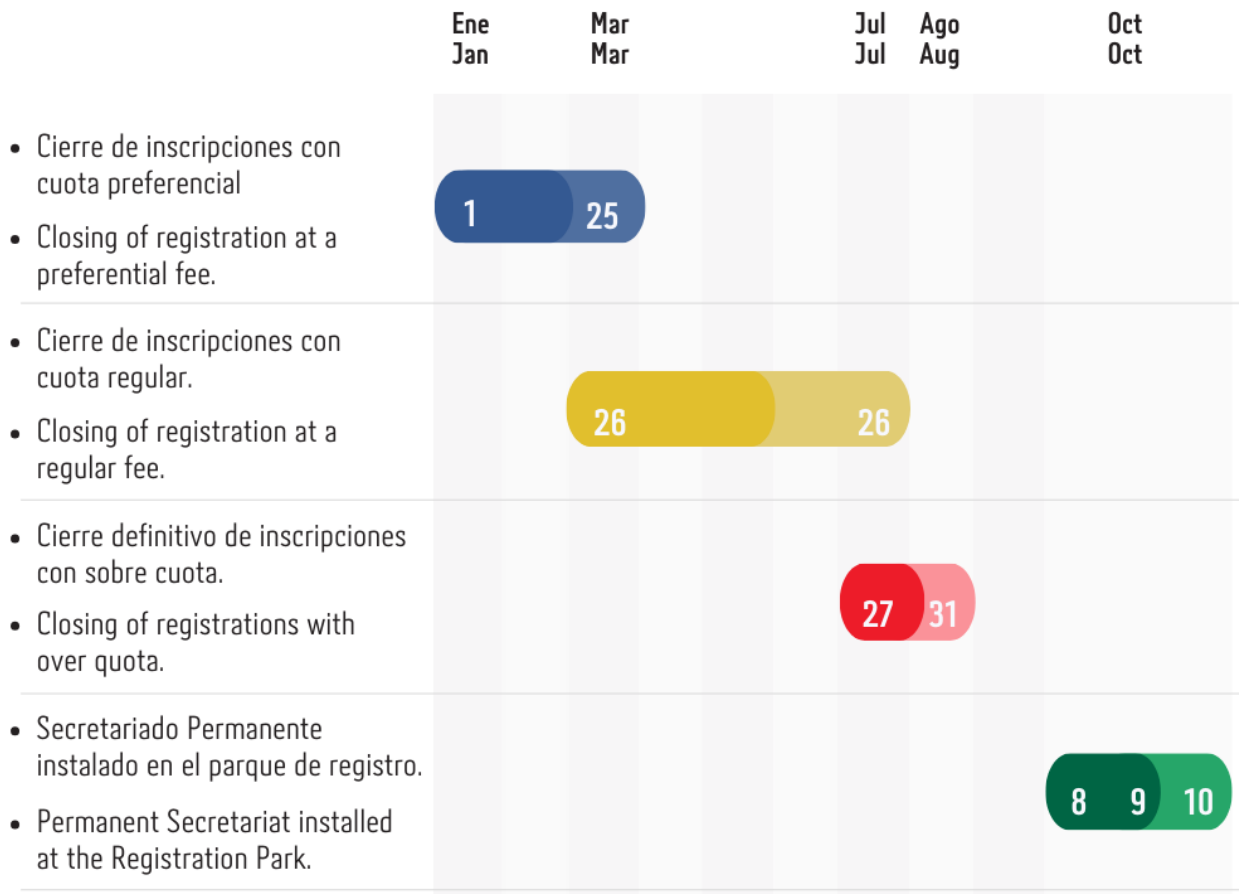


IV. PROGRAMA 2024

1. **Lunes 25 de marzo:** Cierre de inscripciones con cuota preferencial - Secretariado Permanente, Ciudad de México.
2. **Del 26 de marzo al 26 de julio:** Cierre de inscripciones con cuota regular - Secretariado Permanente, Ciudad de México.
3. **Del 27 de julio al 31 de agosto:** Cierre definitivo de inscripciones con sobre cuota - Secretariado Permanente, CDMX.
4. **Del 1 al 10 de octubre:** Se publicarán de manera continua los boletines en la página oficial: <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/boletines-oficiales/>
5. El Secretariado Permanente será instalado en el parque de registro de acuerdo con los siguientes horarios:
 - ◇◇ **Martes 8 de octubre** de 9:30 - 14:30 y de 16:00 - 18:30 H
 - ◇◇ **Miércoles 9 octubre** de 9:30 - 14:30 y de 16:00 - 18:30 H
 - ◇◇ **Jueves 10 de octubre** de 9:30 - 16:00 H

IV. PROGRAM 2024

1. **Friday, March 25:** Closing of registration at a preferential fee- Permanent Secretariat, Mexico City.
2. **From March 26 to July 26:** Closing of registration at a regular fee - Permanent Secretariat, Mexico City.
3. **From July 27 to August 31:** Closing of registrations with over quota - Permanent Secretariat, CDMX.
4. **From October 1 to 10:** Bulletins will be continuously published on the official page: <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/boletines-oficiales/>
5. The Permanent Secretariat will be installed at the Registration Park according to the following schedule:
 - ◇◇ **Tuesday, October 8** from 9:30 to 14:30 and 16:00 to 18:30
 - ◇◇ **Wednesday, October 9** from 9:30 to 14:30 and 16:00 to 18:30
 - ◇◇ **Thursday, October 10** from 9:30 to 16:00





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

Estación #1.- Revisión administrativa:

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

Estación #2.- Adquisición y entrega de licencias OMDA-FIA. (OBLIGATORIO)

- a. Trámite para la adquisición de la licencia OMDAI-FIA.
- b. Pago de licencia OMDAI-FIA.
- c. Aclaraciones con la OMDAI-FIA.

Estación #3.- Adquisición y entrega de licencias FEMADAC (OBLIGATORIO)

- a. Trámite para la adquisición de la licencia FEMADAC.
- b. Pago de la licencia FEMADAC.
- c. Aclaraciones con la FEMADAC.

Estación #4.- Examen médico

Estación #5.- Escrutinio

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

Estación #6.- Entrega del sistema de monitoreo GPS, y recolección de sticker "OK" para finalizar el proceso de registro:

6. The following activities will take place at the Registration Par, according to the dates and schedule stated:

Station #1. - Administrative review:

- a. Review of documents and confirmation of registration payment.
- b. Review of Competitors Technical and Safety Digital Card.
- c. Confirmation of hotels for the entire event.
- d. Signature of a responsive letter and release of liability.
- e. Delivery of the Route Book for competitors.
- f. Delivery of the Route Book for support vehicles.
- g. Delivery of the Regulation and official bulletins.
- h. Registration of support vehicles.
- i. Receipt of the copy of the insurance policy of the support vehicles.
- j. Receipt of copies of the sports car and traffic licenses in force in your country of origin.
- k. Delivery of souvenirs and clothing for the competitors.

Station #2.- Acquisition and delivery of OMDAI-FIA licenses (MANDATORY)

- a. Paperwork to obtain the OMDAI-FIA license.
- b. OMDAI-FIA license fee.
- c. Clarifications with the OMDAI-FIA.

Station #3.- Acquisition and delivery of FEMADAC licenses (MANDATORY)

- a. Paperwork to obtain the FEMADAC license.
- b. Payment of the FEMADAC license.
- c. Clarifications with the FEMADAC.

Station #4. - Medical exam

Station #5. - Scrutineering

- a. Safety inspection of the competition car.
- b. Technical inspection of the competition car.
- c. Inspection of the mandatory safety equipment of the competitors.
- d. The three previous inspections (a, b, and c) must be completed and approved, but not necessarily at the same time or in the order mentioned. It may be the review of the competing car first and then, the same day or another day, the review of the competitor's safety equipment.
- e. ****VERY IMPORTANT**** At the end of scrutineering, the competing car must present all the obligatory advertising duly placed.

Station #6. - Delivery of GPS Tracking Unit, and collection of "OK" sticker to finish the registration process:



Se requerirá un depósito en garantía de 3,500 MXN para obtener los equipos GPS y de medición del cronometraje. Este depósito será reembolsable al devolver el equipo GPS sin daños al finalizar la participación del equipo en el evento. Si el equipo no se devuelve a tiempo, el depósito no será reembolsado. En caso de no concluir la carrera podrán entregar sus equipos durante las cenas de premiación y se les devolverá el importe en garantía.

Existe la posibilidad de implementar un sistema de monitoreo que podría reemplazar al anterior, ofreciendo mejoras significativas en términos de eficiencia y funcionalidad.

Conclusión del Procedimiento.

El equipo deberá regresar a la Estación 1 para presentar el Carnet Digital Técnico y de Seguridad con todas las aprobaciones requeridas (médicos, escrutinio, licencias OMDAI-FIA y FEMADAC) a fin de cumplir con la revisión administrativa, para ser intercambiada por la calcomanía OK que autoriza la participación en el evento.

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

◇◇ Miércoles 9 de octubre:

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

◇◇ Jueves 10 de octubre:

- Formación para Clasificación. 9:00 a 09:30 h.
- Arranque hacia la clasificación. 10:00 a 11:00 h.
- Clasificación en carretera. 11:45 a 13:10 h.
- Fotografía oficial, (al menos un miembro del equipo debe estar presente). 14:00 a 14:15 h.
- Junta de Pilotos y publicación del orden de salida para las tripulaciones admitidas. 14:30 a 16:30 h.
- Junta de servicios. 15:00 a 17:30 h.
- Cierre del Parque de Registro. 16:00 h.
- Arranque Ceremonial. 19:00 a 20:00 h.

En la siguiente tabla se indican los horarios de inicio y fin de cada etapa. Para detalles de la ruta, servicios, etc. Consultar libro de ruta.

A security deposit of 3,500 local currency will be required to obtain the GPS and timing measurement equipment. This deposit will be refunded upon return of the GPS equipment without damage at the end of team's participation in the event. If the equipment is not returned on time, the deposit will not be refunded. In case of not completing the race, the equipment can be returned during the awards dinners, and the amount will be returned as a guarantee.

There is the possibility of implementing a monitoring system that could replace the previous one, offering significant improvements in terms of efficiency and functionality.

Conclusion of the Procedure.

The team must return to Station 1 to present the Technical and Safety Digital Card with all the required approvals (medical, scrutineering, OMDAI-FIA, and FEMADAC licenses) to comply with the administrative review, to be exchanged for the OK sticker that authorizes participation in the event.

If the OK sticker is not obtained, the crew will be excluded from the event regardless of the reason.

◇◇ Wednesday, October 9:

- Mandatory press meeting from 13:00 to 14:00.
- Mandatory meeting of co-drivers (navigators) in Spanish from 14:00 to 17:00.
- Mandatory meeting of co-drivers (navigators) in English from 17:00 to 20:00.
- Mandatory meeting of drivers (without co-drivers) from 20:00 to 20:30.

◇◇ Thursday, October 10:

- Formation for Classification. 9:00 – 9:30.
- Start to Classification. 10:00 – 11:00.
- Classification Section on the highway. 11:45 – 13:10
- Official photo (at least one team member must attend). 14:00 – 14:15
- Meeting of drivers and publication of the starting order for the admitted crews. 14:30 – 16:30
- Service meeting. 15:00 – 17:30
- Closing of the Registration Park. 16:00
- Ceremonial Start. 19:00 – 20:00

The following table shows the start and end schedules of each stage. For route details, services, etc., check Road Book.



Etapa Stage	Fecha Date	Área de formación en el arco de inicio(obligatoria) Formation at the starting arch (mandatory)	Inicio Start	Fin Finish	Juntas de Pilotos y Resultados extraoficiales (Nota A) Drivers' meeting and unofficial results (Note A)
0	Oct 10	10:00	11:00	14:30	TBC
1	Oct 11	08:00	09:00	15:30	TBC
2	Oct 12	06:00	07:00	16:45	TBC
3	Oct 13	07:00	08:00	16:10	TBC
4	Oct 14	07:00	08:00	16:00	TBC
5	Oct 15	08:00	09:00	16:00	TBC
6	Oct 16	06:30	07:30	16:15	TBC
7	Oct 17	06:00	07:00	17:20	(Nota B / Note B)

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

NOTA B. La publicación de los resultados finales oficiales y la entrega de los trofeos correspondientes se llevará a cabo el día 17 de octubre durante la cena de premiación. El lugar se indicará en el Libro de Ruta.

NOTE A. The location of the drivers' meetings and unofficial results of each stage will be published in the Route Book and confirmed in the official dashboard.

NOTE B. The publication of the final official results and the delivery of the corresponding trophies will take place on October 17 during the awards dinner. The location will be indicated in the Route Book.



V. ORGANIZACIÓN Y AUTORIDADES

ARTÍCULO 1. ORGANIZACIÓN

1.1 Definición

- a. El organizador de La Carrera Panamericana 2024 es Promostage S.A. de C.V. y es avalado por el Rally Automóvil Club, A.C.
- b. El evento se desarrolla cumpliendo con:
 - 1. El reglamento de La Carrera Panamericana 2024.
 - 2. El Código Deportivo de la Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo (FEMADAC) y el Reglamento de la CNRM como referencia.
 - 3. Las leyes federales y estatales de tránsito aplicables en la República Mexicana.

1.2 Comité Organizador

Presidente Honorario y Fundador:

Eduardo León

Comité Técnico:

Comité Directivo de Carrera: Carlos Cordero / RallyMex

Coordinador de Carrera: Raúl Villarreal

Cronometraje: TBD

Coordinador de Escrutinio: Christian Viguiet

Coordinador de Controles: TBD

Director de Seguridad: Gustavo Toledo / RallyMex

Director Médico: TBD

Organización General

Hospedaje y Eventos:

Ixchel Pinales

ops@lacarrerapanamericana.com.mx

Medios, autorización de fotógrafos y casas productoras (video):

Silvia Pineda

news@lacarrerapanamericana.com.mx

Secretariado Permanente: Promostage S.A. de C.V.

Av. Lindavista 312, Col. Lindavista México DF, CP 07300

Tel CDMX. +52(55) 558 66898 / +52(55) 575 46052

Tel Qro. +52(442) 325 0983

Tel USA. (310) 860 6959

Contacto vía e-mail:

ops@lacarrerapanamericana.com.mx

info@lacarrerapanamericana.com.mx

Página Web:

V. ORGANIZATION AND AUTHORITIES

ARTICLE 1. ORGANIZATION

1.1 Definition

- a. The organizer of La Carrera Panamericana 2024 is Promostage, S.A. de C.V., and is endorsed by the Rally Automóvil Club, A.C.
- b. The event takes place in compliance with the following:
 - 1. The official Regulations of La Carrera Panamericana 2024.
 - 2. The Sporting Code of the Mexican Motorsports Federation (FEMADAC) and the Regulations of the Mexican Rally Commission (CNRM) as a reference.
 - 3. Federal and state traffic laws that are current in the Mexican Republic.

1.2 Organizing Committee

Honorary President and Founder:

Eduardo León

Technical Committee:

Race Steering Committee: Carlos Cordero / RallyMex

Race Coordinator: Raúl Villarreal

Timing: TBD

Scrutineering Coordinator: Christian Viguiet

Controls Coordinator: TBD

Security Director: Gustavo Toledo / RallyMex

Medical Director: TBD

General Organization

Lodging and Events:

Ixchel Pinales

ops@lacarrerapanamericana.com.mx

Media and authorization of photographers and producer houses (video):

Silvia Pineda

news@lacarrerapanamericana.com.mx

Permanent Secretariat: Promostage S.A. de C.V.

Av. Lindavista 312, Col. Lindavista México DF, CP 07300

Phone CDMX. +52(55) 558 66898 / +52(55) 575 46052

Phone Qro. +52(442) 325 0983

Phone USA. (310) 860 6959

Contact via email:

ops@lacarrerapanamericana.com.mx

info@lacarrerapanamericana.com.mx

Website:



<https://lacarrerapanamericana.com.mx>

1.3 Autoridades Deportivas

Presidente OMDAI-FIA:

Ing. Jorge Abed Khoury

Presidente FEMADAC:

Lic. Alfonso Oros Trigueros

Presidente CNRM:

Lic. Ignacio Rodríguez Montiel

Presidente Rally Automóvil Club:

Sr. Víctor Perez Couto

Comisarios deportivos:

Ing. Rafael Machado Zubillaga

Por confirmar

ARTÍCULO 2. DEFINICIÓN Y SANCIÓN DE LA CARRERA PANAMERICANA 2024

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

2.1 Autoridades Deportivas:

- Comisión Nacional del Deporte y Cultura Física (CONADE).
- Organización Mexicana Del Automovilismo Deportivo Internacional (OMDAI-FIA).
- Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo A.C.(FEMADAC).
- Comisión Nacional de Rallies México (CNRM).

VI. CONDICIONES GENERALES

ARTÍCULO 3. DESCRIPCIÓN DEL EVENTO

El recorrido de *La Carrera Panamericana 2024* será de aproximadamente 3,000 Km. en donde aproximadamente 1000 Km. corresponden a más de 45 Secciones de Velocidad (sujeto a cambios). La ruta se lleva a cabo en siete etapas en las fechas y ciudades que se indican en la siguiente tabla.

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

<https://lacarrerapanamericana.com.mx>

1.3 Sports Authorities

OMDAI-FIA President:

Mr. Jorge Abed Khoury

FEMADAC President:

Mr. Alfonso Oros Trigueros

CNRM President:

Mr. Ignacio Rodriguez Montiel

President Rally Automóvil Club:

Mr. Víctor Perez Couto

Sports Commissioners:

Mr. Rafael Machado Zubillaga

To be confirmed

ARTICLE 2. DEFINITION AND ENDORSEMENT OF LA CARRERA PANAMERICANA 2024

The event is organized by the Rally Automóvil Club A.C., endorsed by the following sports authorities, and is not eligible for any championship.

2.1 Sports Authorities:

- National Commission for Physical Culture and Sport (CONADE).
- Mexican Organization of International Automobile Sport (OMDAI-FIA).
- Mexican Federation of Motor Sports (FEMADAC).
- Mexican National Rally Commission (CNRM).

VI. GENERAL CONDITIONS

ARTICLE 3. DESCRIPTION OF THE EVENT

The route of *La Carrera Panamericana 2024* will be approximately 3,000 km, where around 1000 km correspond to more than 45 Speed Sections (subject to changes). The route comprises seven stages on the dates and cities indicated in the following table.

A summary of the sections that make up each stage, as well as the details of the route and the time control points, overtaking points, Speed Sections, etc., are indicated in the Road Book that will be delivered to the competitors and officials during the registration process. In addition, the Road Book contains essential information for the arrival in the different cities and the location of the drivers' meetings and other events and meetings.



3.1 ETAPAS Y TIPOS DE SECCIONES:

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

- a. Sección de Tránsito
- b. Sección de Servicio
- c. Sección de Velocidad con Tránsito

3.1 STAGES AND TYPES OF SECTIONS:

The event takes place over seven days; each is called a "stage" and is designated with a number that identifies them. Each stage (day) is divided into different sections that are defined in Appendix 1 - Terminology:

- a. Transit sections
- b. Service sections
- c. Speed Section with Transit

Etapa / Stage	Fecha / Date	Inicio / Start	Fin / Finish
0	Oct 10	TBC	TBC
1	Oct 11	TBC	TBC
2	Oct 12	TBC	TBC
3	Oct 13	TBC	TBC
4	Oct 14	TBC	TBC
5	Oct 15	TBC	TBC
6	Oct 16	TBC	TBC
7	Oct 17	TBC	TBC



ARTÍCULO 4. ELEGIBILIDAD DE LOS AUTOS DE COMPETENCIA

Para definir la elegibilidad del auto, es necesario llenar la hoja de registro disponible en la página de web <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/registro-carrera/>; el auto de competencia deberá cumplir con todas las normatividades de acuerdo con la categoría en la que fue registrado (Capítulo VIII - Elegibilidad y categorías de los autos de competencia).

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

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

ARTÍCULO 5. ELEGIBILIDAD DE LOS COMPETIDORES

5.1 ELEGIBILIDAD DE LOS COMPETIDORES

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

5.2 FALTA DE CUMPLIMIENTO

La falta de cumplimiento a lo indicado en este Artículo se penalizará con la exclusión del evento y sin derecho a recuperar el pago de su registro.

5.3 PILOTO / COPILOTO ADICIONAL

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

Al menos 1 semana antes del evento el competidor deberá entregar la agenda de cambios de tripulación. Todos los pilotos/copilotos adicionales deberán cumplir con los requisitos de seguridad y equipamiento, además de aprobar el examen médico, previo a la participación.

En caso de fuerza mayor el cambio de piloto/copiloto deberá ser autorizado por los Comisarios y el Comité Directivo de Carrera.

ARTICLE 4. ELIGIBILITY OF THE COMPETING CARS

To define the car's eligibility, fill out the registration form on the website <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/registro-carrera/>; the competing car must comply with all regulations according to the category in which it was registered (Chapter VIII - Eligibility and types of competing cars).

In addition, the competing cars must have mandatory safety equipment (Chapter IX - Safety Equipment).

Failure to comply with what is indicated in this Article and Chapters VIII and IX will be penalized with exclusion from the event.

ARTICLE 5. ELIGIBILITY OF THE COMPETITORS

5.1 ELIGIBILITY OF THE COMPETITORS

To be eligible, all competitors (drivers and co-drivers) must comply with the provisions of Chapter VII, Article 8. The drivers and co-drivers must present themselves to the scrutineering with their current licenses (sports and transit from the country of origin, OMDAI and FEMADAC) and current insurance valid for Mexico. In addition, crew members must comply with all the required safety equipment (Chapter IX).

5.2 NON-COMPLIANCE

The lack of compliance with what is indicated in this Article will be penalized with the exclusion of the event and without the right to recover the payment of your registration.

5.3 ADDITIONAL DRIVER / CO-DRIVER

Suppose the crew includes a reserve driver/co-driver. In that case, they must register and appear for scrutineering, complying with all administrative requirements, with their safety equipment (non-transferable) and pay the fee of USD 600, the fee includes an additional pilot jacket and access to the award dinners. Only one reserve driver/ co-driver per crew will be allowed.

At least 1 week before the event, the competitor must submit the crew change schedule. All additional drivers/co-drivers must comply with the safety and equipment requirements and pass the medical examination before participation.

In case of force majeure, the change of driver/co-driver must be authorized by the Stewards and the Race Steering Committee.



5.4 ROPA OFICIAL PARA PILOTO / COPILOTO ADICIONAL

Si el piloto/copiloto de reserva se registra antes del 1 de septiembre, recibirá los souvenirs y ropa para competidor (Capítulo IX). Si se registra después de esta fecha, no la recibirá.

ARTÍCULO 6. ENMIENDAS Y COMPLEMENTOS AL REGLAMENTO

6.1 BOLETINES REGULATORIOS

Las previsiones del presente Reglamento solo se podrán modificar o complementar por medio de Boletines Regulatorios fechados, numerados y autorizados por el Comité Directivo de Carrera y los Comisarios Deportivos. Estos formarán parte integral del reglamento al momento de publicarse.

6.2 PUBLICACIÓN DE LOS BOLETINES

Estos boletines se publican en la app, los tableros oficiales y en la página oficial de Internet <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/boletines-oficiales/>.

Es la obligación de las tripulaciones obtener esta información por alguno de estos medios. Los competidores deben obligatoriamente asistir a las juntas de pilotos al final de cada etapa para firmar su asistencia indicando el número de su auto. De esta manera se asegura que todos los competidores tengan conocimiento de los boletines ya que los tableros oficiales se encuentran ubicados ahí.

6.3 MODIFICACIONES AL REGLAMENTO

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

La última versión del reglamento vigente siempre se puede encontrar en la siguiente dirección: <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/reglamento-la-carrera-panamericana/>

Por favor, revise cuidadosamente la versión del documento en su portada ya que esta podría evolucionar antes del evento para ajustarse a los requerimientos de cada edición.

ARTÍCULO 7. APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DEL REGLAMENTO

7.1 RESPONSABLE

El Comité Directivo de Carrera es el encargado de aplicar este Reglamento durante todo el desarrollo del evento; sin embargo, debe mantener informado a los Comisarios Deportivos de cualquier

5.4 OFFICIAL CLOTHING FOR ADDITIONAL DRIVER / CO-DRIVER

If the reserve driver/co-driver registers before September 1, they will receive the competitor's souvenirs and clothing (Chapter IX). If they register after this date, they will not receive them.

ARTICLE 6. AMENDMENTS AND SUPPLEMENTS TO THE REGULATION

6.1 REGULATORY BULLETINS

The provisions of this Regulation may only be modified or supplemented through Regulatory Bulletins dated, numbered, and authorized by the Race Steering Committee and the Sporting Steward. These will form an integral part of the Regulation at the time of publication.

6.2 PUBLICATION OF BULLETINS

These bulletins are published in the app, on the official boards, and the website <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/boletines-oficiales/>.

The crews must obtain this information by any of these means. In this way, it is ensured that all competitors are aware of the bulletins since the official boards are located there. Competitors must necessarily attend the drivers' meetings at the end of each stage to sign their attendance indicating their car number.

6.3 MODIFICATIONS TO THE REGULATION

The Organizing Committee reserves the right to modify these Regulations when necessary for security reasons, for reasons of force majeure, or on the orders of civil or military authorities. The Organizing Committee can even cancel the event if extraordinary circumstances arise beyond its control or due to the request of the authorities.

The latest version of the current Regulation can always be found at: <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/reglamento-la-carrera-panamericana/>

Please carefully review the version of the document on its cover as it may evolve before the event to be adjusted to the requirements of each edition.

ARTICLE 7. APPLICATION AND INTERPRETATION OF THE REGULATION

7.1 OFFICER IN CHARGE

The Race Steering Committee is in charge of enforcing these Regulations throughout the development of the event; however, he



decisión importante que haya tomado en la aplicación del Reglamento del evento.

7.2 PROTESTAS

Cualquier protesta relacionada con la aplicación del Reglamento debe entregarse a los Comisarios Deportivos para su deliberación y la toma de una decisión en conjunto con el Comité Directivo de Carrera.

7.3 DEFINICIONES

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

- a) "Competidor" se utiliza indistintamente para piloto o copiloto.
- b) "Participante" o "equipo" se utiliza para individuos (piloto, copiloto, preparadores, mecánicos, servicios, personal de apoyo, jefe de equipo o dueño del auto de competencia, invitados, familiares y patrocinadores) o todos ellos en conjunto.
- c) "Tripulación" se utiliza para ambos competidores (piloto y copiloto).
- d) "Evento" se utiliza para todo el conjunto de actividades de La Carrera Panamericana 2024, incluyendo la competencia misma.
- e) "Competencia" o "rally" se utiliza para las actividades deportivas del evento; desde que el primer auto de competencia se presenta al área de formación en el arco de inicio de cada etapa, hasta que el último auto de competencia termina la etapa pasando por el arco de fin de etapa.

7.4 RESPONSABILIDAD DEL PARTICIPANTE

El piloto asume la responsabilidad de los actos de los participantes de su equipo (invitados, prensa, apoyo, fotógrafos y servicio), aun cuando el piloto no esté presente durante el incidente. Esta responsabilidad incluye a todos los participantes del equipo, de acuerdo con lo siguiente:

El piloto es responsable de todas las faltas cometidas por uno o todos los participantes de su equipo y los vehículos que ellos utilicen como son los vehículos de invitados, apoyo y/o servicio.

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

7.5 JUEZ – COMISARIOS DEPORTIVOS

Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva que cometa un competidor o un participante, se juzgará por los Comisarios Deportivos quienes pueden imponer amonestaciones o penalizaciones que pueden llegar hasta la descalificación del evento.

must keep the Steward of the Steward informed of any important decisions he has taken in applying the event's Regulations.

7.2 PROTESTS

Any protest relating to the application of the Regulations must be submitted to the Sporting Steward for deliberation and decision-making with the Race Steering Committee.

7.3 DEFINITIONS

For the exact interpretation of the Regulations, the following definitions apply:

- a) "Competitor" - means the driver or co-driver indistinctly.
- b) "Participant" or "team" - means individuals (the driver, the co-driver, engineers, mechanics, service staff, support staff, team manager or the owner of the competing car, guests, relatives, and sponsors) or all of them together.
- c) "Crew" - used for both competitors (driver and co-driver).
- d) "Event" - means all the activities of La Carrera Panamericana2024, including the competition itself.
- e) "Competition" or "rally" - means the sporting activities of the event, from the time the first competing car arrives at the grid of each stage until the last competing car finishes the stage by crossing the finish line of the stage.

7.4 RESPONSIBILITY OF THE PARTICIPANT

The driver assumes responsibility for the acts of their team participants (guests, press, support, photographers, and service), even when the driver is not present during the incident. This responsibility includes all team participants under the following:

The driver is responsible for all the faults committed by one or all the team participants and the vehicles they use, including guest, support, and service cars.

Team members must always respect these regulations and applicable traffic laws during the event. They also must follow the indications of the police and event officials.

7.5 JUDGE – SPORTING STEWARD

Any incorrect, fraudulent, or unsportsmanlike action committed by a competitor, or a participant will be judged by the Sporting Steward, who can impose warnings or penalties that can result in disqualification from the event.



7.6 PENALIZACIONES

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

7.7 USO DE LA MARCA REGISTRADA "LA CARRERAPANAMERICANA"

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

El uso comercial del logotipo, diseño y marca "La Carrera Panamericana" en cualquier forma, electrónica, escrita, grabada (en sonido o video), en internet, etc., requiere de un contrato con la empresa promotora. No observar lo anterior será motivo de una sanción (penalización), que puede llegar hasta la exclusión/descalificación del evento. Esta será impuesta por el Comité Directivo de Carrera a solicitud del Presidente Honorario del Comité Organizador. Además, la empresa promotora puede ejercer su derecho a emprender una acción legal en contra del infractor, como se indica detalladamente en Apéndice 5.

7.6 PENALTIES

All the penalties of this Regulation are indicated in terms of minutes and seconds (each penalized second equals one point). A summary of the penalties and warnings is included in Chapter XII, Article 30.

7.7 USE OF THE TRADEMARK "LA CARRERA PANAMERICANA"

The "La Carrera Panamericana" logo, design, and brand may only be used to identify the racing cars, service and support vehicles, competitors' and officials' uniforms, advertising of main sponsors, and other places specifically authorized in writing by the Organizing Committee. And at the discretion of the company promoting the event.

The commercial use of the logo, design, and brand "La Carrera Panamericana" in any form, electronic, written, recorded (in audio or video), on the Internet, etc., requires a contract with the promoting company. Failure to observe the above will be grounds for a sanction (penalty), which can result in the exclusion/disqualification from the event. The Race Steering Committee will impose it at the request of the Honorary President of the Organizing Committee. In addition, the promoting company can exercise its right to take legal action against the infringer, as indicated in Appendix 5.



7.8 HOTELES SEDE

Todos los hoteles serán estándar de 4 o 5 estrellas. También existe la posibilidad de reservar habitaciones en hoteles de categoría Premium que tienen un costo adicional con disponibilidad limitada.

Las reservaciones para habitaciones adicionales durante la ruta y noches extra se manejarán directamente a través del Comité Organizador. La asignación de los hoteles será de acuerdo con el orden de la fecha de pago de registro y reservación de las habitaciones.

Las reservaciones y pago de hoteles es el 26 de julio de 2024, la asignación de hoteles se realiza según la disponibilidad y orden de pago de inscripción. En ningún caso (incluyendo por abandono del evento) habrá devoluciones ni transferencias de las habitaciones.

Favor de solicitar sus reservaciones en:

ops@lacarrerapanamericana.com.mx

7.8 HOST HOTELS

All hotels will be standard 4 or 5 stars. There is also the possibility of reserving rooms in Premium category hotels with an additional cost and limited availability.

Reservations for additional rooms during the route and extra nights will be handled directly through the Organizing Committee. The allocation of the hotels will be according to the order of the date of payment of registration and reservation of the rooms.

The deadline for hotel reservations and payments is July 26, 2024. Hotel assignments are made based on availability and the order of registration payment. In no case (including the abandonment of the event) will there be returns or transfers of the rooms.

Please request your reservations at:

ops@lacarrerapanamericana.com.mx

VII. OBLIGACIONES GENERALES PARA LATRIPULACIÓN

ARTÍCULO 8. TRIPULACIONES

8.1 DEFINICIÓN

- a) Sólo tripulaciones compuestas por dos personas designadas inicialmente como "piloto" y "copiloto" y debidamente registradas se admitirán al inicio de cada etapa.
- b) Cada uno de los competidores debe presentarse, aprobar el examen médico y obtener autorización para participar en el evento. Si no lo consigue, será excluido del evento y no se le permitirá participar.
- c) Todos los miembros de la tripulación pueden manejar durante el evento, excepto cuando son menores de 18 años.

8.2 MENORES DE EDAD

- a) Los competidores menores de 18 años requieren consentimiento escrito de ambos padres para poder formar parte de una tripulación.
- b) Los menores de edad también deben cumplir con todos los requisitos de competidor, incluyendo la obtención de la licencia deportiva de la FEMADAC, (Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.).
- c) Los competidores menores de 18 años solo podrán participar como copilotos y no podrán conducir el vehículo en ningún tipo de sección. Si un menor de edad es reportado conduciendo en cualquier tipo de sección, la tripulación quedará descalificada del evento inmediatamente.

VII. GENERAL OBLIGATIONS FOR THE CREW

ARTICLE 8. CREWS

8.1 DEFINITION

- a) Only crews of two people initially designated as "driver" and "co-driver" and duly registered will be admitted at the start of each stage.
- b) Each competitor must appear, pass the medical examination, and obtain clearance to participate in the event. If they fail, they will be excluded from the event and not allowed to participate.
- c) All crew members can drive during the event, except if they are under 18 years.

8.2 MINORS

- a) Competitors under 18 years require written consent from both parents to be part of a crew.
- b) Minors must also meet all competitor requirements, including obtaining a sports license from the FEMADAC (Mexican Federation of Motor Sports).
- c) Competitors under 18 may only participate as co-drivers and not drive the vehicle in any section. If a minor is reported driving in any section, the crew will immediately be disqualified from the event.



8.3 LICENCIAS

- a) Todos los pilotos, copilotos y en su caso, los competidores de reserva deben contar con una licencia vigente expedida por:
- b) OMDAI-FIA tiene un costo de MXN \$1,000.00 (Mil pesos M.N.)
- c) FEMADAC tiene un costo de MXN \$5,800.00 (Cinco mil trescientos pesos M.N.)
- d) Se debe solicitar la licencia FEMADAC en su página de Internet: <https://femadac.org.mx/licencia-deportiva/> o se puede tramitar en el Parque de Registro durante la revisión administrativa donde habrá un representante de la FEMADAC.
- e) Es obligatorio para cada competidor presentar su licencia de tránsito y deportiva emitida por una entidad deportiva reconocida en su país de origen con vigencia durante todo el evento.
- f) La falta de las licencias requeridas se sancionará con la exclusión del evento.

8.4 COBERTURA DE LA LICENCIA FEMADAC

- a) Un seguro de accidentes (gastos médicos reembolsables) y un seguro de muerte accidental.
- b) Consultar con FEMADAC el monto del deducible no recuperable por persona y por evento.
- c) Para poder recuperar el resto de los gastos relacionados con el accidente, es necesario que los recibos y facturas estén a nombre del competidor lesionado. En caso de que la persona lesionada sea un tercero las facturas deben estar a nombre del piloto. Además, los documentos deben tener el IVA desglosado para ser fiscalmente deducibles. Si los recibos y facturas no cumplen con estos requisitos, los gastos no podrán ser reembolsados.

8.5 DURANTE EL EVENTO

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

8.6 CAMBIOS DE MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

- a) Cualquier cambio de piloto/copiloto por un nuevo tripulante puede hacerse por un competidor registrado para ese auto y deberá ser informado por escrito al Comité Directivo de Carrera y a los Comisarios Deportivos 10 horas antes de la sustitución, aun en casos de fuerza mayor. Si el competidor no ha sido registrado debe presentarse ante los Comisarios Deportivos solicitando su admisión por escrito de acuerdo con lo establecido en los Artículos 5 y 10.6, teniendo como límite para este procedimiento hasta las 23:00 horas del día anterior.

8.3 LICENSES

- a) All drivers, co-drivers, and, where appropriate, reserve competitors must have a valid license issued by:
- b) OMDAI-FIA at the cost of MXN 1,000.00 (Thousand pesos, local currency)
- c) FEMADAC at the cost of 350.00 (Three hundred and fifty U.S. Dollars)
- d) The FEMADAC license must be requested on its website: <https://femadac.org.mx/licencia-deportiva/>, or it can be processed at the Registration Park during the administrative review where there will be a representative of FEMADAC.
- e) Each competitor must present their traffic and sports license issued by a recognized sports entity in their country of origin, valid throughout the event.
- f) The lack of the required licenses will be sanctioned with the exclusion of the event.

8.4 COVERAGE OF THE FEMADAC LICENSE

- a) Accident insurance (reimbursable medical expenses) and accidental death insurance.
- b) Check with FEMADAC the amount of the non-recoverable deductible per person and event.
- c) To recover the rest of the expenses related to the accident, the receipts and invoices must be in the name of the injured competitor. The invoices must be in the driver's name if the injured person is a third party. In addition, the documents must have the VAT itemized to be tax deductible. The expenses cannot be reimbursed if the receipts and invoices do not meet these requirements.

8.5 DURING THE EVENT

The crew must be on board the competing car during the rally route, except when provided for in these Regulations. If a crew member withdraws during the stage development or a third party is admitted on board, the team will be automatically excluded from the stage.

8.6 CREW MEMBER CHANGES

- a) Any change of driver/co-driver for a new crew member can be made by a competitor registered for that car and must be informed in writing to the Race Steering Committee and the Sporting Steward, 10 hours before the substitution, even in cases of force majeure. If the competitor has not been registered, they must appear before the Sporting Steward requesting their admission in writing by the provisions of Articles 5 and 10.6, with a limit for this procedure until 11:00 p.m. the day before.



- b) Si se sustituye a un tripulante y no se informa al Comité Directivo de Carrera y a los Comisarios Deportivos y/o el sustituto no está registrado, la tripulación será descalificada de la etapa en la que participa el tripulante sustituto.

8.7 ACREDITACIÓN / TARJETA DE IDENTIFICACIÓN.

- a) El Comité Organizador proporcionará en la revisión administrativa la "Acreditación" con foto reciente (proporcionada por el competidor) que se debe portar durante todo el evento.
- b) Esta "Acreditación" debe mostrarse al oficial que la solicite.
- c) La falta de la "Acreditación" o la falta de correspondencia entre esta tarjeta y el competidor serán motivo de descalificación de la etapa.

ARTÍCULO 9. INSCRIPCIONES Y REQUISITOS DEL AUTO

9.1 INSCRIPCIONES

No se aceptarán anticipos, ni se realizarán reservaciones a inscripciones que no estén totalmente pagadas.

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

El costo de su registro incluye:

- a) Ocho noches de alojamiento en hotel estándar en habitación doble (iniciando el 10 de octubre).
- b) Kit para piloto y copiloto (Artículo 5.4)
- c) Una placa conmemorativa para auto.
- d) Seguro de responsabilidad civil para terceros durante La Carrera.
- e) Comidas o cenas de premiación para piloto y copiloto.
- f) Números oficiales para el auto de competencia (un juego).
- g) Identificación del vehículo de servicio o apoyo (un juego).
- h) Toda la publicidad obligatoria que debe ser colocada en los autos de competencia.

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

- b) If a crew member is substituted and the Race Steering Committee and the Sporting Steward are not informed, or the substitute is not registered, the crew will be disqualified from the stage in which the substitute crew member is participating.

8.7 ACCREDITATION / IDENTIFICATION CARD.

- a) The Organizing Committee will provide in the administrative review the "Accreditation" with a recent photo (supplied by the competitor) that must be carried throughout the event.
- b) This "Accreditation" must be shown to the marshal who requests it.
- c) The lack of "Accreditation" or correspondence between this card and the competitor will be grounds for disqualification from the stage.

ARTICLE 9. REGISTRATION AND REQUIREMENTS OF THE CAR

9.1 REGISTRATION

Advance payments will not be accepted, nor will reservations be made for registrations that are not fully paid.

If there is a reserve driver or co-driver, he must also pay the additional fee defined by the Organizing Committee (Article 5.3).

The cost of your registration includes the following:

- a) Eight nights' accommodation in a standard hotel in a double room (starting on October 10).
- b) Kit for driver and co-driver (Article 5.4).
- c) A commemorative car plate.
- d) Third-party liability insurance during the race.
- e) Award lunches or dinners for driver and co-driver.
- f) Official numbers for the competition car (one set).
- g) Service or support vehicle identification (one set).
- h) All the obligatory publicity that must be placed in the competition cars.

IMPORTANT! The insurance is only valid during the competition. The insurance is no longer valid before crossing the arch at the beginning and after crossing the arch at the end of each day. Therefore, in overnight cities and intermediate cities, insurance is not valid, and each competitor is responsible for complying with traffic laws and respecting traffic lights and stop signs, even when there are police officers giving preference to competitors. The Organizing Committee of La Carrera Panamericana is not responsible for accidents in overnight and intermediate cities.

In case of an accident during the competition, the damage caused by the competitor will be covered by this insurance. Still, the team must



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

9.2 REQUISITOS

Las solicitudes de registro se reciben a través del formato de la página de Internet <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/registro-carrera/> y no se admitirán por ningún otro medio. Para ser aceptadas se debe cumplir con lo siguiente:

- a) El pago completo de la cuota de registro de los miembros de la tripulación y del piloto o copiloto de reserva (Artículo 5.3), en caso de ser necesario.
- b) Una fotografía del auto, una del piloto, una del copiloto y otra del piloto/copiloto de reserva, en caso de ser necesario adjuntasen el formulario de registro.
- c) El Expediente Técnico y de Seguridad del auto de competencia deberá estar totalmente entregado antes del 24 de septiembre de 2024.
- d) El Comité Organizador se reserva el derecho de admitir o rechazar cualquier solicitud de registro.
- e) No se aceptarán cancelaciones, transferencias ni solicitudes para otros años después del 26 de julio de 2024, ni la devolución del costo del registro ni los costos de los hoteles. Cualquier devolución hecha será a juicio único del Comité Organizador.
- f) El vehículo de servicio o apoyo debe contar con un seguro de responsabilidad civil y daños a terceros y debe estar vigente en la República Mexicana durante todo el evento. La tripulación debe mostrarlo en la revisión administrativa para poder registrar el vehículo de servicio o de apoyo.

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

9.3 COMPETIDORES REGISTRADOS FUERA DE MÉXICO

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

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

Para tal efecto, los competidores deben enviar el formato de licencia y el permiso de importación temporal directamente a la FEMADAC,

pay the non-recoverable deductible for an amount equivalent to 10% of the cost of the claim. (Restrictions apply).

9.2 REQUIREMENTS

Registration requests are received through a form on the web page <https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/en/registro-carrera/> and will not be accepted by any other means. To be accepted, the following must be met:

- a) The full payment of the registration fee of the crew members and the reserve driver or co-driver (Article 5.3), if necessary.
- b) One photograph of the car, one of the drivers, one of the co-drivers, and one of the reserve driver/co-drivers, if applicable, should be attached to the registration form.
- c) The competing car's Technical and Safety Digital file should be delivered before September 24, 2024.
- d) The Organizing Committee reserves the right to admit or reject any registration request.
- e) No cancellations, transfers, or requests for other years after July 26, 2024, nor will the refund of registration or hotel costs be accepted. Any refund will be at the sole discretion of the Organizing Committee.
- f) The service or support vehicle must have third-party liability and damage insurance and be valid in Mexico throughout the event. The crew must show it at the administrative review to register the service or support vehicle.

IMPORTANT NOTE: The competing cars and the service or support vehicles must have the necessary insurance to be authorized to compete once scrutineering has been approved (Chapter XI, Article 28.2.d.3).

9.3 COMPETITORS REGISTERED OUTSIDE OF MEXICO

Competitors registered abroad must send a copy of their proof of payment to the Permanent Secretariat of La Carrera Panamericana.

For a competition car to enter the country, a temporary import letter must be issued by FEMADAC.

For this purpose, competitors must send the license form and the temporary import permit directly to FEMADAC, even if the payment will be made at the Registration Park before the event.



aun cuando se vaya a realizar el pago en el Parque de Registro antes del evento.

Para todos los asuntos relacionados con la FEMADAC favor de contactarlos directamente:

FEMADAC

Goethe 40, Esq. Darwin, Col. Anzures, C.P. 11590, México, D.F., México

Página web: <https://femadac.org.mx/>

Teléfonos:

+52(55) 5254 0084

+52(55) 5254 0011

+52(55) 5254 0157

9.4 TRANSPORTACIÓN Y ENTRADA DE LOS AUTOS A MÉXICO

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

Si se utiliza el agente aduanal recomendado por el Comité Organizador (sin responsabilidad para el mismo), es preferible para los autos de Estados Unidos y Canadá entrar a México entre el 18 septiembre y el 4 de octubre del 2024. Por favor considerar que los fines de semana no trabajan las aduanas mexicanas.

Por razones de tiempo, logística y costos, se recomienda considerar el arribo del auto en un destino marítimo en los Estados Unidos de América, preferentemente en Houston, y planificar el cruce de frontera con el convoy coordinado por la organización. Este servicio no tiene costo adicional, pero requiere un permiso de importación temporal. Puedes encontrar más información en este [enlace](#). Para cualquier duda, por favor contacta a ops@lacarrerapanamericana.

Todos los competidores extranjeros deben enviar al Secretariado Permanente una copia de su hoja de registro y del Carnet Digital Técnico y de Seguridad, incluyendo copias de los documentos de propiedad. Esto es necesario para asegurar el apropiado apoyo aduanal y la liberación de los vehículos de competencia y de servicio.

Las copias de los documentos de propiedad del auto de competencia y de los vehículos de servicio o apoyo también deben enviarse a la FEMADAC para que se emitan las cartas de apoyo necesarias para la aduana.

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

For all matters related to FEMADAC, please get in touch with them directly:

FEMADAC

Goethe 40, Esq. Darwin, Col. Anzures, CP 11590, Mexico, DF, Mexico

Web page: <https://femadac.org.mx/>

Phone:

+52(55) 5254 0084

+52(55) 5254 0011

+52(55) 5254 0157

9.4 TRANSPORTATION AND ENTRY OF CARS INTO MEXICO

Competitors are responsible for ensuring that their cars arrive on time at the Registration Park before October 10 to comply with the activities indicated in the program.

If the customs agent recommended by the Organizing Committee is used (without responsibility), cars from the United States and Canada should enter Mexico between September 18 and October 4, 2024. Please consider that Mexican customs do not work on weekends.

For reasons of time, logistics, and cost, it is recommended to consider the arrival of the car at a maritime destination in the United States of America, preferably in Houston, and to plan the border crossing with the convoy coordinated by the organization. This service has no additional cost but requires a temporary import permit. You can find more information at this [link](#). For any questions, please contact ops@lacarrerapanamericana.

All foreign competitors must send the Permanent Secretariat a copy of their registration sheet and Digital Technical and Security Card, including copies of ownership documents. This is necessary to ensure proper customs support and the release of competition and service vehicles.

Copies of the ownership documents of the competition car and the service or support vehicles must also be sent to FEMADAC so that the necessary letters of support for customs are issued.

Original ownership documents must come with the car and any service or support vehicles to clear customs.



9.5 AGENTE ADUANAL RECOMENDADO

Los competidores tienen absoluta libertad en contratar al agente aduanal de su preferencia. Los agentes aduanales recomendados para asistir a los competidores son:

ROCK IT GLOBAL

Contacto: Claudia Fernández

Correo: claudia.fernandez@rockit.global

Teléfono: +52 55 5280 1279

Web: <http://www.rockit.global>

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

ARTÍCULO 10. NÚMEROS DE COMPETENCIA Y ORDEN DE ARRANQUE

10.1 GRUPOS Y CATEGORÍAS

Los autos de competencia se clasifican en 4 Grupos y 16 Categorías. La inclusión de Clases dentro de las Categorías está sujeta a la consideración del Comité Organizador, basándose en la cilindrada de los autos y en el número de competidores de cada Clase. En caso de que se presenten tres o más autos de una cilindrada específica, el Comité Organizador abrirá una "Clase" propia al rango de cubicaje de los autos (consultar el Apéndice 7).

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

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

A. Grupo de Autos Panamericanos

1. "Turismo de Producción" #1 a #99
2. "Turismo Mayor" #100 a #149
3. "Sport Menor" #150 a #199
4. "Sport Mayor" #200 a #250
5. "Original Panam" #400 a #450

B. Grupo de Autos Históricos

6. "Histórica A" #251 a #279
7. "Histórica A Plus" 280 a #299
8. "Histórica B" #300 a #349
9. "Histórica B Plus" #550 al #599

9.5 RECOMMENDED CUSTOMS BROKER

Competitors have absolute freedom to hire the customs broker of their choice. Recommended customs brokers to assist competitors include:

ROCK IT GLOBAL

Contact: Claudia Fernandez

email: claudia.fernandez@rockit.global

Phone: +52 55 5280 1279

Web: <http://www.rockit.global>

IMPORTANT NOTE: The competition cars from abroad must have their import permit valid during the event.

ARTICLE 10. RACE NUMBERS AND STARTING ORDER

10.1 GROUPS AND CATEGORIES

The competition cars are classified into 4 groups and 16 categories. The inclusion of classes within each category is determined by the Organizing Committee, depending on the displacement of the vehicles and the number of competitors in each class. In case of three or more vehicles sharing a similar displacement, the Organizing Committee will open a special "Class" considering the displacement range of the vehicles (refer to Appendix 7).

The competition cars that were registered, that paid the corresponding fee and were accepted by the Organizing Committee, but which, for some reason, did not meet the eligibility requirements for either of the first two groups of cars will only be able to take part in the Exhibition Cars category. These will not be entitled to awards and will be excluded from the general classification.

The competition numbers must correspond to the category according to the following classification:

A. Pan American Cars Group

1. "Turismo de Producción" #1 - #99
2. "Turismo Mayor" #100 - #149
3. "Sport Menor" #150 - #199
4. "Sport Mayor" #200 - #250
5. "Original Panam" #400 - #450

B. Historic Cars Group

6. "Histórica A" #251 - #279
7. "Histórica A Plus" 280- #299
8. "Histórica B" #300 - #349
9. "Histórica B Plus" #550 - #599



10. "Histórica C" #350 a #399
11. "Histórica C Plus" #451 a #499
12. "Autos Históricos de Competencia" #600 al #650
13. "Histórica E" #700 a #749
14. "Histórica E Plus" #750 a #799

C. Porsche Panam Cup

15. Autos modernos de competencia Porsche #900 a #915

D. Autos de Exhibición

16. "Autos de Exhibición" #950 a #999 (*Categoría no puntuable, para autos no elegibles en cualquiera de las categorías de competencia*).

10.2 SECCIÓN DE CLASIFICACIÓN

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

Esta clasificación está sujeta a las mismas reglas que para cualquier otra Sección de Velocidad, excepto que el orden de arranque será conforme a la categoría del auto respetando el inicio dentro del horario indicado en el programa y de acuerdo con las instrucciones del oficial.

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

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

10.3 ORDEN DE ARRANQUE

El orden de arranque de cada etapa permanecerá sin cambio durante toda la etapa, excepto cuando el Comité Directivo de Carrera y los Comisarios Deportivos decidan reubicar a una tripulación por motivos de seguridad.

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

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

Al término de la última sección de velocidad de la última etapa, se formarán a las 5 primeras tripulaciones clasificadas que pertenezcan al grupo de autos panamericanos y permanecerán así sin cambio hasta cruzar el arco de meta final.

10. "Histórica C" #350 - #399
11. "Histórica C Plus" #451 - #499
12. "Historic Competition Cars" #600 - #650
13. "Histórica E" #700 - #749
14. "Histórica E Plus" #750 - #799

C. Porsche Panam Cup

15. Modern Porsche competition cars #900 - #915

D. Exhibition Cars

16. "Exhibition Cars" #950 - #999 (*non-scoring category; cars not eligible in any competition category*).

10.2 CLASSIFICATION SECTION

On Thursday, October 10, a Classification Section that does not score for the event. This section is to determine the starting order for the first stage.

This classification is subject to the same rules as any other Speed Section, except that the starting order will be according to the category of the car, respecting the start within the time indicated in the program and by the official's instructions.

To participate in this section, the crew must have all the required safety elements, such as the "roll cage," helmet, belt, etc., by Chapter IX, and the vehicle must have the OK sticker.

Because this Classification Section is optional, the crews that do not attend it will be classified by categories at the discretion of the Race Steering Committee and the Sporting Steward. The starting order for the first stage can be altered for safety reasons; conveniently, the fastest cars shall start first.

10.3 STARTING ORDER

The starting order of each stage will remain unchanged throughout the stage, except when the Clerk of the Course and the Steward of the Course decide to relocate the crew for safety reasons.

As of the second stage, the starting order will be determined according to the results of the Speed Sections of the previous stage, without distinguishing between groups or categories.

The start of the competition cars will be in 30-second intervals.

At the end of the last speed section of the previous stage, the first 5 classified crews belonging to the Pan American cars group will be formed and will remain unchanged until crossing the finish line.



10.4 NÚMEROS DE COMPETENCIA

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

10.5 AUSENCIA DE NÚMEROS DE COMPETENCIA

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

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

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

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

10.6 CONFIRMACIÓN DE REGISTRO Y ASIGNACIÓN DE NÚMEROS

Para confirmar el registro y el número de competencia para el auto, se aplicará el siguiente procedimiento:

- a) Al recibir el formato de registro con la descripción técnica del auto de competencia con fotografías de acuerdo con el Artículo 15, el Comité Organizador verificará que el auto de competencia registrado corresponde inicialmente a la categoría solicitada y que el número de competencia solicitado esté disponible por no haberse asignado a otra tripulación. En caso contrario, procederá a la asignación de un nuevo número.
- b) Si el auto no está registrado en la categoría adecuada o si al llegar al escrutinio no cumple con la descripción dada por el competidor, el Comité Organizador le asignará una nueva categoría y número de competencia disponible que corresponde a la nueva categoría para la que el auto sea elegible.
- c) Si el auto no cumple con la elegibilidad en ninguna de las categorías de competencia, no se le permitirá iniciar el evento. Si a juicio del Comité de Carrera y los Comisarios Deportivos se le permite la participación a un auto no elegible, éste se clasificará en la categoría de Autos de Exhibición que no será puntuable para el evento. El participante debe estar de acuerdo con esta decisión.
- d) El Comité Organizador confirmará el número de competencia que haya solicitado el competidor o le fue asignado por correo electrónico.

10.4 COMPETITION NUMBERS

Competition numbers must appear on both sides of the car, one on the back and one on the front, throughout the event. The crews must ensure that these are visible at all times. The Organizing Committee will deliver the competition numbers to each crew.

10.5 ABSENCE OF COMPETITION NUMBERS

If at any time during the evolution of the event, it is observed that:

If a side's competition number is missing, a 30-second penalty will be imposed on each stage the number is missing. If the number on the back is missing, the penalty will be 10 seconds in each stage that the missing is detected.

If both sides' competition numbers are missing simultaneously, the car will be disqualified from the stage where the missing was detected.

A report by an official will be enough to apply these penalties.

10.6 CONFIRMATION OF REGISTRATION AND ASSIGNMENT OF NUMBERS

The procedure to confirm the registration and competition number of the car is as follows:

- a) Upon receipt of the registration form with the technical description of the competition car with photographs (Article 15), the Organizing Committee will verify that the registered competition car initially corresponds to the requested category and that the requested competition number is available for not assigned to another crew. Otherwise, a new number will be given.
- b) If the car is not registered in the appropriate category or when it arrives at scrutineering, it does not meet the description given by the competitor, the Organizing Committee will assign a new category and available competition number corresponding to the new category for which the car be eligible.
- c) If the car does not meet the eligibility requirements of any competition category, it will not be allowed to start the event. If the Race Steering Committee and the Sporting Steward believe an ineligible car is allowed to participate, it will be classified in the Exhibition Cars category that does not count for the event. The participant must agree with this decision.
- d) The Organizing Committee will confirm the competition number the competitor has requested or was assigned by email.



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

10.7 IDENTIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN EN EL AUTO DE COMPETENCIA

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

Si durante el desarrollo del evento se sustituye a un competidor por otro de reserva y éste no haya sido previamente registrado; este debe cumplir con lo indicado en los Artículos 5 y 8 e identificarse en el auto de competencia. Si falta el nombre tipo de sangre y alergias de un competidor, se amonestará a la tripulación y si la falta se repite se penalizará con 1 minuto. Esta penalización se aplicará por cada reincidencia.

Si el auto se presenta a escrutinio sin los nombres, tipo de sangre y alergias, la tripulación no tendrá derecho a arrancar hasta que la situación haya sido rectificada.

ARTÍCULO 11. LEYES DE TRÁNSITO

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

Si una tripulación o sus vehículos de servicio o apoyo no cumplen con las leyes de tránsito, estará sujeta a penalizaciones al juicio único de los Comisarios Deportivos. Estas pueden ir desde un mínimo de 30 segundos hasta la descalificación del evento, dependiendo de la falta.

El procedimiento será el siguiente:

- a) Si un oficial del evento nota que una tripulación o vehículo de servicio está infringiendo las leyes de tránsito debe dar aviso al Comité Directivo de Carrera.
- b) Si la policía decide no infraccionar a la tripulación, pero le solicita al Comité Organizador que amoneste al infractor, se aplicarán las penalizaciones antes indicadas.
- c) Las notificaciones deben llegar al Comité Directivo de Carrera a través de los canales oficiales; por escrito y antes de anunciar los resultados extraoficiales del día.
- d) Las acusaciones deben incluir el lugar, la hora y una descripción detallada del incidente, de tal forma que no quede dudas de la responsabilidad del acusado.
- e) Un reporte por parte de un oficial será suficiente para aplicar estas sanciones.

- e) The reserve registered driver/co-driver must comply with the rules outlined in Article 5.

10.7 IDENTIFICATION OF THE CREW IN THE COMPETING CAR

The names, blood types, and allergies of the first driver, his co-driver, and the reserve driver/co-driver (if any) must be posted on both sides of the car.

If, during the event, a competitor is replaced by a reserve competitor who has not been previously registered, they must comply with the provisions of Articles 5 and 8 and be identified in the competition car. If a competitor's blood type and allergies name is missing, the crew will be warned, and if the fault is repeated, it will receive a 1-minute penalty. This penalty will be applied for each repetition.

If the car is presented to scrutineering without the names, blood type, and allergies, the crew will not have the right to start until the situation has been rectified.

ARTICLE 11. TRAFFIC LAWS

During the event, crews and their service or support vehicles must strictly observe traffic laws, especially in the cities and towns where the event runs. The police must act with the offender as if they were any other user of the road, street, or avenue. The police can even withhold or present the offender's documents to the proper authorities.

If a crew or their service or support vehicles do not comply with traffic laws, they will be subject to penalties at the sole judgment of the Sporting Steward. Depending on the offense, these can range from a 30-second penalty to disqualification from the event.

The procedure will be as follows:

- a) If an event official notices that a crew or service vehicle is infringing traffic laws, they must notify the Race Steering Committee.
- b) If the police decide not to fine the crew but ask the Organizing Committee to warn the offender, the above sanctions will apply.
- c) Notifications must reach the Race Steering Committee through official channels, in writing, and before announcing the unofficial results of the day.
- d) The accusations must include the place, the time, and a detailed description of the incident so there is no doubt about the accused's responsibility.
- e) A report by an official will be enough to apply these penalties.



ARTÍCULO 12. REPARACIONES

12.1 ÁREAS OFICIALES

Las reparaciones solamente se permitirán en las áreas oficiales de servicio y al final de cada etapa. También se podrán realizar en las Secciones de Tránsito, siempre y cuando estén fuera de una Zona de Control o "parque cerrado" solo por la tripulación sin ayuda de terceros.

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

Cualquier falta se penalizará con 2 minutos, un reporte por parte de un oficial será suficiente para para aplicar la sanción.

12.2 AYUDA EXTERNA

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

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

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

12.3 ACCIONES PROHIBIDAS:

- a) Obstruir deliberadamente el paso de los autos de competencia o no permitir que otro competidor rebase en una Sección de Velocidad cuando un auto es alcanzado por otro.
- b) El comportarse de manera antideportiva o insultar a otros competidores, oficiales o cualquier persona que participe en el evento o dañar alguna instalación o participar en una riña en cualquier momento durante el evento.
- c) Si el equipo o la tripulación realizan alguna de las acciones prohibidas, serán descalificados de la etapa o del evento a criterio único del Director de Carrera y los Comisarios Deportivos del Evento.

ARTICLE 12. REPAIRS

12.1 OFFICIAL AREAS

Repairs will only be allowed in the official service areas and at the end of each stage. They can also be carried out in Transit Sections, as long as they are outside a Control Zone or "parc fermé" only by the crew without the help of third parties.

The official service areas will be indicated in the Road Book.

Any fault will be penalized within 2 minutes, and a report by an official will be enough to apply the penalty.

12.2 EXTERNAL HELP

Throughout the event, the competition car must run by itself, from the beginning to the end of each stage, passing through the official arches.

If a car is towed, pushed, or transported in another vehicle or receives help from third parties, it will be penalized unless it is by order of an event official to return it to the road or to clear the road for the passage of other vehicles in the Speed Sections (Article 25.10).

The minimum penalty will be the maximum penalty for the entire section in question (the total time allotted to the Speed Section) plus 1 minute at the time controls at the start and end of the section. The crew may be disqualified from the entire stage or even from the event depending on the nature of the offense (especially if the offense is repeated) and is at the sole discretion of the Sporting Steward.

12.3 PROHIBITED ACTIONS:

- a) Deliberately obstructing the passage of competing cars or not allowing another competitor to pass in a Speed Section when another overtakes one car.
- b) Behaving in an unsportsmanlike manner, insulting other competitors, officials, or any person participating in the event, damaging any facility, or engaging in a brawl at any time.
- c) If the team or crew carries out any prohibited actions, they will be disqualified from the stage or the event at the sole discretion of the Race Steering Committee and the Sporting Steward.



ARTÍCULO 13. VEHÍCULOS DE APOYO

13.1 REGISTRO Y SEGURO

Los vehículos de servicio o apoyo se registrarán al mismo tiempo que los competidores durante la revisión administrativa. Este registro es obligatorio. Estos deberán reservar en las puertas delanteras y en la parte trasera un espacio para el número del auto al que apoyan. Sólo los vehículos de servicio registrados e identificados podrán tener acceso a las áreas oficiales de servicio. La falta de registro e identificación de estos vehículos se penalizará con 1 minuto. Se debe presentar el seguro del vehículo de servicio al momento del registro. Si la tripulación insiste en no registrar o identificar su vehículo de servicio o apoyo después de repetidas peticiones, entonces se le penalizará con 3 minutos por cada etapa en que no se cumpla este requisito.

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

13.2 CIRCULACIÓN - VEHÍCULOS DE SERVICIO

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

Cualquier vehículo de servicio o apoyo que esté o no esté registrado y que tenga o no tenga las calcomanías oficiales que lo identifiquen y que se encuentre circulando dentro del tren de carrera durante el avance de la competencia, ocasionará la descalificación de la etapa del auto(s) a los que proporcionan servicio o apoyo.

Si el vehículo de servicio o apoyo rebasa al vehículo barredora sin autorización del oficial que lo conduce será motivo de descalificación de la etapa para la tripulación al que proporcionan servicio o apoyo.

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

13.3 DURANTE LAS SECCIONES DE VELOCIDAD

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

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

ARTICLE 13. SUPPORT VEHICLES

13.1 REGISTRATION AND INSURANCE

Service or support vehicles will register simultaneously as competitors during the administrative review. This registration is mandatory. They must reserve a space in the front and back doors to place the number of the car they support. Only registered and identified service vehicles may have access to the official service areas. These vehicles' lack of registration and identification will be penalized with 1 minute. Service vehicle insurance must be presented at check-in. If the crew does not register or identify their service or support vehicle after repeated requests, they will be penalized with 3 minutes for each stage where this requirement is unmet.

Service or support vehicles must have a third-party liability and damage insurance policy in force for the duration of the event. If the team does not comply with this requirement, it will be excluded from the event. A copy of the policy must be delivered during registration.

13.2 CIRCULATION - SERVICE VEHICLES

The service or support vehicles must run in front of the flagship cars or behind the sweeper car and the entire contingent (official and lagging competition cars).

Any service or support vehicle, whether registered or not, with or without the official identification decals running in the race train during the competition, will cause the disqualification of the car's stage(s) to which they provide service or support.

If the service or support vehicle overtakes the sweeper vehicle without the authorization of the official driver of the sweeper, the crew to which it provides service or support will be disqualified.

A report by an official will be enough to apply this penalty.

13.3 DURING THE SPEED SECTIONS

It is strictly prohibited for service or support vehicles to run within the Speed Sections while they are in progress. They will be penalized with the disqualification of the stage of the car to which they provide service or support.

The support vehicles that have entered a Speed Section before the road closure must park following the instructions of the official flagship cars or in safe places and outside the path of misdirection and where they do not obstruct or mislead the competitors.



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

La penalización por infringir lo estipulado en este párrafo, será la descalificación de la tripulación(es) de toda la etapa en la que se presente el caso, si el equipo o sus miembros son reincidentes, la tripulación(es) será(n) descalificada(s) de todo el evento.

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

At the end of the Speed Section, the service or support vehicles cannot move until after the sweeper car and the entire tail contingent have passed.

The penalty for violating the provisions of this paragraph will be the disqualification of the crew(s) from the entire stage in which the case occurs. If the team or its members are repeat offenders, the crew(s) will be disqualified from the event.

A report by an official will be enough to apply these penalties.

ARTÍCULO 14. PUBLICIDAD

14.1 PUBLICIDAD Y PATROCINADORES

- a) El Comité Organizador se reserva el derecho de usar en los autos de competencia los siguientes espacios para los números oficiales de competencia y para la publicidad de los patrocinadores principales del evento. Esta será proporcionada a los competidores durante la revisión administrativa:
- ✓ Puertas delanteras
 - ✓ Parte superior del parabrisas
 - ✓ Salpicaderas
- b) Considerando la restricción anterior, los competidores pueden colocar la publicidad de sus propios patrocinadores en sus autos, 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, solo dos espacios de 21cm², (7cm * 3cm) como máximo serán permitidos.
 - El patrocinador oficial principal de La Carrera Panamericana 2024 deberá ser respetado sin excepciones y no se admitirán marcas o servicios rivales.
 - Las entidades gubernamentales oficiales tales como la Secretaría de Turismo o Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo o Comisión Nacional de Rallies en México o Rally Automóvil Club, podrán colocar calcomanías en los autos de competencia.
 - El uso de gorras de patrocinadores propios durante los arcos de salida y meta queda estrictamente prohibido, se deberá utilizar la gorra oficial del evento proporcionada por el comité organizador.

ARTICLE 14. ADVERTISING

14.1 ADVERTISING AND SPONSORS

- a) The Organizing Committee reserves the right to use the following spaces in the competing cars for the official competition numbers and the advertising of the event's main sponsors. These will be provided to the competitors during the administrative review:
- ✓ Front doors
 - ✓ Windshield top
 - ✓ Fenders
- b) Considering the above restriction, competitors may place their own sponsors' advertising on their cars as long as:
- It does not invade the spaces reserved for official decals.
 - It does not interfere with the visibility of the crew.
 - There is no conflict with the sponsors of the event. If this were the case, only two spaces of 21cm² (7cm * 3cm) maximum would be allowed.
 - The main official sponsor of La Carrera Panamericana 2024 must be respected without exception, and rival brands or services will not be accepted.
 - Official government entities such as the Ministry of Tourism, the Mexican Federation of Motor Sports, the Mexican National Rally Commission, or the Rally Automóvil Club may place decals on the competing cars.
 - Wearing your sponsor caps during the start and finish lines is strictly prohibited; the official cap of the event provided by the organizing committee must be worn.



14.2 EXCLUSIÓN POR FALTA DE PUBLICIDAD

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

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

14.3 PENALIZACIÓN

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

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

Si esta falta persiste, las penalizaciones pueden incrementarse a juicio de los Comisarios Deportivos y a petición del Comité Directivo de Carrera llegando hasta la posible descalificación del evento.

14.2 EXCLUSION FOR LACK OF ADVERTISING

Any competitor who arrives at scrutineering without complying with the mandatory publicity requirements, especially about placing the official decals in the car's designated places, will receive a verbal warning from the scrutineer or the Race Steering Committee.

If the crew does not meet these requirements after this warning, they will be excluded from the event.

14.3 PENALTIES

The crew is responsible for the placement, presence, and visibility of the mandatory advertising on their competition car. Any non-compliance with the previous points will be penalized with 30 seconds per stage.

A report by an official will be enough to apply these penalties.

If this fault persists, the penalties may be increased at the discretion of the Sporting Steward and the request of the Race Steering Committee, up to the possible disqualification from the event.

VIII. ELEGIBILIDAD Y CATEGORÍAS DE LOS AUTOS DE COMPETENCIA

ARTICULO 15. ELEGIBILIDAD DE LOS AUTOS DE COMPETENCIA

A. Grupo de Autos Panamericanos.

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

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

VIII. ELIGIBILITY AND CATEGORIES OF COMPETING CARS

ARTICLE 15. ELIGIBILITY OF THE COMPETING CARS

A. Pan American Cars Group.

Sports, GT, and production cars (sedans) from 1940 to 1954 are eligible. Some models of these cars, built after 1954, will be accepted if they are identical in technology and aesthetic components as indicated in this Regulation.

Competitors who wish to register a competition car built after 1954 in the categories "Turismo de Producción," "Turismo Mayor," "Sport Menor," and "Sport Mayor" must provide the Organizing Committee, together with their registration sheet and the Digital Technical and Safety Card, a complete technical description with photographs of the competition car for evaluation and to determine if it meets the requirements may be accepted. The Organizing Committee can make recommendations so that the car meets all the requirements and is eligible.



B. Grupo de Autos Históricos.

Son elegibles los autos deportivos, GT y de producción (sedanes) de 1955 a 1985. Para poder registrar un auto, es necesario enviar el expediente y fotografías al Comité Organizador quien definirá la categoría y clase en caso de aprobación. Para estas categorías, en caso de que se presenten tres o más autos de una cilindrada específica, el Comité Organizador abrirá una "Clase" propia al rango de cubicaje de los autos (consultar el Apéndice 7).

C. Autos Porsche Panam Cup.

Son elegibles en esta categoría los autos modernos de la marca Porsche previo autorización del Comité Organizador.

D. Autos de Exhibición.

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

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

Las especificaciones técnicas del auto de competencia de todos los grupos deberán entregarse al Comité Organizador a más tardar el 26 de julio de 2024, junto con la hoja de registro y el Expediente Técnico y de Seguridad. Estos serán evaluados y la decisión de los Comisarios Deportivos será final.

ARTÍCULO 16. CATEGORÍAS.

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

Para propósitos de escrutinio, protestas, revisiones y sanciones, el texto de este artículo es la referencia válida, por lo que estas características deben respetarse totalmente y durante todo el evento. La falta de cumplimiento a este artículo se penaliza con la descalificación del evento.

A. GRUPO DE AUTOS PANAMERICANOS.

16.1 "TURISMO DE PRODUCCIÓN"

(NÚMEROS DE #1 A #99)

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

a) Construcción:

B. Historic Cars Group.

Sports, GT, and production cars (sedans) from 1955 to 1985. In order to register a car, it is necessary to send the file and photographs to the Organizing Committee who will define the category and class in case of approval. For these categories, in case of three or more vehicles sharing a similar displacement, the Organizing Committee will open a special "Class" considering the displacement range of the vehicles (refer to Appendix 7).

C. Porsche Panam Cup cars.

Modern Porsche cars, with prior authorization from the Organizing Committee, are eligible in this category.

D. Exhibition Cars

All cars that are accepted and that do not fit into any of the previous groups or categories.

"Street Rod" or "Hot Rod" type cars prepared from 1932 and later model year cars are also eligible, as are "replica" cars of period prototypes or production cars from the years 1932 to 1956.

The technical specifications of the competition car of all groups must be delivered to the Organizing Committee no later than July 26, 2024, together with the registration sheet and the Technical and Safety File. These will be evaluated, and the decision of the Sports Commissioner will be final.

ARTICLE 16. CATEGORIES.

This article outlines the technical features that competing cars must meet.

For scrutineering matters, protests, reviews, and penalties, the text of this article is a valid reference, so these characteristics must be fully respected throughout the event. Failure to comply with this article is penalized with disqualification from the event.

A. Pan American Cars Group.

16.1 "TURISMO DE PRODUCCIÓN"

(NUMBERS FROM #1 - #99)

All production cars (sedans) from 1940 to 1954 with original bodies and V-8 FH/OHV engines; or H/OHV and SOHC inline 6-cylinder and OHV/OHC and DOHC 4-cylinder. The engines must be of the same brand or family and configuration as the original.

a) Construction:



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

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

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

Se prohíben terminantemente los chasises o bastidores tubulares.

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

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

The chassis or frame must be original (as long as it does not show corrosion or damage caused by oxidation, welding, or blows) or a similar one from the same manufacturer's family or a new chassis recently manufactured by a specialized company, for example, "Art Morrison" of the USA. (See drawing in Appendix 4) according to the following guidelines:

The distance between the main rails (side members) measured transversally to the car must maintain the original design without any change. The area in front of the chassis, from the imaginary line of the car's firewall forwards, may be modified to integrate the "roll cage" and to provide greater rigidity to the assembly. Attachment or support points of the forks, suspension arms, and shock absorbers may be relocated without restriction.

The suspension spring bases may be modified to allow a device to manually adjust the car's height (using a remote device from inside the vehicle for height adjustment is not allowed). The bases installed for the suspension coil springs may include a device for manually adjusting the car's height (using a remote device inside the vehicle for height adjustment is prohibited). For the rear part of the chassis, from the imaginary line of the back seat backrest, it is permitted to modify or relocate the rear suspension's fastening or support points and change the leaf springs to a coil spring suspension. Likewise, the necessary modifications to integrate the "roll cage" with the chassis are allowed. The location of the mounts for the rear axle motion control arms must be "rigid" and is unrestricted.

Tubular chassis or frames are strictly prohibited.

All chassis are subject to approval by the Organizing Committee. It is recommended to send the drawings and comments on the chassis to the Organizing Committee in advance. If the design is not accepted, the competitor will be notified to avoid disqualification during the pre-event scrutineering. The decision of the Sporting Steward will be final.

Although the bodies must be original, if components are difficult to find, the Organizing Committee must be notified to approve the replacement some of specific parts. Without this approval, the car will be excluded from the event during the pre-event scrutineering.



b) Motores:

En autos cuyos motores sean difíciles de obtener, se autoriza el uso de motores de diferentes fabricantes, pero de la misma configuración y cantidad de cilindros.

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

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

Para los autos sedanes americanos se permite un desplazamiento máximo de 8 pulgadas (20.32 cm.), con respecto a la posición original del motor.

Cilindrada y carburación para autos con motores de:

- 4 Cilindros hasta 2500 cc (153 pulgadas cúbicas) y 2 carburadores de 2 gargantas cada uno.
- Para Volkswagen, 2 carburadores de 2 gargantas.
- 6 Cilindros hasta 5,000 cc (305 pulgadas cúbicas), tres carburadores de dos gargantas o 1 carburador de 4 gargantas de 600 c.f.m. como máximo.
- 8 Cilindros hasta 5,000 cc (305 pulgadas cúbicas), un carburador de cuatro gargantas de 600 c.f.m. máximo.

c) Transmisión:

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

La velocidad máxima autorizada para los autos de esta categoría durante las etapas cronometradas es de 230km/h, cada vehículo será equipado de un dispositivo de monitoreo constante via GPS. se debe considerar la siguiente tabla para la relación del eje trasero, de acuerdo con la medida de las llantas y las revoluciones por minuto (RPM) del motor.

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

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

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

Es obligatorio que se usen los módulos de ignición MSD o cualquier otra marca que integren un sistema de control de RPM del motor. Los sistemas MSD 6A, 6AL, 6ALN, SFI-5520, AL-2 ignition control, pueden ser usados, así como de cualquier otra marca con

b) Engines:

In cars whose engines are difficult to obtain, using engines from different manufacturers is authorized, but with the same configuration and number of cylinders.

Iron heads are mandatory in 8-cylinder V (OHV) engines.

Using engines of limited production or specially built for racing is not allowed.

For American sedans, a maximum displacement of 8 inches (20.32 cm) is allowed concerning the original position of the engine.

Displacement and carburetion for cars with the following engines:

- Cylinders up to 2,500 cc (153 cu in) and 2 carburetors with 2 barrels each.
- For Volkswagen, 2 carburetors with 2 barrels.
- Cylinders up to 5,000 cc (305 cu in), three 2-barrel carburetors, or one 4-barrel carburetor 600 cfm maximum.
- Cylinders up to 5,000 cc (305 cu in), a 600 cfm max four-barrel carburetor.

c) Transmission:

All cars are allowed to use 5-speed transmission, except for eligible OHV 8-cylinder cars, which transmission will be limited to 4-speed.

The maximum authorized speed for cars in this category during timed stages is 230km/h. Each vehicle will be equipped with a constant monitoring device via GPS. The following table should be considered for the rear axle ratio, according to the size of the tires and the revolutions per minute (RPM) of the engine.

To limit the maximum speed of the cars, the following table should be considered for the rear axle ratio according to the tires' size and the engine's revolutions per minute (RPM).

The last gear (4th or 5th) must have a 1:1 ratio for all cars.

The table is set in 200 RPM increments, compatible with the "chips" of some MSD systems, the adjustment knobs or buttons of MSD equipment, or other equivalents.

MSD ignition modules or any other brand integrating an engine RPM control system must be used. The MSD 6A, 6AL, 6ALN, SFI-5520, AL-2 ignition control systems, and any other brand with equivalent characteristics can be used. The ignition module will be inspected and sealed during technical scrutineering. If a competitor needs to change the rear tires' size or the rear axle gear ratio during the race,



características equivalentes. El módulo de ignición será inspeccionado y lacrado durante el escrutinio técnico. En caso de que un competidor requiera cambiar el tamaño de llantas traseras o la relación de engranes del eje trasero durante la carrera, este deberá avisar a la organización para que se pueda certificar y lacrar el nuevo límite de RPM.

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

Si algún auto se presenta a escrutinio sin alguno de los dispositivos anteriores será excluido del evento.

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

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

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

d) Llantas y rines:

- El diámetro de los rines deberá ser el original o una pulgada más grande teniendo un límite de 16 pulgadas
- El ancho máximo de los rines en autos de 4 cilindros es de 6 pulgadas.
- El ancho máximo de los rines en autos de 6 y 8 cilindros es de 8 pulgadas.
- El compuesto de las llantas (tread wear) no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificación DOT.
- La altura de las llantas (serie) debe ser 50 o más.
- Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.

Sistema de encendido: Se permite el uso de cualquier sistema de control de ignición con todo tipo de funciones, siempre y cuando replique el funcionamiento original de época. En caso de usarse un sistema programable (ECU), solamente se podrán usar 2 entradas físicas de sensores que son la posición del cigüeñal y la presión atmosférica, así como 1 entrada interna al sistema que es el voltaje de batería. El ECU debe ser accesible en cualquier momento para control de cableado. Es obligatorio tener disponible en todo momento el diagrama eléctrico completo del sistema de encendido para cualquier verificación técnica.

he must notify the organization so that the new RPM limit can be certified and sealed.

If a rev control ignition module is not used, a rev limiter which may be a Mallory (Part Number 644L) or any other brand equivalent limiter, is permitted.

If any car shows up for the pre-event scrutineering without any of the above devices, it will be excluded from the event.

All competitors must inform the Permanent Secretariat through the presentation of the Technical and Safety Digital Card, where the specifications of the ignition modules, the RPM limiter, and the measurements and diameter of the tires come from to select the module to be used. It will be installed in your car during the pre-event scrutineering.

To verify that the cars always comply with what is indicated in this article, the scrutineers can make revisions during the route and at the end of the event.

Powertrain specifications define the engine's RPM limit and top speed of the car.

d) Tires and rims:

- The diameter of the rims must be the original or one inch larger with a limit of 16 inches.
- The maximum width of the rims on 4-cylinder cars is 6 inches.
- The maximum width of the rims on 6- and 8-cylinder cars is 8 inches.
- Tire compound (tread wear) cannot be below 40 and must comply with DOT certification.
- Tire ratio (series) must be 50 or higher.
- It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.

Ignition system: Any ignition control system with all functions is allowed as long as it replicates a historic operation. If a programmable system like an Engine Control Unit (ECU) is used, only 2 physical sensor inputs can be used, which are crankshaft position and atmospheric pressure, as well as 1 internal input to the system, which is battery voltage. The ECU must be accessible at any time for wiring checks. It is mandatory to have the complete electrical diagram of the ignition system available at all times for any technical verification.



e) Otros componentes:

- Se permite el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. Estos pueden ser ventilados.
- Se permite el uso de "headers".
- El sistema de dirección es libre de restricción con el propósito de mejorar la seguridad y precisión del manejo.

f) Peso:

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

- Para Volkswagen 1,800 lb (817 kg).
- Para Alfa Romeo T.I. 2, 400 lb (1,089 kg).
- Para Chevrolet 3,200 lb (1,452 kg).
- Para Ford y Mercury 3, 310 lb (1,502 kg).
- Para Volvo 2,115 lb (960 kg).
- Para todos los demás autos elegibles se considerará el peso original.

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

e) Other components:

- The use of disc brakes on all four wheels is permitted. These can be ventilated.
- It is allowed to use "headers."
- The steering system is unrestricted to improve driving safety and precision.

f) Weight:

The total minimum weight (5% less tolerance is allowed) must be:

- For Volkswagen, 1,800 lbs. (817 kg).
- For Alfa Romeo TI, 2,400 lbs. (1,089 kg).
- For Chevrolet, 3,200 lbs. (1,452 kg).
- For Ford and Mercury, 3,310 lbs. (1,502 kg).
- For Volvo, 2,115 lbs (960 kg).
- For all other eligible cars, the original weight should be considered.

Without exception, all cars and their modifications are subject to approval by the Organizing Committee. The Technical and Safety File must be sent to the Permanent Secretariat to review the car's eligibility.

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

16.2 "TURISMO MAYOR"

(Números de #100 a #149)

Todos los sedanes de producción de 1940 a 1954 con carrocerías originales y motores D.O.H.C. de 6 cilindros en línea y O.H.V. de 8 cilindros en V, así como O.H.C. y D.O.H.C de 4 cilindros.

16.2 "TURISMO MAYOR"

(NUMBERS FROM #100 - #149)

All production sedans from 1940 to 1954 with original bodies, DOHC Inline 6 and OHV V-8, and OHC and DOHC 4-cylinder engines.



a) Construcción:

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

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

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

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

Se prohíben terminantemente los chasises o bastidores tubulares.

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

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

a) Construction:

The chassis or frame must be original (as long as it does not show corrosion or damage caused by oxidation, welding, or blows) or a similar one from the same manufacturer's family or a new chassis recently manufactured by a specialized company, for example, "Art Morrison" of the USA. (See drawing in Appendix 4) according to the following guidelines:

The distance between the main rails (side members) measured transversally to the car must maintain the original design without any change. The area in front of the chassis, from the imaginary line of the car's firewall forwards, may be modified to integrate the "roll cage" and to provide greater rigidity to the assembly. Attachment or support points of the forks, suspension arms, and shock absorbers may be relocated without restriction.

The coil spring seats may be modified to allow a device to manually adjust the car's height (using a remote device from inside the vehicle for height adjustment is not allowed). For the rear part of the chassis, from the imaginary line of the back seat backrest, it is permitted to modify or relocate the rear suspension's fastening or support points and change the leaf springs to a coil spring suspension.

Likewise, the necessary modifications to integrate the "roll cage" with the chassis are allowed. The location of the mounts for the rear axle motion control arms must be "rigid" and is unrestricted. The bases installed for the suspension coil springs may include a device for manually adjusting the car's height (using a remote device inside the vehicle for height adjustment is prohibited).

Tubular chassis or frames are strictly prohibited.

All chassis are subject to approval by the Organizing Committee. It is recommended to send the drawings and comments on the chassis to the Organizing Committee in advance. If the design is not accepted, the competitor will be notified during scrutineering before the start of the event to avoid disqualification. The decision of the Sporting Steward will be final.

Although the bodies must be original, if components are difficult to find, the Organizing Committee must be notified to approve replacing some parts. Without this approval, the crew will be excluded from the event during the pre-event scrutineering.



b) Motores:

Se permitirán los motores modernos de la misma marca / familia y configuración, siempre y cuando tengan un distribuidor mecánico para el sistema de encendido, con cilindrada hasta 5,000cc (305 pulgadas cúbicas) para motores de 6 cilindros y 6,000 cc. (366 pulgadas cúbicas) para motores de 8 cilindros en V, y de 2,500 cc (152.6 pulgadas cúbicas) para motores de 4 cilindros.

Se permite el uso de cabezas de aluminio.

Para los autos sedanes americanos se permite un desplazamiento máximo de 8" (20.32 cm.), con respecto a la posición original del motor.

No se permite el uso de cárter seco.

La carburación autorizada, depende del número de cilindros del motor, de acuerdo con lo siguiente:

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

c) Transmisión:

Se permite el uso de transmisiones y diferenciales modernos.

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

La velocidad máxima autorizada para los autos de esta categoría durante las etapas cronometradas es de 280km/h, cada vehículo será equipado de un dispositivo de monitoreo constante vía GPS.

d) Sistema de encendido:

Se permite el uso de cualquier sistema de control de ignición con todo tipo de funciones, siempre y cuando replique el funcionamiento original de época. En caso de usarse un sistema programable (ECU), solamente se podrán usar 2 entradas físicas de sensores que son la posición del cigüeñal y la presión atmosférica, así como 1 entrada interna al sistema que es el voltaje de batería. Es obligatorio tener disponible en todo momento el diagrama eléctrico completo del sistema de encendido para cualquier verificación técnica.

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

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

b) Engines:

Modern engines of the same make/family and configuration, as long as they have mechanical ignition distributor with displacement up to 5,000 cc, will be allowed. (305 cu in) for 6-cylinder and 6,000 cc engines. (366 cu in) for 8-cylinder V engines and 2,500 cc (152.6 cu in) for 4-cylinder engines.

It is allowed to use aluminum heads.

For American sedans, a maximum displacement of 8 inches (20.32 cm) is allowed concerning the original position of the engine.

The use of a dry sump is not allowed.

The authorized carburetion depends on the number of cylinders in the engine, according to the following:

- A 4-barrel (max. 600 cfm) carburetor for V-8-cylinder engines.
- Three 2-barrel carburetors for 6-cylinder inline engines.
- Two 2-barrel carburetors for 4-cylinder engines.

c) Transmission:

The use of modern transmissions and differentials is permitted.

Any transmission with a maximum of 5 speeds is also allowed, as well as automatic transmissions.

The maximum authorized speed for cars in this category during timed stages is 280km/h, and each vehicle will be equipped with a constant monitoring device via GPS.

d) Ignition system:

Any ignition control system with all functions is allowed as long as it replicates a historic operation. If a programmable system like an Engine Control Unit (ECU) is used, only 2 physical sensor inputs can be used, which are crankshaft position and atmospheric pressure, as well as 1 internal input to the system, which is battery voltage. It is mandatory to have the complete electrical diagram of the ignition system available at all times for any technical verifications.

To limit the maximum speed of the cars, the following table should be considered for the rear axle ratio according to the tires' size and the engine's revolutions per minute (RPM).

The last gear (4th or 5th) must have a 1:1 ratio for all cars.



La tabla está preparada en incrementos de 200 RPM, compatible con los "chips" del sistema MSD que serán utilizados para la competencia. Es obligatorio que se usen los módulos de ignición MSD o cualquier otra marca que integren un sistema de control de RPM del motor. Los sistemas MSD 6A, 6AL, 6ALN, SFI-5520, AL-2 ignition control pueden ser usados, así como de cualquier otra marca con características equivalentes.

El módulo de ignición podrá inspeccionado y lacrado durante el escrutinio técnico. En caso de que un competidor requiera cambiar el tamaño de llantas traseras o la relación de engranes del eje trasero durante la carrera, éste deberá avisar a la organización para que se pueda certificar y lacrar el nuevo límite de RPM.

Se permite el uso de cualquier sistema de control de ignición con todo tipo de funciones, siempre y cuando incluya el limitador de revoluciones. En caso de no utilizar un módulo de ignición con control de revoluciones, se permite el uso de un limitador de revoluciones que puede ser un Mallory (Número de parte 644L) o un limitador equivalente de cualquier otra marca.

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

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

Para verificar que los autos cumplan en todo momento con lo indicado en este artículo; los escrutinadores podrán realizar revisiones durante la ruta y al final del evento. Especificaciones del tren motriz que definen el límite de RPM del motor y velocidad máxima del auto.

e) Llantas y rines:

- El material de los rines es libre.
- El diámetro máximo de los rines es 18 pulgadas, permitiéndose el uso de rines de 15, 16, y 17 pulgadas de diámetro.
- El ancho máximo de los rines es de 9.0 pulgadas, siendo libres las dimensiones de off-set y back spacing.
- El compuesto de las llantas (factor de Tread Wear) no podrá ser menor a "40". Las llantas deberán tener certificación DOT.
- La relación altura/ancho de sección de la llanta (aspect ratio) no deberá ser menor a "40". Las medidas permitidas para las llantas son las mostradas en la tabla anexa de límite de velocidad. En todos los casos, la llanta deberá

The table is prepared in 200 RPM increments, compatible with the "chips" of the MSD system that will be used for competition. The MSD 6A, 6AL, 6ALN, SFI-5520, AL-2 ignition control systems, and any other brand with equivalent characteristics can be used. It is mandatory to use MSD ignition modules or any other brand that integrates an engine RPM control system.

The ignition module could be inspected and sealed during technical scrutineering. If a competitor needs to change the rear tires' size or the rear axle gear ratio during the race, he must notify the organization so that the new RPM limit can be certified and sealed.

Any full-feature ignition control system is permitted as long as it includes the rev limiter. If a rev control ignition module is not used, a rev limiter which may be a Mallory (Part Number 644L) or any other brand equivalent limiter, is permitted.

Any car submitted to scrutineering without the MSD ignition module or Mallory RPM limiter installed will be excluded from the event.

All competitors must inform the Permanent Secretariat through the presentation of the Technical and Safety Digital Card, where the specifications of the ignition modules, the RPM limiter, and the measurements and diameter of the tires come from to select the module to be used. It will be installed in your car during scrutineering.

To verify that the cars always comply with the provisions of this article, the scrutineers can make revisions during the route and at the end of the event. Powertrain specifications define the engine's RPM limit and top speed of the car.

e) Tires and rims:

- There is no restriction on the material of the rims.
- The maximum diameter of the rims is 18 inches, allowing the use of rims with diameters of 15, 16, and 17 inches.
- The maximum width of the rims is 9.0 inches, and the dimensions of off-set and backspacing are free.
- The tire compound (tread wear factor) may not be less than "40". Tires must be DOT certified.
- The tire's height/width section (aspect ratio) must not be below "40". The measurements allowed for the tires are those shown in the attached speed limit table. In all cases, the tire must be mounted on the rim of the width specified by the Tire & Rim Book.



estar montada en el rin del ancho especificado por el Ttire & Rim Book.

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

f) Otros componentes:

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

g) Peso:

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

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

- It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.

f) Other components:

- The use of disc brakes on all four wheels is permitted. These can be ventilated.
- It is allowed to use "headers."

g) Weight:

The minimum weight (5% less tolerance is allowed) must be: For all eligible 6- and 8-cylinder cars, the minimum weight is 3,300 lbs (1,497 kg). For eligible 4-cylinder cars, the minimum weight must be the car's original.

Without exception, all cars and their modifications are subject to approval by the Organizing Committee. The Technical and Safety File must be sent to the Permanent Secretariat to review the car's eligibility.

Relaciones Turismo Mayor / Turismo Mayor Ratios

REAR AXLE RATIO		3.00:1			3.25:1			3.50:1			3.70:1		
TIRE SIZE	TIRE DIAMETER INCHES	RPM	KPH	MPH	RPM	KPH	MPH	RPM	KPH	MPH	RPM	KPH	MPH
265/40-18	26.3	5800	227	141	6400	230	143	6800	227	141	7200	228	142
255/45-18	27.1	5400	228	142	5800	227	141	6200	232	144	6800	233	145
255/40-18	26.1	5600	228	142	6200	233	145	6600	232	144	7000	230	143
275/40-17	25.6	5800	230	143	6300	230	143	6900	233	145	7200	233	145
265/40-17	25.3	5800	230	143	6200	228	142	6800	232	144	7200	232	144
255/40-17	24.8	6000	233	145	6400	228	142	7000	233	145	7400	233	145
245/40-17	24.7	6100	233	145	6500	230	143	7000	230	143	7400	230	143
235/40-17	24.4	6000	230	143	6600	233	145	7000	230	143	7400	230	143
275/40-16	25.6	5800	230	143	6300	230	143	6900	233	145	7200	233	145
255/50-16	26.2	5600	230	143	6000	228	142	6600	232	144	7000	233	145
245/45-16	24.4	6000	230	143	6600	233	145	7000	230	143	7400	230	143
225/50-16	24.5	5800	230	143	6400	233	145	6800	230	143	7200	232	144
245/40-15	23	6500	232	144	7000	230	143	7600	232	144	8000	232	144
245/50-15	24.8	6000	233	145	6400	230	143	7000	233	145	7400	233	145
225/50-15	23.8	6200	232	144	6800	230	143	7200	230	143	7600	230	143
255/60-15	27.1	5400	228	142	5800	227	141	6200	232	144	6800	233	145
235/60-15	26.1	5600	228	142	6200	233	145	6600	232	144	7000	230	143



16.3 "SPORT MENOR"

(NÚMEROS DE #150 A #199)

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

a) Construcción:

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

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

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

b) Motores:

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

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

Se permite un desplazamiento máximo hasta de 6" con respecto a la posición original del motor. La admisión es libre de restricciones utilizando un máximo de 2 carburadores de 2 gargantas cada uno. Se puede usar múltiples carburadores.

No se permite usar sistemas de inyección.

c) Transmisión:

Se permite usar transmisiones de 5 velocidades.

La velocidad máxima autorizada para los autos de esta categoría durante las etapas cronometradas es de 180km/h, cada vehículo será equipado de un dispositivo de monitoreo constante vía GPS.

d) Llantas y rines:

16.3 "SPORT MINOR"

(NUMBERS FROM #150 - #199)

Mass-production and limited-production sports cars, prototypes, and reproductions authorized by the Organizing Committee from 1940 to 1954 or similar (Article 15) with original bodies and the same material and with original or open engines up to 2000cc (122" cubic) for mass-produced cars.

a) Construction:

The chassis must be original or similar but from the same family. The latter must be analyzed by the Chief Scrutineer or a technical inspector appointed by the Organizing Committee. If the design is not accepted, the competitor will be notified during scrutineering before the start of the event to avoid disqualification. The decision of the Sporting Steward will be final.

Although the bodies must be original, if components are difficult to find, the Organizing Committee must be notified to approve replacing some parts. Without this approval, the crew will be excluded from the event during the pre-event scrutineering.

Independent rear suspension is allowed. For the Porsche 356, it is allowed to move the suspension arms to fit a 5-speed box.

b) Engines:

For the Sport Menor category and in all cases, the use of modern mass-produced 4-cylinder engines with a configuration similar to the original car (inline or boxer) is allowed, with a maximum displacement of 1,600 cc, 4 valves per cylinder and double overhead camshaft (DOHC).

Any limited production car or prototype of the time must retain its mechanical characteristics. However, an increase of 15% above the original displacement of 1954 is authorized.

A maximum displacement of up to 6" is allowed concerning the original position of the engine. Admission is unrestricted using a maximum of 2 carburetors with 2 barrels each. Multiple carburetors can be used.

Injection systems are not allowed.

c) Transmission:

5-speed transmissions are allowed.

The maximum authorized speed for cars in this category during timed stages is 180km/h, and each vehicle will be equipped with a constant monitoring device via GPS.

d) Tires and rims:



- El diámetro máximo de los rines es 15 pulgadas.
- El ancho máximo de los rines para todos los autos es 6 pulgadas.
- El compuesto de las llantas (tread wear) no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificación DOT.
- La altura de las llantas (serie) debe ser 50 o más.
- Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.

Para los autos equipados con rines con un diámetro de 15 pulgadas, las llantas deberán ser las especificadas por el fabricante para instalarse en rines de 6 pulgadas de ancho. De acuerdo con la tabla que comprende las llantas de 15", se prohíbe terminantemente el uso de llantas especificadas para rines de 6.5" de ancho.

e) Otros componentes:

- Se permite el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. Estos pueden ser ventilados.
- Se permite el uso de "headers".
- El sistema de dirección es libre de restricción con el propósito de mejorar la seguridad y precisión.

f) Peso:

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

- Para Alfa Romeo 1,998 lb (907 kg).
- Para MGA 1,995 lb (905 kg).
- Para Porsche 356 1,985 lb (901 kg).
- Para todos los demás autos elegibles se considerará el peso original.

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

16.4 "SPORT MAYOR"

(NÚMEROS DE #200 A #250)

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

a) Construcción:

El chasis debe ser original o similar de la misma familia. Este deberá ser analizado por el Director de Escrutinio o un inspector técnico designado por el Comité Organizador. En caso de no ser aceptado

- The maximum diameter of the rims is 15 inches.
- The maximum width of the rims for all cars is 6 inches.
- Tire compound (tread wear) cannot be below 40 and must comply with DOT certification.
- Tire height (series) must be 50 or higher.
- It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.

For cars equipped with 15-inch diameter rims, the tires must be those specified by the manufacturer for mounting on 6-inch-wide rims. According to the table that includes 15" tires, using tires specified for 6.5" wide wheels is strictly prohibited.

e) Other components:

- The use of disc brakes on all four wheels is permitted. These can be ventilated.
- It is allowed to use "headers."
- The steering system is unrestricted to improve driving safety and precision.

f) Weight:

The total minimum weight (5% less tolerance is allowed) must be:

- For Alfa Romeo, 1,998 lbs. (907 kg).
- For MGA, 1,995 lbs. (905 kg).
- For Porsche 356, 1,985 lbs. (901 kg).
- For all other eligible cars, the original weight should be considered.

Without exception, all cars and their modifications are subject to approval by the Organizing Committee. The Technical and Safety Digital Card must be sent to the Permanent Secretariat to review the car's eligibility.

16.4 "SPORT MAYOR"

(NUMBERS FROM #200 - #250)

All mass-production and limited-production sports cars, prototypes, and reproductions authorized by the Organizing Committee from 1940 to 1954 or similar (Article 15) with original bodies or of the same material or a contemporary substitute authorized by the organizing committee and with original engines or of the same family greater than 2,000cc (122 cu in) and open up to 5,000cc (305 cu in), unless the original displacement was greater

a) Construction:

The chassis must be original or similar but from the same family. The latter must be analyzed by the Chief Scrutineer or a technical



se informará al competidor para evitar la descalificación en el escrutinio previo al inicio del evento. La decisión de los Comisarios Deportivos será final.

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

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

b) Motores:

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

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

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

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

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

c) Transmisión:

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

La velocidad máxima autorizada para los autos de esta categoría durante las etapas cronometradas es de 220km/h, cada vehículo será equipado de un dispositivo de monitoreo constante via GPS.

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

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

inspector appointed by the Organizing Committee. If the design is not accepted, the competitor will be notified during scrutineering before the start of the event to avoid disqualification. The decision of the Sporting Steward will be final.

The rear suspension must be the original one without any modification.

Although the bodies must be original, if components are difficult to find, the Organizing Committee must be notified to approve replacing some parts. Without this approval, the crew will be excluded from the event during the pre-event scrutineering.

b) Engines:

In all cases, the engines must be original for the "Sport Mayor" category. However, modern mass-produced inline 6-cylinder engines with a maximum displacement of 3,000cc (183 cu in), four valves per cylinder, and a double overhead camshaft (DOHC) are allowed.

Any limited production car or prototype of the time must retain its mechanical characteristics. However, an increase of 15% above the original displacement of 1954 is authorized.

The intake must be with the original system in sports cars. All cars of this category with modern engines may use a maximum of three two-barrel carburetors.

If the original carburetors of any V8-type engine are replaced, a four-barrel carburetor is allowed with a maximum limit of 600 cfm.

Injection systems are not allowed unless the models were originally manufactured with this system.

c) Transmission:

Any transmission with a maximum of 5 speeds is also allowed, as well as automatic transmissions.

The maximum authorized speed for cars in this category during timed stages is 220km/h, and each vehicle will be equipped with a constant monitoring device via GPS.

To limit the maximum speed of the cars, the following table should be considered for the rear axle ratio according to the tires' size and the engine's revolutions per minute (RPM).

The last gear (4th or 5th) must have a 1:1 ratio for all cars.



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

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

En caso de no utilizar el sistema MSD, es obligatorio que tengan instalado un limitador de revoluciones por minuto del motor de la marca Mallory, (Número de parte 644). Si algún auto se presenta a escrutinio sin el módulo de ignición MSD o el limitador de RPM Mallory instalado será excluido del evento.

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

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

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

d) Llantas y rines:

- Los rines pueden tener diámetro de hasta 18 pulgadas.
- El ancho máximo de los rines para todos los autos es 8 pulgadas.
- El compuesto de las llantas (treadwear) no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificación DOT.
- La altura de las llantas (serie) debe ser 50 o más.
- Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.

e) Otros componentes:

- Se permite el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. Estos pueden ser ventilados.
- Se permite el uso de "headers".
- El sistema de dirección es libre de restricción con el propósito de mejorar la seguridad y precisión.

f) Peso:

Para todos los autos elegibles se deberá considerar el peso original, se permite un 5% menos de tolerancia.

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

The table is prepared in 200 RPM increments, compatible with the "chips" of the MSD system that will be used for competition.

It is mandatory to use the MSD "6 AL" and "6 AL-2" ignition modules, and they must already have the "chip" installed as specified, regardless of whether the "chips" with which they are going to compete will be installed sealed and marked during scrutineering.

If not using the MSD system, it is mandatory to have a Mallory brand engine RPM limiter installed (Part Number 644). Any car submitted to scrutineering without the MSD ignition module or Mallory RPM limiter installed will be excluded from the event.

All competitors must inform the Permanent Secretariat through the presentation of the Technical and Safety Digital Card, where the specifications of the ignition modules, the RPM limiter, and the measurements and diameter of the tires come from to select the module to be used. It will be installed in your car during scrutineering.

To verify that the cars always comply with the provisions of this article, the scrutineers can make revisions during the route and at the end of the event.

Powertrain specifications define the engine's RPM limit and top speed of the car.

d) Tires and rims:

- Rims can be up to 18 inches in diameter.
- The maximum width of the rims for all cars is 6 inches.
- Tire compound (tread wear) cannot be less than 40 and must comply with DOT certification.
- Tire height (series) must be 50 or higher.
- It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.

e) Other components:

- The use of disc brakes on all four wheels is permitted. These can be ventilated.
- It is allowed to use "headers."
The steering system is unrestricted to improve driving safety and precision.

f) Weight:

All eligible cars must consider the original weight, and 5% less tolerance is allowed.

Without exception, all cars and their modifications are subject to approval by the Organizing Committee. The Technical and Safety File must be sent to the Permanent Secretariat to review the car's eligibility.



Relaciones Sport Mayor / Sport Mayor Ratios

Relación del eje trasero Rear axle ratio		3.00:1			3.25:1		
Medida de la llanta / Tire size	Diámetro de la llanta (Pulgadas) Rim diameter (Inches)	RPM	KPH	MPH	RPM	KPH	MPH
245/50-15	24.8	6000	233	145	6400	228	142
225/50-15	23.8	6200	230	143	6800	233	145
215/50-15	23.5	6200	228	142	6800	232	144
205/50-15	23.1	6400	232	144	7000	233	145
195/50-15	22.7	6600	233	145	7000	230	143
225/55-15	24.8	6000	233	145	6400	228	142
205/55-15	23.9	6200	232	144	6600	228	142
195/55-15	23.4	6400	233	145	6800	230	143
235/60-15	26.1	5600	228	142	6200	233	145
225/60-15	25.6	5800	232	144	6200	230	143
215/60-15	25.2	5800	228	142	6400	233	145
205/60-15	24.7	6000	232	144	6400	228	142
195/60-15	24.2	6000	227	141	6600	230	143
Relación del eje trasero Rear axle ratio		3.50:1			3.70:1		
245/50-15	24.8	7000	233	145	7400	233	145
225/50-15	23.8	7200	230	143	7600	230	143
215/50-15	23.5	7400	233	145	7800	233	145
205/50-15	23.1	7400	230	143	7800	228	142
195/50-15	22.7	7600	232	144	8000	230	143
225/55-15	24.8	7000	233	145	7400	233	145
205/55-15	23.9	7200	230	143	7600	230	143
195/55-15	23.4	7400	232	144	7800	232	144
235/60-15	26.1	6600	232	144	7000	232	144
225/60-15	25.6	6800	233	145	7200	233	145
215/60-15	25.2	6800	230	143	7200	230	143



16.5 "ORIGINAL PANAM"

(NÚMEROS DE #400 A #450)

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

Igualmente serán admitidos todos los automóviles que cumplan con el apéndice "K" y posean un "FIA HTP" (Historic Technical Passport) dentro del periodo "E" de 1950 a 1954 o similares serán aceptados por el Comité Organizador mientras cumplan con requisitos actuales en materia de seguridad.

Para esta categoría, en caso de que se presenten tres o más autos de una cilindrada específica, el Comité Organizador abrirá una "Clase" propia al rango de cubicaje de los autos (consultar el Apéndice 7).

a) Carrocería:

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

b) Chasis:

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

c) Suspensión:

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

16.5 "ORIGINAL PANAM"

(NUMBERS FROM #400 - #450)

Cars of the same make, model, and year as those that participated in the original La Carrera Panamericana from 1950 to 1954 are grouped here. The car's appearance must be the original, only allowing modifications and updating of some systems to improve safety without affecting the original appearance.

The cars that comply with appendix "K" and have an "FIA HTP" (Historic Technical Passport) within the period "E" from 1950 to 1954 or alike will be accepted by the Organizing Committee as long as they comply with current safety requirements.

For this category, in case of three or more vehicles sharing a similar displacement, the Organizing Committee will open a special "Class" considering the displacement range of the vehicles (refer to Appendix 7).

a) Body:

Modification of the body is not allowed. Side or hood air intakes are prohibited, as is widening the wheel openings in the front fenders and rear sides. The windshields must be made of the original material. The side windows can be replaced by tempered glass and the windscreen by one unbreakable or three-layer glass using "interlayer."

b) Chassis:

The frame of the car must be the original. It can be reinforced in the areas considered weaker or to improve and reinforce the areas that have been repaired.

c) Suspension:

Front and rear suspensions must retain the original design concept and principle. For example, a suspension system based on coil springs cannot replace leaf springs. Front suspension "A" arms and wishbones must be original, or replacements should retain the original design geometry. It is allowed to replace the front spindles to replace the link pin suspension with ball joint suspension. The new spindles must meet the conditions to install disc brakes when replacing drum brakes. Modifications made to the car should not affect the basic geometry of the suspension. Any shock absorber is allowed as long as it is installed on the original fixing points.



d) Eje Trasero:

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

e) Frenos:

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

f) Dirección:

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

g) Ruedas y Llantas:

Se permite reemplazar las ruedas originales por ruedas de acero. Las ruedas originales pueden ser reemplazadas por ruedas de 15" de diámetro y un máximo de 7" de ancho para autos norteamericanos y de 6" para autos europeos. Se prohíbe el uso de ruedas de aluminio. Se permite usar llantas modernas aprobadas DOT con un "aspectratio" de 50 o más. El "treadwear" de la llanta no deberá ser inferior a 40 y deben cumplir con la certificación DOT. Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.

h) Motor:

Se permite el uso de motores originales o similares en configuración y características sin modificaciones y con carburador de dos gargantas máximo 500 c.f.m. o cuatro gargantas máximo 600 c.f.m. Si el motor original es utilizado, la cilindrada del mismo deberá ser respetada con una tolerancia de 5% sobre la original y conservar el carburador de origen o sustituirlo por uno con las características descritas en el párrafo anterior (dos gargantas 500 c.f.m. o cuatro gargantas 600 c.f.m.). Las cabezas de fundición de hierro no pueden ser reemplazadas por cabezas de aluminio. El árbol de levas, múltiple de admisión, carburador y el distribuidor se pueden reemplazar por componentes de diseño moderno, limitando que el flujo máximo del carburador no exceda 600 c.f.m. Se permite reemplazar a los

d) Rear axle:

It is allowed to replace the rear axle with a stronger and more modern one, for example, Ford 9.0", Ford 8.8", GM 10 and 12 bolts, Chrysler 9.25", etc. The ratio of the crown and pinion is unrestricted, as are the lateral deflections, the type of wheel hubs and the differential which can be "limited slip" or "locker" type. The flange-to-flange dimension of the rear axle housing must be original to maintain the original track width of the car.

e) Brakes:

The use of four-wheel disc brakes is permitted and highly recommended. The original hydraulic actuator must be replaced for safety reasons with a system that has independent master cylinder outputs for the front and rear wheels. Adjustable valve(s) for balancing front and rear brakes are permitted.

f) Steering:

The replacement of the original steering box with a similar type is allowed as long as the use of the original rods and geometry is preserved. Using rack and pinion steering is not allowed. A hydraulic power-assisted steering system can also be used.

g) Wheels and Tires:

The replacement of the original wheels with steel wheels is permitted. The original wheel size can be replaced with 15" diameter wheels and maximum width of 7" on North American cars and 6" on European cars. Aluminum wheels are not allowed. Modern DOT-approved tires with an aspect ratio of 50 or higher are permitted. The tread wear cannot be less than 40 and must comply with the DOT certification. It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.

h) Engine:

Using original or similar engines in configuration and characteristics without modifications and with a two-barrel carburetor of a maximum of 500 cfm or a four-barrel of a maximum of 600 cfm is allowed. If the original engine is used, its displacement must be respected with a tolerance of 5% of the original and keep the original carburetor or replace it with one with the characteristics described in the previous paragraph (two-barrel 500 cfm or four-barrel 600 cfm). The camshaft, intake manifold, carburetor, and distributor may be replaced by modern components, providing that the carburetor's maximum flow does not exceed 600 cfm. Cast iron heads cannot be replaced with aluminum heads. It is allowed to replace stock



múltiples originales con "headers" de escape con el diámetro y el largo de los tubos de escape sin restricciones.

i) Sistema de Enfriamiento del Motor:

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

j) Sistema de Combustible:

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

k) Transmisión:

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

La velocidad máxima autorizada para los autos de esta categoría durante las etapas cronometradas es de 160km/h, cada vehículo será equipado de un dispositivo de monitoreo constante vía GPS.

l) Peso:

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

Para poder realizar cambios y modificaciones al auto de competencia de acuerdo este reglamento, el competidor deberá solicitar la aprobación de estos al mostrar los detalles y datos técnicos.

GRUPO DE AUTOS HISTÓRICOS

16.6"HISTÓRICA A"

(NÚMEROS DE #251 A #279)

Todos los autos de producción masiva y limitada de 1955 a 1975 y modelos más recientes estética y mecánicamente iguales a los de 1975 previamente autorizados por el Comité Organizador sin importar el país de origen.

manifolds with exhaust headers. The exhaust tubing lengths and diameters are unrestricted.

Engine cooling system:

It is allowed to modify the engine cooling system, replacing the radiator with another of a greater capacity or of a different material. It is allowed to replace the water pump with a larger one. It is allowed to replace the fan and use a fan clutch or an electric fan. An engine oil cooler is permitted.

j) Fuel system:

It is mandatory to replace the original fuel tank with a security tank (fuel cell/fuel safe) no larger than 83 lt (22 gallons). It is allowed to use electric fuel pumps.

k) Transmission:

Cars originally equipped with a three-speed automatic or manual transmission are allowed to use a modern five-speed manual transmission, as long as the final (fifth) gear ratio is 1:1. If a three-speed transmission is used, it is allowed to use an "overdrive" system equal to or similar to the original. The use of spur gear transmissions is not permitted. The location and type of the gear lever are unrestricted.

The maximum authorized speed for cars in this category during timed stages is 160km/h, and each vehicle will be equipped with a constant monitoring device via GPS.

l) Weight:

Even though most of the cars in this class have a total weight, which surpasses the original specifications due to the roll cage and other safety components, the minimum weight of the car should not be less than the shipping weight specified by the manufacturer for the model, type and year of the car.

The competitor must request approval showing all details and technical data to change and modify the competition car under these Regulations.

HISTORIC CARS GROUP

16.6"HISTÓRICA A"

(NUMBERS FROM #251 - #279)

All mass production and limited production cars built from 1955 to 1975 and more recent models aesthetically and mechanically similar to those of 1975, which have been previously authorized by the Organizing Committee regardless of their country of origin.



También se aceptan los autos incluidos en el apéndice "K" del código deportivo internacional de la FIA equipados con motores de 4 cilindros originales al igual que con carrocerías originales mientras cumplan con requisitos actuales en materia de seguridad.

Para esta categoría, en caso de que se presenten tres o más autos de una cilindrada específica, el Comité Organizador abrirá una "Clase" propia al rango de cubicaje de los autos (consultar el Apéndice 7).

a) Construcción:

El chasis o bastidor debe ser el original.

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

Se permite aumentar una pulgada el ancho de las salpicaderas.

b) Motores:

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

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

Se permite un máximo de sobre medida de 0.040".

El uso de carburadores es obligatorio a excepción de aquellos autos que de origen fueron equipados por el Fabricante

con sistema de inyección de combustible, mismo que en su caso deberá de ser el original en marca y modelo, y el competidor deberá de presentar la Ficha de Homologación FIA correspondiente.

El uso de turbo cargadores está prohibido excepto para los autos que utilizan este sistema de origen.

c) Transmisión:

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

No se permite el uso de engranes rectos.

La velocidad máxima autorizada para los autos de esta categoría durante las etapas cronometradas es de 160km/h, cada vehículo será equipado de un dispositivo de monitoreo constante vía GPS.

d) Llantas y rines:

- Se permite el uso de rines con 1 pulgada más del diámetro de los rines originales.

Cars listed in Appendix "K" of the FIA International Sporting Code equipped with original 4-cylinder engines and original bodies are also accepted as long as they comply with current safety requirements.

For this category, in case of three or more vehicles sharing a similar displacement, the Organizing Committee will open a special "Class" considering the displacement range of the vehicles (refer to Appendix 7).

a) Construction:

It is mandatory to use the original chassis or frame of the car.

Body modifications are permitted according to the time (if proof or evidence exists) and if the Organizing Committee approves them before scrutineering.

It is allowed to increase the width of the fenders by one inch.

b) Engines:

Four-cylinder engines that are not original are permitted only if their maximum displacement is not greater than 1,600 cc (97.64 cu in) and with only one camshaft.

Body modifications are permitted according to the time (if proof or evidence exists) and if the Organizing Committee approves them before scrutineering.

A maximum oversize of 0.040" is allowed.

The use of carburetors is mandatory except for those cars that the Manufacturer initially equipped with a fuel injection system; in this case, it should be of the original brand and model, and the competitor must present the proper FIA homologation.

The use of turbochargers is not allowed except for cars fitting it as original.

c) Transmission:

The transmission may be the original or similar, provided it is mechanically identical and has a maximum of 5 gears. The Organizing Committee must approve this before scrutineering.

Spur gearboxes are not allowed.

The maximum authorized speed for cars in this category during timed stages is 160km/h, and each vehicle will be equipped with a constant monitoring device via GPS.

d) Tires and rims:

- Rims 1 inch wider than the originals are allowed.
- The maximum width of the rims for all cars is 6 inches.



- El ancho máximo de los rines para todos los autos es 6 pulgadas.
- La altura de las llantas (serie) debe ser 50 ó más.
- Solo se permiten llantas con designación DOT. o E3 o E4 de venta al público con dibujo original de fábrica y no diseñadas especialmente para competencia.
- Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.
- El compuesto de las llantas (treadwear) no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificación DOT.

e) Otros componentes:

- Los amortiguadores son libres de restricción mientras tengan medidas similares a los originales y que no tengan ajustes (montados en los lugares originales de fijación).
- Se permite sustituir platinos por un dispositivo electrónico mientras no integre un ECU. Se debe de conservar el distribuidor de alta tensión.
- Se permite el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. Estos pueden ser ventilados.
- Se permite el uso de alternadores en lugar de generadores.
- El uso de "headers" tubulares no está permitido.

f) Peso:

Para todos los autos elegibles se deberá considerar el peso original aceptándose un 5% menos de tolerancia.

Ejemplos de autos elegibles en esta categoría:

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

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

16.7 "HISTÓRICA A PLUS"

(NÚMEROS DE #280 A #299)

Todos los autos de producción masiva y limitada de 1965 a 1975 y modelos más recientes estéticamente y mecánicamente iguales a los de 1975 previamente autorizados por el Comité Organizador, sin importar el país de origen.

También se aceptan los autos incluidos en el apéndice "K" del código deportivo internacional de la FIA equipados con motores de 4

- Rim height (series) must be 50 or higher.
- Only designated DOT or E3, or E4 tires with their original factory tread, readily available in retail stores and not specially designed for the competition, are permitted.
- It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.
- Tire compound (tread wear) cannot be less than 40 and must comply with DOT certification.

e) Other components:

- The shock absorbers are unrestricted as long as they have similar dimensions to originals and have no adjustments (mounted in the original fixing places).
- It is allowed to replace platinums with an electronic device as long as it does not integrate an ECU. The high voltage distributor must be preserved.
- The use of disc brakes on all four wheels is permitted. These can be ventilated.
- The use of alternators instead of generators is allowed.
- The use of tubular headers is not allowed.

f) Weight:

All eligible cars must consider the original weight, and 5% less tolerance is allowed.

Examples of eligible cars in this category:

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

Without exception, all cars and their modifications are subject to approval by the Organizing Committee. The Technical and Safety Digital Card must be sent to the Permanent Secretariat to review the car's eligibility.

16.7 "HISTÓRICA A PLUS"

(NUMBERS FROM #280 - #299)

All mass production and limited production cars built from 1965 to 1975 and more recent models aesthetically and mechanically similar to those of 1975, which have been previously authorized by the Organizing Committee regardless of their country of origin.

Cars included in appendix "K" of the FIA international sporting code equipped with original 4-cylinder engines as well as original bodies



cilindros originales al igual que con carrocerías originales y un límite de 2,000cc (122" cúbicas) de cilindrada mientras cumplan con requisitos actuales en materia de seguridad.

Para esta categoría, en caso de que se presenten tres o más autos de una cilindrada específica, el Comité Organizador abrirá una "Clase" propia al rango de cubicaje de los autos (consultar el Apéndice 7).

a) Construcción:

El chasis o bastidor debe ser el original.

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

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

b) Motores:

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

Se permite una variación del 10% del cubicaje original del motor. No se permite utilizar los dispositivos de variación electrónica para árbol de levas.

El uso de carburadores es obligatorio a excepción de aquellos autos que de origen fueron equipados con un sistema de inyección de combustible. En este caso, el participante deberá demostrarla autenticidad del uso de este sistema mediante documentos de la época (catálogos, revistas, ficha de homologación, etc.)

Está prohibido el uso de turbo cargadores excepto para los autos que utilizan este sistema de origen. En este caso, se aplicará un coeficiente de 1.7 para cálculo de cubicaje para la asignación de clase dentro de la categoría.

c) Transmisión:

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

Se permiten transmisiones manuales (no secuenciales) de máximo 5 cambios.

La velocidad máxima autorizada para los autos de esta categoría durante las etapas cronometradas es de 180km/h, cada vehículo será equipado de un dispositivo de monitoreo constante vía GPS.

No se permite el uso de engranes rectos.

and a displacement limit of 2,000cc (122 cu in) are also eligible for this category as long as they comply with current safety requirements.

For this category, in case of three or more vehicles sharing a similar displacement, the Organizing Committee will open a special "Class" considering the displacement range of the vehicles (refer to Appendix 7).

a) Construction:

It is mandatory to use the original chassis or frame of the car.

Body modifications are permitted according to the time (if proof or evidence exists) and if the Organizing Committee approves them before scrutineering. It is allowed to add 1" to the width of the fenders.

Body modifications are permitted according to the time (if proof or evidence exists) and if the Organizing Committee approves them before scrutineering.

b) Engines:

Engine modifications are permitted according to the time (if proof or evidence exists) and if the Organizing Committee approves them before scrutineering.

A variation of 10% of the original engine displacement is allowed. Electronic variation devices for camshafts are not allowed.

Carburetors are mandatory except for cars originally equipped with a fuel injection system. However, the participant must prove the authenticity of using this system through documents of the time (catalogs, magazines, approval forms, etc.)

The use of turbochargers is not allowed except for cars fitting it as original. In this case, a coefficient of 1.7 will be applied to calculate the engine displacement for class assignment within the category.

c) Transmission:

The transmission may be the original or similar if it is mechanically identical and has the same number of gears. The Organizing Committee must approve it before scrutineering.

Maximum 5-speed manual (non-sequential) transmissions are allowed.

The maximum authorized speed for cars in this category during timed stages is 180km/h, and each vehicle will be equipped with a constant monitoring device via GPS.

Spur gearboxes are not allowed.



d) Llantas y rines:

- Se permite el uso de rines con 1" más del diámetro de los rines originales.
- El ancho máximo de los rines para todos los autos es 6 pulgadas a excepción de aquellos que de origen tuvieron rines de un ancho mayor. En este caso, el participante deberá demostrar la autenticidad del uso de este sistema mediante documentos de la época (catálogos, revistas, ficha de homologación, etc.).
- La autenticidad del ancho de los rines. Los autos Porsche 912 y 914 deberán usar rines con un máximo de 6 pulgadas de ancho. El diámetro máximo de las llantas autorizadas es de 15" y el ancho de 7".
- La altura de las llantas (serie) debe ser 50 ó más.
- Solo se permiten llantas con designación DOT. o E3 o E4 de venta al público con dibujo original de fábrica y no diseñadas especialmente para competencia.
- Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.
- El compuesto de las llantas ("treadwear") no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificación DOT.

e) Otros componentes:

- Los amortiguadores son libres de restricción (montados en los lugares originales de fijación con una variación de 5cm de la ubicación original del centro).
- Se permite sustituir platinos por un dispositivo electrónico mientras no integre un ECU. Se debe de conservar el distribuidor de alta tensión.
- Se recomienda el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. Estos pueden ser ventilados.
- Se permite el uso de alternadores en lugar de generadores.
- El uso de "headers" tubulares está permitido.

f) Peso:

Para todos los autos elegibles se deberá considerar el peso original aceptándose un 8% de tolerancia.

Ejemplos de autos elegibles en esta categoría, son:

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

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

d) Tires and rims:

- Rims 1 inch wider than the originals are allowed.
- The maximum width of the rims for all cars is 6 inches, except for those that originally had wider rims. In this case, the participant must prove the authenticity of using this system through documents of the time (catalogs, magazines, approval forms, etc.).
- Authenticity of the width of the rims. Porsche 912 and 914 cars must use rims with a maximum width of 6 inches. The maximum diameter of the authorized tires is 15", and the width is 7".
- Rim height (series) must be 50 or higher.
- Only designated DOT or E3, or E4 tires with their original factory tread, readily available in retail stores and not specially designed for the competition, are permitted.
- It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.
- Tire tread wear cannot be less than 40 and must comply with DOT certification.

e) Other components:

- The shock absorbers are unrestricted (mounted in the original fixing places with a 5cm variation from the original center location).
- It is allowed to replace platinums with an electronic device as long as it does not integrate an ECU. The high voltage distributor must be preserved.
- The use of disc brakes on all four wheels is recommended. These can be ventilated.
- The use of alternators instead of generators is allowed. The use of tubular headers is allowed.

a) Weight:

All eligible cars must consider the original weight, and 8% tolerance is allowed.

Examples of eligible cars in this category include:

Alfa Romeo Giulia, Datsun 510, Ford Cortina/ Escort, Volvo 122/Amazon, BMW 2002, Porsche 914-4, Opel GT, Glas, Dinalpin *(this car is eligible as long as the following are met: maximum engine capacity: 1,600 cc (97.64 cu in), 5-speed gearbox, weight not less than factory weight and the chassis must be reinforced and authorized by the Organizing Committee.*

Without exception, all cars and their modifications are subject to approval by the Organizing Committee. The Technical and Safety Digital Card must be sent to the Permanent Secretariat to review the car's eligibility.



16.8 "HISTÓRICA B"

(NÚMEROS DE #300 A #349)

Todos los autos de producción masiva y limitada de 1955 a 1975 y modelos más recientes estéticamente y mecánicamente iguales a los de 1974 previamente autorizados por el Comité Organizador, sin importar el país de origen. También se aceptan los autos incluidos en el apéndice "K" del código deportivo internacional de la FIA equipados con motores de 6 cilindros originales al igual que con carrocerías originales mientras cumplan con requisitos actuales en materia de seguridad.

Para esta categoría, en caso de que se presenten tres o más autos de una cilindrada específica, el Comité Organizador abrirá una "Clase" propia al rango de cubijaje de los autos (consultar el Apéndice 7).

a) Construcción:

El chasis o bastidor debe ser el original.

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

b) Motores:

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

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

El uso de carburadores es obligatorio a excepción de aquellos autos que de origen fueron equipados por el fabricante con sistema de inyección de combustible. En este caso, el participante deberá demostrar la autenticidad del uso de este sistema mediante documentos de la época (catálogos, revistas, ficha de homologación, etc.).

Está prohibido el uso de turbo cargadores excepto para los autos que utilizan este sistema de origen.

c) Transmisión:

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

16.8 "HISTÓRICA B"

(NUMBERS FROM #300 - #349)

All mass production and limited production cars built from 1955 to 1975 and more recent models aesthetically and mechanically similar to those of 1974, which have been previously authorized by the Organizing Committee regardless of their country of origin. Cars listed in Appendix "K" of the FIA International Sporting Code equipped with original 6-cylinder engines and original bodies are also accepted as long as they comply with current safety requirements.

For this category, in case of three or more vehicles sharing a similar displacement, the Organizing Committee will open a special "Class" considering the displacement range of the vehicles (refer to Appendix 7).

a) Construction:

It is mandatory to use the original chassis or frame of the car.

Body modifications are permitted according to the time (if proof or evidence exists) and if the Organizing Committee approves them before scrutineering.

b) Engines:

Engine modifications are permitted according to the time (if proof or evidence exists) and if the Organizing Committee approves them before scrutineering.

The maximum displacement for this category is 2.4 lt. for Porsche 911, 4.2 lt. for Jaguar, 3.0 lt. for Austin Healey, 2.8 lt. for Datsun, and 4.1 lt. for cars of American origin such as Chevy II, Valiant, Falcon 6, etc. For cars not mentioned, a maximum oversize of 0.040" is allowed.

Carburetors are mandatory except for cars originally equipped with a fuel injection system. In this case, the participant must prove the authenticity of using this system through documents of the time (catalogs, magazines, approval forms, etc.).

Turbochargers are not allowed except for cars fitting it as original.

c) Transmission:

The transmission may be original or similar as long as it is mechanically identical, with a maximum of 5 gears. The Organizing Committee must approve it before appearing for scrutineering.

The maximum authorized speed for cars in this category during timed stages is 175km/h, and each vehicle will be equipped with a constant monitoring device via GPS.



La velocidad máxima autorizada para los autos de esta categoría durante las etapas cronometradas es de 175km/h, cada vehículo será equipado de un dispositivo de monitoreo constante vía GPS.

No se permite el uso de engranes rectos.

d) Llantas y rines:

- Se permite el uso de rines con 1" más de diámetro de los rines originales.
- El ancho máximo de los rines para todos los autos es 7".
- La altura de las llantas (serie) debe ser 50 o más.
- Solo se permiten llantas con designación DOT, o E3 o E4 de venta al público con dibujo original de fábrica y no diseñadas especialmente para competencia.
- Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.
- El compuesto de las llantas ("treadwear") no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificación DOT.

e) Otros componentes:

- Los amortiguadores son libres de restricción (montados en los lugares originales de fijación).
- Se permite sustituir platinos por un dispositivo electrónico mientras no integre un ECU. Se debe de conservar el distribuidor de alta tensión.
- Se permite el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas. Estos pueden ser ventilados.
- Se permite el uso de alternadores en lugar de generadores.
- El uso de "headers" tubulares está permitido.

f) Peso:

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

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

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

Ejemplos de autos elegibles en esta categoría:

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

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

Spur gearboxes are not allowed.

d) Tires and rims:

- Rims 1 inch wider than the originals are allowed.
- The maximum width of the rims for all cars is 7".
- Tire height (series) must be 50 or higher.
- Only designated DOT or E3, or E4 tires with their original factory tread, readily available in retail stores and not specially designed for the competition, are permitted.
- It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.
- Tire tread wear cannot be less than 40 and must comply with DOT certification.

e) Other components:

- The shock absorbers are unrestricted (mounted in the original fixing places).
- It is allowed to replace platinums with an electronic device as long as it does not integrate an ECU. The high voltage distributor must be preserved.
- The use of disc brakes on all four wheels is permitted. These can be ventilated.
- The use of alternators instead of generators is allowed.
- The use of tubular headers is allowed.

f) Weight:

The total minimum weight (5% less tolerance is allowed) must be: In the case of Datsun Z cars, the minimum weight will be as follows:

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

For all other eligible cars, the original weight should be considered.

Examples of eligible cars in this category:

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

Without exception, all cars and their modifications are subject to approval by the Organizing Committee. The Technical and Safety Digital Card must be sent to the Permanent Secretariat to review the car's eligibility.



16.9 "HISTÓRICA B PLUS"

(NÚMEROS DEL #550 AL #599)

Autos históricos de 1964 a 1975 e iguales a éstos, aunque sean de modelos posteriores, siempre y cuando mantengan la misma línea y forma, equipados con motor de seis cilindros opuestos (tipo bóxer) hasta 3,800 cc, o motor de seis cilindros en V hasta 3.500cc o motor de seis cilindros en línea hasta 4,200cc.

Para esta categoría, en caso de que se presenten tres o más autos de una cilindrada específica, el Comité Organizador abrirá una "Clase" propia al rango de cubicaje de los autos (consultar el Apéndice 7).

a) Construcción:

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

b) Motores:

Para los automóviles comprendidos en esta categoría originalmente estuvieron equipados con algunos de los siguientes motores, permitiéndose incrementar el desplazamiento embolar de acuerdo con lo descrito a continuación: Porsche; motor de seis cilindros opuestos (tipo bóxer) mismo que pude tener hasta 3,800 cc (231.8 pulgadas cúbicas) de desplazamiento embolar. Otras marcas y modelos: motor de seis cilindros en "V", hasta 3,500 cc (213.5 pulgadas cúbicas) y motores de seis cilindros en línea hasta 4,200 cc (256.2 pulgadas cúbicas). las modificaciones a todos estos motores son totalmente libres a excepción que se prohíben dispositivos electrónicos o de control mecánico para variar durante la operación los tiempos de apertura, cierre y levante del (los) árboles de levas. el sistema de inducción deberá ser por carburadores, a excepción de aquellos autos que de origen fueron equipados con sistema de inyección de combustible de operación mecánica, debiéndose comprobar esto con sus documentos originales, catálogos correspondientes, y/o con la ficha de homologación FIA o FIA regional en caso de tenerla.

Se prohíbe explícitamente el uso de sistemas de inyección con control electrónico. Para los autos equipados con carburadores, estos quedan limitados a lo siguiente: carburadores Weber, Solex o Mikuni, no deberán exceder de 50 mm en el diámetro de la válvula de flujo (mariposa) así como 1.5 pulgadas de diámetro para los carburadores "SU".

16.9 "HISTÓRICA B PLUS"

(NUMBERS FROM #550 AL #599)

Historic cars from 1964 to 1975 and equal, even if they are from later models, as long as they maintain the same line and shape, equipped with an opposed six-cylinder engine (boxer type) up to 3,800 cc, or a V-six engine up to 3,500 cc or inline six-cylinder engine up to 4,200 cc.

For this category, in case of three or more vehicles sharing a similar displacement, the Organizing Committee will open a special "Class" considering the displacement range of the vehicles (refer to Appendix 7).

a) Construction:

The chassis, monocoque, or frame must be the car's original. It is allowed to increase 1" the width of the fenders or sides concerning the competitive rally cars of that era. Body modifications are permitted according to the time (if proof or evidence or ample exists) and if the Organizing Committee approves them before scrutineering.

b) Engines:

The cars included in this category were originally equipped with some of the following engines, allowing the increase of the piston displacement according to the following: Porsche; Porsche: boxer-type six-flat engine up to 3,800 cc (231.8 cu in). Other makes and models: V-six engines up to 3,500 cc (213.5 cu in) and inline six-cylinder engines up to 4,200 cc (256.2 cu in). Modifications to these engines are free, except that electronic or mechanical control devices to vary the opening, closing, and lifting times of the camshaft(s) during operation are not allowed. The induction system must use carburetors, except for those cars that were originally equipped with a mechanically operated fuel injection system; this must be verified with their original documents, corresponding catalogs, and the FIA homologation sheet or Regional FIA (if applicable).

Electronically controlled injection systems are explicitly prohibited. Cars equipped with carburetors are limited to the following: Weber, Solex, or Mikuni carburetors, with a max 50mm diameter flow valve (butterfly) and 1.5 inches diameter "SU."

The use of superchargers and turbochargers or any supercharging system is prohibited except for cars fitting it as original.



El uso de super cargadores y turbocargadores o cualquier sistema de sobrealimentación está prohibido excepto para los autos que utilizan este sistema de origen.

c) Transmisión:

La transmisión es total mente libre, pudiéndose utilizar transmisiones de engranes rectos y de cambios secuenciales, no debiendo exceder de cinco velocidades hacia adelante. con el objeto de limitar la velocidad máxima de los autos, especificada a 225kph o 140mph se debe considerar y reportar a la organización durante el escrutinio inicial o con anterioridad, la relación de engranes de la última velocidad (quinta), la relación de los engranes del diferencial, así como la medida y el diámetro de las llantas del eje de tracción, para definir la velocidad Máxima del motor en revoluciones por minuto (rpm), aplicando la formula aritmética correspondiente. para este fin, es obligatorio el uso de cualquier dispositivo electrónico que límite las revoluciones del motor pudiendo ser este un sistema msd-6al/6al2 o un módulo similar de cualquier otro fabricante. en lugar de este módulo, se puede utilizar un equipo limitador de velocidad por señal de GPS.

Para asegurar que esta condición se cumpla, la Organización sellara el sistema de ajuste del módulo o dispositivo y llevara a cabo en cualquier momento del evento, la revisión correspondiente, así como la medición de la velocidad real, con equipo de radar o laser. El no cumplir con lo anterior, la Organización no permitirá la participación del auto y/o la exclusión del auto durante el evento.

La velocidad máxima autorizada para los autos de esta categoría durante las etapas cronometradas es de 225km/h, cada vehículo será equipado de un dispositivo de monitoreo constante vía GPS.

d) Llantas y rines:

- Las ruedas no deberán exceder de un diámetro máximo de 17 pulgadas y un ancho de 9 pulgadas para las delanteras y de 11 pulgadas para las traseras.
- El "offset" es libre, así como el/ los materiales de construcción de las ruedas.
- Las llantas deberán ser con aprobación DOT, E3 OE4 y están limitadas a un perfil mínimo serie 40 (aspect ratio).
- La medida de llanta a usarse deberá ser la máxima especificada para las ruedas que se utilicen, de acuerdo a las tablas correspondientes del "Tire and Rim Book" o la recomendación escrita del fabricante de las llantas.
- La especificación de treadwear no deberá ser menor a 40.
- Se prohíbe el uso de llantas diseñadas específicamente para competencia (for race purposes only).
- Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.

c) Transmission:

The transmission is free; it is allowed to use spur gear and sequential gearboxes without exceeding five forward speeds to limit the maximum speed of the cars, specified at 245 kph or 152 mph. The gear ratio of the last (fifth) gear, the gear ratio of the differential, and the size and diameter of the drive axle tires must be considered and reported to the organization during the pre-event scrutineering or before. , to define the engine's maximum speed in revolutions per minute (rpm), apply the corresponding arithmetic formula. For this purpose, it is mandatory to use any electronic device that limits the engine revolutions, which may be an MSD-6AL/6AL2 system or a similar module from any other manufacturer. Instead of this module, a GPS signal speed limiter can be used.

To ensure compliance, the Organization will seal the adjustment system of the module or device and carry out the corresponding review, as well as the measurement of the actual speed, with radar or laser equipment at any time during the event. If the above is not fulfilled, the Organization will not allow the car's participation or may exclude the vehicle during the event.

The maximum authorized speed for cars in this category during timed stages is 225km/h, and each vehicle will be equipped with a constant monitoring device via GPS.

d) Tires and rims:

- The wheels must not exceed a maximum diameter of 17 inches and a width of 9 inches for the front and 11 inches for the rear.
- The "offset" and construction materials of the wheels are unrestricted.
- Tires must be DOT approved, E3 OE4, and are limited to a minimum 40 series profile (aspect ratio).
- The size of the tire to be used must be the maximum specified for the wheels used, according to the corresponding tables of the "Tire and Rim Book" or the written recommendation of the tire manufacturer.
- The treadwear specification shall not be less than 40.
- Tires specifically designed for competition (for race purposes only) are not allowed.
- It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.



e) Otros componentes:

La suspensión deberá conservar la geometría original, permitiéndose el uso de remplazo "Coil-Over" siendo libres los resortes y la calibración de las válvulas de los amortiguadores.

El sistema de frenos es totalmente libre. El sistema de escape es libre. El sistema de combustible deberá incluir un tanque de tipo "Fuel Safe" incluyendo una válvula de seguridad para volcadura del auto (roll-over fuel valve.)

f) Peso

Para todos los autos elegibles se deberá considerar el peso original aceptándose un 5% menos de tolerancia.

Ejemplos de autos elegibles en esta categoría:

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

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

16.10 "HISTÓRICA C"

(NÚMEROS DEL #350 AL #399)

Todos los autos de producción masiva y limitadade 1955 a 1975 y modelos más recientes estéticay mecánicamente iguales a los de 1973 previamente autorizados por el Comité Organizador, sinimportar el país de origen.

También se aceptan los autos incluidos en el apéndice "K" del código deportivo internacional dela FIA equipados con motores de 8 y 12 cilindrosoriginales al igual que con carrocerías originales mientras cumplan con requisitos actuales en materia de seguridad.

Aquellos autos especiales, de producción únicoa limitada o de fabricación artesanal (hechos a mano), construidos en el periodo de 1950 a 1954,que mantengan sus características mecánicas y estéticas originales pueden ser aceptados en esta categoría, una vez comprobada su autenticidad (Artículo 15) y autorizados por el Comité Organizador antes del escrutinio.

Para esta categoría, en caso de que se presenten tres o más autos de una cilindrada específica, el Comité Organizador abrirá una "Clase" propia al rango de cubicaje de los autos (consultar el Apéndice 7).

e) Other components:

The suspension must preserve the original geometry, allowing replacement of "Coil-Over"; the springs and the calibration of the shock absorber valves are unrestricted.

The braking system is unrestricted. The exhaust system is unrestricted. The fuel system must include a "Fuel Safe" type tank, including a roll-over fuel valve.

f) Weight

All eligible cars must consider the original weight, and 5% less tolerance is allowed.

Examples of eligible cars in this category:

Porsche 911, Maserati Mistral 3.7 L 1969-1970, Mercedes Benz 300SE and SEL 1963-1965, Lancia Flaminia V6 1965-1968, BMW 3.0 CS 1971-1974, Ferrari 246 Dino GT 1969-1971, Ford Capri and Ford Cologne Capri 1969-1973, Subaru XT6 and TVR V6-3.0L 1967-1971, AMC Gremlin, AMX, and Javelin.

Without exception, all cars and their modifications are subject to approval by the Organizing Committee. The Technical and Safety Digital Card must be sent to the Permanent Secretariat to review the car's eligibility.

16.10 "HISTÓRICA C"

(NUMBERS FROM #350 AL #399)

All mass production and limited production cars built from 1955 to 1975 and more recent models aesthetically and mechanically similar to those of 1973, which have been previously authorized by the Organizing Committee regardless of their country of origin.

Cars listed in Appendix "K" of the FIA International Sporting Code equipped with original 8 and 12-cylinder engines and original bodies are also accepted as long as they comply with current safety requirements.

The special cars of unique or limited production or of artisan manufacture (handmade), built from 1950 to 1954, that maintain their original mechanical and aesthetic characteristics can be accepted in this category once their authenticity has been verified (Article 15) and authorized by the Organizing Committee before the scrutineering.

For this category, in case of three or more vehicles sharing a similar displacement, the Organizing Committee will open a special "Class" considering the displacement range of the vehicles (refer to Appendix 7).



a) Construcción:

1. Chasis

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

Los puntos de montaje del motor deberán ser los originales, manteniendo el motor exactamente en su posición original.

2. Suspensión delantera

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

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

3. Suspensión trasera

Deberá conservar su sistema original, sin cambio alguno en los puntos de anclaje en el chasis. Por ejemplo, si un auto originalmente utilizó un sistema de muelles (leaf springs), este debe conservarlo. Solo se permitirá la reubicación de los barrenos de los columpios (shackles) así como el reemplazo de las muelles por otras de diferente ancho de hoja.

Se permite el uso de blocks para ajuste de altura (lowering blocks). Se permite también la instalación de barra(s) tipo "Panhard".

4. Carrocería

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

b) Motores:

1. Ford:

Los autos Ford Mustang, Falcon y Fairlane/Torino, deberán utilizar un monoblock de 289" cúbicas o 302" cúbicas hasta el modelo 1969, o 302" cúbicas de 1970 en adelante. Queda prohibido el uso de cabezas Boss y tipo Cleveland. Los monoblocks originales para sello trasero de aceite de cigüeñal de "dos piezas" (colas) (monoblocks producidos hasta el modelo 1980 ½) se pueden modificar para utilizar un retén de aceite moderno de una sola pieza. Se puede utilizar

a) Construction:

1. Chassis

It is allowed to reinforce the car's floor, integrating the reinforcements into the roll cage. It is allowed to modernize and reinforce the floor with a new sheet, being able to replace some or all sections as long as the original dimensions and shape are preserved. The firewall and the strut barrels must be the original. These can be reinforced at their attachment points to aprons and in the seat of the springs.

The engine mounts must be the original ones, thus keeping the engine precisely in its original position.

2. Front Suspension

The principle of geometry and original fixing points must be preserved. Negative roll-type suspensions are allowed, always keeping the original fixing points to the car's body, frame, or chassis. The elements and fixing points may be reinforced. Springs are unrestricted as long as they do not exceed the outside diameter of the original spring.

Those cars equipped with torsion bars may change them to bars of a different diameter or change the whole suspension system to a Mustang II-type suspension with double "A" arms available from various manufacturers in the USA.

3. Rear Suspension

Its original system must be kept without any change in the anchoring points on the chassis. For example, if a car originally used leaf springs, it should keep them. The holes of the shackles may be relocated, and the springs may be replaced by others with different leaf widths.

Lowering blocks for height adjustment is allowed. The installation of "Panhard" type bar(s) is allowed.

4. Body

Body modifications are permitted according to the time (if proof or evidence exists) and if the Organizing Committee approves them before scrutineering.

b) Engines:

1. Ford:

Ford Mustang, Falcon, and Fairlane/Torino cars must use 289 cubic inches or 302 cubic inches engine block up to the 1969 model, or 302 cubic inches from 1970 onwards. Boss and Cleveland-type heads are not allowed. Original "two-piece" (tails) crankshaft rear oil seal engine blocks (engine blocks produced up to the 1980 ½ model) may be modified to use a modern one-piece oil seal. A "heavy," "light," "original," or "0" balance type crankshaft can be



de manera indistinta un cigüeñal de tipo "pesado", "ligero", "original" o de balanceo "0", siempre y cuando semantenga un máximo de 3.00" de carrera. Esta es la especificación original para el cigüeñal del motor de 302" cúbicas.

2. Chevrolet:

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

3. Chrysler, Dodge y Plymouth:

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

4. Autos de otras marcas y modelos no mencionados:

Deberán estar equipados con el motor original correspondiente al tipo de auto y modelo. En la eventualidad de que el motor se haya reemplazado por uno similar de otro año del modelo o de menor desplazamiento, se debe de obtener la aprobación del Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio.

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

Las bielas, pistones y anillos son libres de restricción, Los pistones no deben tener un diámetro mayor a 0.040" sobre el original.

El tren de válvulas es libre de restricciones.

La cabeza del motor deberá ser de fundición de hierro, ya sea la original o una de fabricación moderna para alta potencia.

El árbol de levas es libre de restricción, así como el múltiple de admisión.

Está prohibido el uso de un cárter seco.

El uso de un carburador es obligatorio y la admisión máxima permitida es de un carburador de 4 gargantas y un flujo no mayor a 600 pies cúbicos por minuto (c.f.m.).

Los autos que tengan un peso menor a 2,800lb (1273 kg) y estén equipados con un motor de ocho cilindros, deberán utilizar un

used interchangeably as long as a maximum stroke of 3.00" is maintained. This is the original specification for the 302 cubic inches engine crankshaft.

2. Chevrolet:

Chevy II, Nova, Corvette, Chevelle, and Camaro may use engines with a maximum displacement of 327 cubic inches, although some have been originally equipped with a 283 cubic inches engine. A 350 cubic inches engine block with four-bolt crankshafts with a second-generation 327 cubic inches engine crankshaft with a large journal diameter is allowed. Chevrolet 1957 cars may use the original injection system (same as Corvette's), optional equipment for this model.

3. Chrysler, Dodge, and Plymouth:

Dart, Dart GT, Valiant Signet, and Barracuda may use 318 cubic inches engines, even though some cars were originally equipped with a 273 cubic inches engine. For the Chrysler 300, the 440 cubic inches engine is accepted, but only if the car weight is the original or greater.

4. Cars of other brands and models not listed:

They must be equipped with the original engine corresponding to the type of car and model. If the engine has been replaced by a similar one from another model year or with less displacement, the Organizing Committee must approve it before scrutineering.

5. General matters that apply to all cars in this category:

Connecting rods, pistons, and rings are unrestricted; pistons must not have a diameter greater than 0.040" above the original.

The valve train is unrestricted.

The cylinder head must be made of cast iron, either the original or modern manufacture, for high power.

The camshaft is unrestricted, as is the intake manifold.

Using a dry sump is not allowed.

A carburetor is mandatory, and the maximum allowable intake is a 4-barrel carburetor and a flow of no more than 600 cubic feet per minute (cfm).

Cars weighing less than 2,800 lbs. (1,273 kg) and equipped with an eight-cylinder engine must use a two-barrel carburetor with a maximum flow of 500 cfm instead of the authorized four-barrel 600 cfm carburetor.



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

En el caso de automóviles que tuvieron como equipo opcional el sistema de inyección directa de combustible (Chevrolet 1957) se permite su uso. En este caso, el participante deberá demostrarla autenticidad del uso de este sistema mediante documentos de la época (catálogos, revistas, ficha de homologación, etc.)

Está prohibido el uso de turbo cargadores excepto para los autos que utilizan este sistema de origen.

c) Transmisión:

Las transmisiones podrán ser las originales correspondientes al auto. se permite el reemplazo por una transmisión de la misma marca o diseño similar, no excediendo de cuatro velocidades hacia adelante. La última velocidad (cuarta) deberá tener relación de engranes 1.0:1.0.

Se puede utilizar cualquier tipo de acoplamiento de los cambios. Se incluye en estas transmisiones la Richmond Gear "T-10" o "Super T-10" y la G-Force GT-4 de engranes helicoidales. no se permite el uso de transmisiones de engranes rectos. Se permite el uso de ejes traseros y diferenciales de mayor capacidad de absorción de torque, siempre y cuando sean de la misma marca y/o tipo de auto. se permite el uso de cualquier sistema auto bloqueante. Con el objeto de limitar la velocidad máxima de los autos, especificada de acuerdo con las tablas adjuntas, se deberá reportar a la organización durante el escrutinio técnico inicial o con anterioridad, la relación de engranes corona/piñón del eje trasero, así como la medida de llantas de tracción, para definir la velocidad máxima del motor en revoluciones por minuto (rpm).

"T-10", o Super "T-10" y la G Force GT-4 de engranes helicoidales. Se permite el uso de transmisiones de cinco velocidades con la quinta velocidad bloqueada o inactiva, siempre y cuando la relación de engranes sea 1.0:1.0 esta condición será verificada y sellada durante el escrutinio inicial.

Para este fin es obligatorio el uso de cualquier dispositivo electrónico que limite las revoluciones del motor, pudiendo ser este un sistema MSD- 6al/6al2 o un módulo similar de cualquier otro fabricante. en lugar de este módulo, se puede utilizar un equipo limitador de velocidad por señal de GPS. Para asegurar que esta condición se cumpla, la organización sellará el sistema de ajuste del módulo o dispositivo y llevará a cabo en cualquier momento del evento la revisión correspondiente, así como la medición de la velocidad real, con equipo de radar o laser. el no cumplir con lo anterior, la organización no permitirá la participación del auto y/o la exclusión del auto durante el evento.

It is allowed if cars have the optional direct fuel injection system (Chevrolet 1957). However, the participant must prove the authenticity of using this system through documents of the time (catalogs, magazines, approval forms, etc.)

The use of turbochargers is not allowed except for cars fitting it as original.

c) Transmission:

The transmission may be the original corresponding to the car; however, replacement is allowed, provided it is from the same brand or design as the original with no more than 4 forward gears. The last (fourth) gear should have a 1.0:1.0 gear ratio.

Any gear coupling can be used. These transmissions include the Richmond Gear "T-10" or "Super T-10" and the helical-gear G-Force GT-4. Spur gear transmissions are not allowed. It is allowed to use rear axles and differentials with greater torque absorption capacity if they are of the same make and type of car. It is allowed to use any limited slip system. To limit the maximum speed of the cars, by the attached tables, during the pre-event scrutineering or before, the crown/pinion gear ratio of the rear axle must be reported to the organization, as well as the size of the traction tires, to define the maximum engine speed in revolutions per minute (rpm).

"T-10", or Super "T-10," and the G Force GT-4 with helical gears. Five-speed transmissions with the fifth gear locked or inactive are allowed, provided the gear ratio is 1.0:1.0; this will be verified and sealed during the pre-event scrutineering.

For this purpose, using any electronic device that limits the engine revolutions is mandatory; this may be an MSD-6al/6al2 system or a similar module from any other manufacturer. Instead of this module, a GPS signal speed limiter can be used. To ensure compliance, the organization will seal the adjustment system of the module or device. It will conduct the corresponding review any time and measure the speed with radar or laser equipment. If the above is not met, the organization will not allow the car's participation or may exclude it during the event.



La velocidad máxima autorizada para los autos de esta categoría durante las etapas cronometradas es de 170km/h, cada vehículo será equipado de un dispositivo de monitoreo constante vía GPS.

d) Llantas y rines:

- Se permite el uso de rines con 1" más de diámetro de los rines originales.
- El ancho máximo de los rines para todos los autos es 7".
- La altura de las llantas (serie) debe ser 50 o más.
- Solo se permiten llantas con designación DOT. o E3 o E4 de venta al público con dibujo original de fábrica y no diseñadas especialmente para competencia.
- Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.
- Las llantas deberán ser especificadas por el fabricante para instalarse en rines de máximo 7" de ancho.
- El compuesto de las llantas ("treadwear") no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificación DOT.

e) Otros componentes:

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

Se permite el volante desmontable de la columna.

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

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

Los frenos originales ya sean de tambor o de disco pueden ser reemplazados libremente por frenos de disco modernos de mayor eficiencia que pueden ser ventilados, quedando limitados únicamente por el tamaño de los rines. **e6.** Se permite el uso de alternadores en lugar de generadores.

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

f) Peso:

Para todos los autos elegibles se deberá considerar el peso original aceptándose un 5% menos de tolerancia.

The maximum authorized speed for cars in this category during timed stages is 170km/h, and each vehicle will be equipped with a constant monitoring device via GPS.

d) Tires and rims:

- Rims 1 inch wider than the originals are allowed.
- The maximum width of the rims for all cars is 7".
- Tire height (series) must be 50 or higher.
- Only designated DOT or E3, or E4 tires with their original factory tread, readily available in retail stores and not specially designed for the competition, are permitted.
- It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.
- Tires must be specified by the manufacturer to be installed on a maximum of 7" wide rims.
- Tire tread wear cannot be less than 40 and must comply with DOT certification.

e) Other components:

The steering must preserve the primary operating system, allowing a different input/output ratio from the original. It is allowed and recommended to replace the original, solid "worm" gear column with a collapsible column corresponding to the same brand in later models or a modern column from specialized manufacturers, for example, Flaming River.

A removable steering wheel is allowed.

The shock absorbers are unrestricted (mounted in the original fixing places).

The ignition system may be improved with one of the "MSD" brands or equivalent equipment of any other brand.

Whether drum or disc, stock brakes can be freely replaced with modern, more efficient disc brakes that may be ventilated, limited only by the size of the rims. The use of alternators instead of generators is allowed.

The exhaust system is unrestricted. Tubular "headers" without diameter restrictions may be used. The outlet of the exhaust tubes must be placed at least from behind the driver's seat to outside the body.

f) Weight:

All eligible cars must consider the original weight, and 5% less tolerance is allowed.



Ejemplos de autos elegibles en esta categoría:

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

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

Examples of eligible cars in this category:

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

Without exception, all cars and their modifications are subject to approval by the Organizing Committee. The Technical and Safety Digital Card must be sent to the Permanent Secretariat to review the car's eligibility.

Relaciones Histórica C / Histórica C Ratios

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



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



16.11 "HISTÓRICA C PLUS"

(NÚMEROS DEL #651 AL #700)

Todos los autos de producción (sedanes) de 1955 a 1975 con carrocerías originales y motores O.H.V. de 8 cilindros en V.

Todos los autos de producción masiva y limitada de 1955 a 1975 y modelos más recientes estéticamente, sin importar el país de origen. Para poder inscribir un auto en esta categoría, es necesario que el Comité Organizador apruebe su registro.

Para esta categoría, en caso de que se presenten tres o más autos de una cilindrada específica, el Comité Organizador abrirá una "Clase" propia al rango de cubicaje de los autos (consultar el Apéndice 7).

a) Construcción

El chasis o bastidor deberá ser el original (siempre y cuando no presente corrosión o daños originados por oxidación, soldaduras o golpes) o uno similar de la misma familia del fabricante el cual tendrá que ser autorizado por el Comité Organizador y debe de contemplar los siguientes lineamientos. La distancia entre los rieles principales, (side members) medida en forma transversal al auto, deberá mantener el diseño original sin cambio alguno. La pared de fuego no puede ser desplazada de su posición original. El área del frente del chasis, a partir de la línea imaginaria de la pared de fuego del auto hacia adelante podrá ser modificada para poder integrar el "Roll Cage", así como para poder integrar la suspensión spec panamericana con la utilización de coil-overs Penske oficiales panamericana, así como suspensión delantera de doble horquilla A. Para el área de la parte posterior del chasis, a partir de la línea imaginaria del respaldo del asiento trasero se tendrá que modificar y/o reubicar los puntos de sujeción o apoyo de la suspensión trasera, para poder integrar la suspensión spec panamericana con la utilización de coil-overs Penske. Asimismo, se permiten las modificaciones necesarias en los puntos de montaje de los brazos de control de movimiento del eje trasero, tanto para la integración de la suspensión como para la integración del "Roll Cage".

Es obligatorio el uso de eje trasero rígido siendo recomendado ampliamente el Ford 9". Se prohíben terminantemente los chasises o bastidores tubulares. Todos los chasises están sujetos a la aprobación del Comité Organizador por lo que se recomienda que en caso de cualquier duda al respecto se le haga llegar con anticipación los dibujos y comentarios del chasis al Comité Organizador. En caso de no ser aceptado, se informará al competidor para evitar la descalificación en el escrutinio previo al inicio del evento. La decisión del Comité Organizador será final. Las carrocerías deben de mantener su aspecto original, se permite la fabricación en fibra de vidrio del cofre, cajuela y las salpicaderas

16.11 "HISTÓRICA C PLUS"

(NUMBERS FROM #651 AL #700)

All production cars (sedans) from 1955 to 1975 with original bodies and OHV V-8 engines.

All mass and limited production cars from 1955 to 1975 and newer models are aesthetically similar, regardless of their country of origin. To register a car in this category, the Organizing Committee must approve its registration.

For this category, in case of three or more vehicles sharing a similar displacement, the Organizing Committee will open a special "Class" considering the displacement range of the vehicles (refer to Appendix 7).

d) Construction:

The chassis or frame must be the original (as long as it does not present corrosion or damage caused by oxidation, welding, or blows) or a similar one from the same family of the manufacturer, which must be authorized by the Organizing Committee and must comply with the following: The distance between the main rails, (side members) measured transversally to the car, must maintain the original design without any change. The firewall cannot be moved from its original position. From the imaginary line of the car's firewall forwards, the area in front of the chassis may be modified to integrate the roll cage and the Panamericana spec suspension using official Panamericana Penske coil overs and double-wishbone front suspension. For the rear part of the chassis, from the imaginary line of the rear seat backrest, it is allowed to modify or relocate the fastening or support points of the rear suspension to integrate the Panamericana spec suspension using Penske coil overs. Required modifications in the mounts of the rear axle control arms are allowed for the suspension and integration of the roll cage.

A rigid rear axle is mandatory; the Ford 9" is recommended. Tubular chassis or frames are strictly prohibited. All chassis are subject to approval by the Organizing Committee. It is recommended to send the drawings and comments on the chassis to the Organizing Committee in advance. If the design is not accepted, the competitor will be notified during scrutineering before the start of the event to avoid disqualification. The decision of the Organizing Committee will be final. The bodies must maintain their original appearance. The manufacture of the hood, trunk, and fenders in fiberglass is allowed to retain their original appearance; it is allowed to modify the front and rear fenders a maximum of 2" from their original design to accommodate the authorized tires, the use of air intakes is allowed as long as they maintain the original silhouette and the design corresponds to the time of the vehicle. The use of blowers and cooling ducts for various components is allowed without modifying



manteniendo su aspecto original, se permite modificar las salpicaderas delanteras y traseras un máximo de 2" a partir de su diseño original con la finalidad de alojar las llantas autorizadas, se permite el uso de tomas de aire siempre y cuando mantengan la silueta original y el diseño corresponda a la época del vehículo, se permite el uso de blowers y ductos de enfriamiento para diversos componentes sin que estos modifiquen la silueta original del vehículo, el parabrisas tiene que ser el original en cuanto a forma y posición teniendo que ser de cristal, el medallón y los vidrios laterales pueden ser fabricados en lexan, el tanque de combustible original tiene que ser reemplazado por un fuelcell certificado con una capacidad máxima de 80 litros, si existen componentes difíciles de encontrar se debe avisar al Comité Organizador para que apruebe la sustitución de algunas piezas. La carrocería tiene que ser revisada y autorizada por escrito por el Comité Organizador antes de ser presentado el vehículo en la competencia.

Se permite reforzar el piso del auto, integrando los refuerzos a las bases del "Roll Cage". Se permite también modernizar y reforzar con lámina nueva el piso, pudiendo sustituir algunas secciones o todas, siempre y cuando se conserve las dimensiones y forma original. La pared de fuego ("firewall") deberá ser la original.

Los puntos de montaje del motor podrán ser desplazado hasta 5" de su posición original.

b) Suspensión delantera

Se puede modificar la suspensión delantera para ofrecer un mejor rendimiento.

c) Suspensión trasera

Se puede modificar la suspensión delantera para ofrecer un mejor rendimiento.

d) Motores

- Puntos generales que aplican a todos los autos de esta categoría:
- El motor debe de conservar su diseño y cantidad de cilindros idénticos al modelo original.
- La cilindrada máxima de la categoría es de 5000 cc.
- Está prohibido el uso de turbo cargadores excepto para los autos que utilizan este sistema de origen.
- Es obligatorio el uso del motor panamericana spec con las siguientes características principales:
- Motor base Chevrolet 350.
- Desplazamiento máximo 360 pulgadas cúbicas.
- Relación de compresión máxima 11.0:1.
- Es obligatorio el uso de cabezas de fundición de hierro.

the actual shape of the car; the windshield must be the original in terms of shape and position, having to be made of glass, the medallion and the side windows can be made of Lexan; the original fuel tank must be replaced by a certified fuel cell with a maximum capacity of 80 liters. If there are difficult-to-find components, the Organizing Committee must be notified to approve replacing some parts. The body must be reviewed and authorized in writing by the Organizing Committee before the vehicle is presented in the competition.

It is allowed to reinforce the car's floor, integrating the reinforcements into the roll cage. It is allowed to modernize and reinforce the floor with a new sheet, being able to replace some or all sections as long as the original dimensions and shape are preserved. The firewall must be the original.

The motor mounts may be moved 5" from their original position.

b) Front Suspension

The front suspension can be modified to offer better performance.

c) Rear Suspension

The front suspension can be modified to offer better performance.

d) Engines

- General matters that apply to all cars in this category:
- The engine must retain its design and number of cylinders identical to the original model.
- The maximum displacement of the category is 5000 cc.
- The use of turbochargers is not allowed except for cars fitting it as original.
- The use of the Panamericana spec motor with the following main characteristics is mandatory:
- Base Chevrolet 350 engine.
- Maximum displacement 360 cu in.
- Maximum compression ratio 11.0:1.
- The use of cast iron heads is mandatory.



- Sólo se permite el uso de un carburador de 600 cc. de 4 gargantas.
- El motor puede ser desplazado hacia la parte posterior del habitáculo sin que se modifique la posición original de la pared de fuego.

e) Transmisión

Sólo se permite el uso de la transmisión GForce de 4 velocidades Panamericana Specs sin ninguna modificación. Siendo la relación de la 4a velocidad 1:1 Con objeto de limitar la velocidad máxima de los autos, se debe considerar la siguiente tabla para la relación del eje trasero, de acuerdo con la medida de las llantas y las revoluciones por minuto (RPM) del motor. Es obligatorio que se usen los módulos de ignición MSD o cualquier otra marca que integren un sistema de control de RPM del motor. Los sistemas MSD 6A, 6AL, 6ALN, SFI-5520, AL-2 ignition control, pueden ser usados, así como de cualquier otra marca con características equivalentes. El módulo de ignición será inspeccionado y lacrado durante el escrutinio técnico. En caso de que un competidor requiera cambiar el tamaño de llantas traseras o la relación de engranes del eje trasero durante la carrera, este deberá dar aviso a la organización para que se pueda certificar y lacrar el nuevo límite de RPM. Se permite el uso de cualquier sistema de control de ignición con todo tipo de funciones, siempre y cuando incluya el limitador de revoluciones.

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

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

La velocidad máxima autorizada para los autos de esta categoría durante las etapas cronometradas es de 210km/h, cada vehículo será equipado de un dispositivo de monitoreo constante vía GPS.

f) Llantas y rines

- El diámetro de los rines no deberá ser mayor a 16 pulgadas
- El ancho máximo de los rines es de 8 pulgadas.
- El compuesto de las llantas (tread wear) no puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificación DOT.

- Only a 4-barrel 600cc carburetor is allowed.
- The engine can be moved to the rear of the cabin without changing the original position of the firewall.

e) Transmission

Only the Panamericana Specs GForce 4-speed transmission can be used without any modification. Being the ratio of the 4th gear 1:1 To limit the maximum speed of the cars, the following table should be considered for the rear axle ratio according to the tires' size and the engine's revolutions per minute (RPM). MSD ignition modules or any other brand integrating an engine RPM control system must be used. The MSD 6A, 6AL, 6ALN, SFI-5520, AL-2 ignition control systems, and any other brand with equivalent characteristics can be used. The ignition module will be inspected and sealed during technical scrutineering. If a competitor needs to change the rear tires' size or the rear axle gear ratio during the race, he must notify the organization so that the new RPM limit can be certified and sealed. Any full-feature ignition control system is permitted as long as it includes the rev limiter.

If a rev control ignition module is not used, a rev limiter which may be a Mallory (Part Number 644L) or any other brand equivalent limiter, is permitted.

If any car shows up for the pre-event scrutineering without any of the above devices, it will be excluded from the event. All competitors must inform the Permanent Secretariat through the presentation of the Technical and Safety Digital Card, where the specifications of the ignition modules, the RPM limiter, and the measurements and diameter of the tires come from to select the module to be used. It will be installed in your car during scrutineering. To verify that the cars always comply with the provisions of this article, the scrutineers can make revisions during the route and at the end of the event. Powertrain specifications define the engine's RPM limit and top speed of the car.

The maximum authorized speed for cars in this category during timed stages is 210km/h, and each vehicle will be equipped with a constant monitoring device via GPS.

f) Tires and rims

- The diameter of the rims must not be greater than 16 inches.
- The maximum diameter of the rims is 15 inches.
- Tire compound (tread wear) cannot be less than 40 and must comply with DOT certification.



- La altura de las llantas (serie) debe ser 50 o más.
- Solo se permiten llantas con designación DOT. o E3 o E4 de venta al público con dibujo original de fábrica y no diseñadas especialmente para competencia.
- Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.
- Las llantas deberán ser especificadas por el fabricante para instalarse en rines delanteros con un máximo de 9" de ancho y 11" para rines traseros.
- El compuesto de las llantas ("treadwear") no puede ser menor de 80 y deben cumplir con la certificación DOT.

g) Otros componentes

Se permite el uso de frenos de disco en las cuatro ruedas teniendo que ser de material ferroso estos pueden ser ventilados.

La pedalera de frenos así como los calipes son libres.

Se permite el uso de "headers".

El sistema de dirección es libre de restricción con el propósito de mejorar la seguridad y precisión del manejo.

Se permite el uso de módulos de ignición de alto desempeño mientras sean de electrónica análoga y de preferencia con un sistema de control de RPM del motor. Se prohíbe específicamente cualquier unidad de control de encendido digital a base de cartografía.

h) Peso:

El peso mínimo total es de 1350 kg. sin pilotos y sin combustible y podrá ser verificado en cualquier punto durante el evento.

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

- Tire height (series) must be 50 or higher.
- Only designated DOT or E3, or E4 tires with their original factory tread, readily available in retail stores and not specially designed for the competition, are permitted.
- It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.
- Tires must be specified by the manufacturer to be installed on a maximum of 9" wide rims.
- The treadwear cannot be less than 80 and must comply with DOT certification.

g) Other components

Disc brakes on the four wheels are allowed, made of ferrous material, and can be ventilated.

The brake pedal, as well as the calipers, are unrestricted.

It is allowed to use "headers."

The steering system is unrestricted to improve driving safety and precision.

High-performance ignition modules are allowed as long as they are of analog electronics and preferably with an engine RPM control system. Any mapping-based digital ignition control unit is specifically prohibited.

h) Weight:

The minimum weight is 1350 kg without drivers and fuel and can be verified at any point during the event.

Without exception, all cars and their modifications are subject to approval by the Organizing Committee. The Technical and Safety Digital Card must be sent to the Permanent Secretariat to review the car's eligibility



Relaciones Histórica C Plus / Histórica C Plus Ratios

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

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



16.12 "HISTÓRICA E"

(NÚMEROS DE #700 A #749)

Todos los autos de producción masiva y limitada de 1976 a 1985 que tienen un Pasaporte Técnico Histórico FIA (HTP - Periodo FIA H2, I & J1) sin importar el país de origen mientras cumplan con requisitos actuales en materia de seguridad.

Todos los autos de esta categoría deben de cumplir con todos los puntos de su Pasaporte Técnico Histórico sin excepción. Únicamente se autoriza un diámetro de llanta de 1" adicional a la ficha de homologación para poder tener más opciones de llantas.

La velocidad máxima autorizada para los autos de esta categoría durante las etapas cronometradas depende del periodo al que corresponde el auto. Para los autos del periodo "H2" (1976), "I" (1977-1981) la velocidad máxima es de 180km/h y para los autos del periodo "J1" (1982-1985) la velocidad máxima es de 210km/h. Cada vehículo será equipado de un dispositivo de monitoreo constante vía GPS.

Para esta categoría, en caso de que se presenten tres o más autos de una cilindrada específica, el Comité Organizador abrirá una "Clase" propia al rango de cubicaje de los autos (consultar el Apéndice 7).

Todos los autos de la categoría deben de ser aprobados por el Comité de forma previa a la inscripción.

a) Llantas y rines

- Solo se permiten llantas con designación DOT. o E3 o E4 de venta al público con dibujo original de fábrica y no diseñadas especialmente para competencia.
- Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.
- Las llantas deberán ser especificadas por el fabricante para instalarse en rines delanteros con un máximo de 9" de ancho y 11" para rines traseros.
- El compuesto de las llantas ("treadwear") no puede ser menor de 80 y deben cumplir con la certificación DOT.

16.13 "HISTÓRICA E PLUS"

(NÚMEROS DE #750 A #799)

Autos históricos de 1976 a 1985 e iguales a éstos, aunque sean de modelos posteriores, siempre y cuando mantengan la misma línea.

Para poder inscribir un auto en esta categoría, es necesario que el Comité Organizador apruebe su registro.

Para esta categoría, en caso de que se presenten tres o más autos de una cilindrada específica, el Comité Organizador abrirá una

16.12 "HISTÓRICA E"

(NUMBERS FROM #700 - #749)

All mass and limited production cars from 1976 to 1985 have an FIA Historic Technical Passport (HTP - FIA Period H2, I & J1), regardless of their country of origin as long as they comply with current safety requirements.

Without exception, all cars in this category must fully comply with their Historic Technical Passport. Only a 1" wheel diameter is authorized in addition to the homologation sheet for more wheel options.

The maximum authorized speed for cars in this category during timed stages depends on the period to which the car belongs. For cars of the "H2" period (1976), "I" period (1977-1981), the maximum speed is 180km/h, and for cars of the "J1" period (1982-1985), the maximum speed is 210km/h. Each vehicle will be equipped with a constant monitoring device via GPS.

For this category, in case of three or more vehicles sharing a similar displacement, the Organizing Committee will open a special "Class" considering the displacement range of the vehicles (refer to Appendix 7).

The Committee must approve cars in the category before registration.

a) Tires and rims

- Only designated DOT or E3, or E4 tires with their original factory tread, readily available in retail stores and not specially designed for the competition, are permitted.
- It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.
- Tires must be specified by the manufacturer to be installed on a maximum of 9" wide rims.
- The treadwear cannot be less than 80 and must comply with DOT certification.

16.13 "HISTÓRICA E PLUS"

(NUMBERS FROM #750 - #799)

Historic cars from 1976 to 1985 and equal to these, even if they are from later models, as long as they maintain the same line.

To register a car in this category, the Organizing Committee must approve its registration.

For this category, in case of three or more vehicles sharing a similar displacement, the Organizing Committee will open a special "Class"



“Clase” propia al rango de cubicaje de los autos (consultar el Apéndice 7).

a) Motor

La arquitectura debe ser idéntica al original, pero se autoriza una variación de 8% de cilindrada en relación al volumen original homologado.

b) Transmisión

Se autoriza todo tipo de transmisión que haya sido desarrollada de forma oficial en competencia para el tipo de auto. Para este punto, se deberá de entregar expediente histórico para comprobar existencia de esta.

c) Suspensión

Se autorizan modificaciones de suspensión que hayan sido desarrollada de forma oficial en competencia para el tipo de auto. Para este punto, se deberá de entregar expediente histórico para comprobar existencia de la misma.

d) Sistema de encendido

Se autoriza modificaciones del sistema de encendido con un límite de entradas al ECU 20% superior al sistema histórico utilizado en competencia para el mismo auto. Es obligatorio tener disponible en todo momento el diagrama eléctrico completo del sistema de encendido para cualquier verificación técnica.

e) Llantas y rines

- Se autoriza un diámetro de llanta de 1” adicional a la ficha de homologación para poder tener más opciones de llantas.
- Solo se permiten llantas con designación D.O.T. o E3 o E4 de venta al público con dibujo original de fábrica y no diseñadas especialmente para competencia.
- Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.
- Las llantas deberán ser especificadas por el fabricante para instalarse en rines delanteros con un máximo de 9” de ancho y 11” para rines traseros.
- El compuesto de las llantas (“treadwear”) no puede ser menor de 80 y deben cumplir con la certificación DOT.
- Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.

f) Peso

Para todos los autos elegibles se deberá considerar el peso original aceptándose un 5% menos de tolerancia.

La velocidad máxima autorizada para los autos de esta categoría durante las etapas cronometradas depende del periodo al que corresponde el auto. Para los autos del periodo “I” (1977-1981) la

considering the displacement range of the vehicles (refer to Appendix 7).

a) Engine

The architecture must be identical to the original, but a 8% displacement variation is authorized concerning the original volume approved.

b) Transmission

All types of transmissions officially developed in competition for the type of car are authorized. However, a historic file must be delivered to verify its existence.

c) Suspension

All types of suspensions officially developed in competition for the type of car are authorized. However, a historic file must be delivered to verify its existence.

d) Ignition system

Modifications to the ignition system are authorized with a limit of inputs to the ECU 20% higher than the historic system used in competition for the same car. It is mandatory to have the complete electrical diagram of the ignition system available at all times for any technical verification.

e) Tires and rims

- Only a 1” wheel diameter is authorized in addition to the homologation sheet for more wheel options.
- Only designated DOT or E3, or E4 tires with their original factory tread, readily available in retail stores and not specially designed for the competition, are permitted.
- It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.
- Tires must be specified by the manufacturer to be installed on a maximum of 9” wide rims.
- The treadwear cannot be less than 80 and must comply with DOT certification.
- It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.

f) Weight

All eligible cars must consider the original weight, and 5% less tolerance is allowed.

The maximum authorized speed for cars in this category during timed stages depends on the period to which the car belongs. For cars of the “I” period (1977-1981), the maximum speed is 180km/h,



velocidad máxima es de 180km/h y para los autos del periodo "J1" (1982-1985) la velocidad máxima es de 225 km/h. Cada vehículo será equipado con un dispositivo de monitoreo constante vía GPS.

16.14 AUTOS HISTÓRICOS DE COMPETENCIA EN CARRETERA / AUTOS TIPO RALLY Y AUTOS APROBADOS POR EL COMITÉ ORGANIZADOR

(NÚMEROS DEL #600 AL #650)

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

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

Para esta categoría, en caso de que se presenten tres o más autos de una cilindrada específica, el Comité Organizador abrirá una "Clase" propia al rango de cubicaje de los autos (consultar el Apéndice 7).

a) Reglamentación General

1. Chasis y Suspensión:

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

2. Frenos:

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

3. Ruedas y Llantas:

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

and for cars of the "J1" period (1982-1985), the maximum speed is 225 km/h. Each vehicle will be equipped with a constant monitoring device via GPS.

16.14 HISTORIC ROAD COMPETITION CARS / RALLY TYPE CARS AND CARS APPROVED BY THE ORGANIZING COMMITTEE

(NUMBERS FROM #600 - #650)

This category comprises Competition Cars built specifically for this purpose which were manufactured between 1957-1977. These must be included in Appendix "K" of the FIA International Sporting Code regardless of their country of origin. Considering current safety rules, cars without roll cages are excluded, either the original one or one manufactured, following the provisions of point 20.3 and Appendix 2 of these Regulations.

To register a car in this category, it is required to send to the Organizing Committee, at least 90 days before the date of the pre-event scrutineering, a copy of the Original FIA Homologation Sheet (FIA-OHB) or the Historic Technical Passport (FIA-HTP), as well as photographs showing the current state of the car (exterior and interior), the "roll cage" and samples of the engine compartment attached to the Registration Sheet.

For this category, in case of three or more vehicles sharing a similar displacement, the Organizing Committee will open a special "Class" considering the displacement range of the vehicles (refer to Appendix 7).

a) General Regulation

1. Chassis and Suspension:

It must be the original one of the car, following the specifications of the FIA-OHB or FIA-HTP, only allowing replacement of the shock absorbers, as long as they are installed in the original fixing points. The suspension geometry must be retained without modification.

2. Brakes:

They must be the originals following the specifications of the FIA-OHB or FIA-HTP, allowing the replacement of the brake pads by ones made of a compound free of restrictions.

3. Wheels and Tires:

Wheels and tires must be used following the specifications of the FIA-OHB or FIA-HTP. It is allowed to replace the wheels as long as the installed ones have the exact measurements of diameter, center position (offset), internal distance (backspacing), and bed width as the original ones.



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

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

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

4. Motor, Transmisión y Diferencial(es):

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

5. Sistema de Enfriamiento:

Deberá ser de acuerdo con lo especificado en la FIA-OHB y/o FIA-HTP.

Dirección:

Deberá ser de acuerdo con lo especificada en la FIA-OHB y/o FIA-HTP.

6. Sistema de Combustible y Tanque:

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

7. Peso Mínimo:

Deberá ser de acuerdo con el peso especificado en la FIA-OHB y/o FIA-HTP.

8. Carrocería en general:

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

9. Equipo de Seguridad

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

Tires can be any brand but must be the original size and DOT-approved with a minimum treadwear rating of 40 and DOT certified.

If there are no longer tires of the original sizes on the market, the Organizing Committee must be asked to approve other tires proposed by the driver.

It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.

4. Engine, Transmission and Differential(s):

The engine, transmission, and differential(s) must be used as specified in the FIA-OHB or FIA-HTP. If there is a variant or difference from what was initially specified, the Organizing Committee must be notified so that the case can be evaluated and it can be decided if the car can be approved.

5. Cooling system:

It must meet the specifications of the FIA-OHB or FIA-HTP.

Steering:

It must meet the specifications of the FIA-OHB or FIA-HTP.

6. Fuel Tank and system:

It must meet the specifications of the FIA-OHB or FIA-HTP. A check valve system must be installed to prevent fuel from spilling if the car rolls over.

7. Minimum Weight:

It must meet the specifications of the FIA-OHB or FIA-HTP.

8. Overall body:

The body must be original without modifications and made with the original materials. The windows must be made of the original material, and a shatterproof or three-layer glass windshield is mandatory.

9. Safety equipment

All safety rules (Article VIII) specified for all categories and classes must be met. The exception is that the original roll cage is allowed as specified in its FIA-OHB or FIA-HTP instead of the roll cage specified in these Regulations.



16.15 AUTOS DE EXHIBICIÓN

(NÚMEROS DEL 950 AL #999)

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

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

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

ARTÍCULO 17. COMBUSTIBLE

Para todas las categorías se requiere y es obligatorio el uso de gasolina comercial sin plomo (Magna Sin o Premium). El uso de Gasavión o cualquier combustible "especial para competencia" está prohibido para todas las categorías, bajo pena de descalificación del evento. Se permite el uso de optimizadores de octanaje (octane booster).

Es obligatorio hacer la carga de combustible en las gasolineras o zonas oficiales de servicio a lo largo de la ruta y al momento de realizar la recarga tener un extintor. Queda estrictamente prohibido cargar combustible en otros lugares, bajo pena de descalificación de la etapa en la que se detecta.

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

16.15 EXHIBITION CARS

(NUMBERS FROM #950 - #999)

Includes all vehicles that do not fit in any of the 9 competition categories mentioned above ("Pan American Car Group" or the "Historic Car Group") but that the Organizing Committee allows participating without scoring and the right to classification.

Without exception, all cars and their modifications are subject to approval by the Organizing Committee. The Technical and Safety Digital Card must be sent to the Permanent Secretariat to review the car's eligibility.

The original fuel tank must be replaced by a security tank (fuel cell/fuel safe) no larger than 83 lt. It is allowed to use electric fuel pumps.

ARTICLE 17. FUEL

All categories must use commercial unleaded gasoline (Magna Sin or Premium). Octane optimizers (octane boosters) are allowed. The use of aviation or any other fuel "special for competitions" is forbidden for all categories, and it will lead to disqualification from the event.

Refueling at gas stations or official service areas along the route is mandatory, and at the time of recharging, have a fire extinguisher. Refueling in other places under penalty of disqualification from the stage in which it is detected is strictly forbidden.

Transport of fuel to the service areas must be done once the stage is over or before the stage begins to avoid transporting it in the competition cars or service vehicles during the competition, under penalty of disqualification from the stage. in which the fault is detected.



ARTÍCULO 18. MODIFICACIONES A LOS AUTOS DE COMPETENCIA

A. GRUPO DE AUTOS PANAMERICANOS

("Turismo de Producción", "Turismo Mayor", "Sport Menor", "Sport Mayor" y "Original Panam")

18.1. Tanque De Gasolina:

- a) El tanque de gasolina original deberá ser reemplazado por un tanque de gasolina del tipo de "celdas" (fuel cell o fuel safe), para todos los autos del Grupo de Autos Panamericanos.
- b) La capacidad o volumen del tanque es libre.
- c) El tanque y su sistema de respiración, deberá de tener instalada una válvula de seguridad de "un solo sentido" (check valve) para impedir que, en la eventualidad del vuelco del auto, se fugue o escurra la gasolina fuera del sistema.
- d) El tanque de gasolina deberá estar totalmente aislado del compartimiento de pasajeros por una "pared de fuego" que impida el paso de gasolina o los vapores de esta.
- e) El circuito de gasolina deberá de usar manguera reforzada (tipo Aeroquip 2808 o GH-681 o equivalente) y no contar con ninguna conexión o cople dentro del habitáculo.

18.2. Suspensión:

- a) Se permite modificar la suspensión, barras estabilizadoras y de control de acuerdo a los puntos siguientes: b), c), y d).
- b) No se permite utilizar una suspensión trasera independiente en los modelos que no fueron construidos originalmente de esa forma.
- c) Se permite sustituir las muelles de hoja por resortes a los autos de las categorías "Turismo de Producción" y "Turismo Mayor". No se permite usar ejes traseros tipo Dion.
- d) No se permite usar sistemas a control remoto desde el habitáculo para modificar la operación y altura de la suspensión.

18.3. Carrocería:

- a) Se permite la sustitución de algunas piezas originales por piezas de plástico, aluminio o fibra de vidrio y similares, siempre y cuando tengan la misma forma y apariencia de las partes originales reemplazadas y que no comprometan el habitáculo (puertas, techo). Al llevar a cabo esto, se debe considerar mantener el peso mínimo especificado. Su uso deberá ser autorizado por el Comité Organizador

ARTICLE 18. MODIFICATIONS TO THE COMPETING CARS

A. PAN AMERICAN CARS GROUP

("Turismo de Producción", "Turismo Mayor", "Sport Menor", "Sport Mayor," and "Original Panam")

18.1. Fuel tank:

- a) The original fuel tank must be replaced by a "cell" type fuel tank (fuel cell or fuel safe) on all Pan American Group cars.
- b) The capacity or volume of the tank is unrestricted.
- c) The tank and its ventilation system must have a "one-way" check valve installed to prevent the fuel from leaking out of the system if the car rolls over.
- d) The fuel tank must be completely isolated from the cockpit by a firewall that prevents the flow of fuel or vapor gas.
- e) The gasoline circuit must use a reinforced hose (type Aeroquip 2808 or GH-681 or equivalent) and not have any connection or coupling inside the cabin.

18.2. Suspension:

- a) Modifying the suspension, stabilizer, and control bars according to the following subparagraphs: b), c), and d) is allowed.
- b) Independent rear suspension is not allowed on models not originally built that way.
- c) Replacement of the leaf springs with springs for cars in the "Turismo de Producción" and "Turismo Mayor" categories is allowed. Dion-type rear axles are not allowed.
- d) It is not allowed to use remote control systems from the cockpit to modify the operation and the suspension's height.

18.3. Body:

- a) The replacement of some original pieces with plastic, aluminum, or fiberglass is permitted, provided they have the same shape and appearance as the original parts replaced and that they do not compromise the cabin (doors, roof). However, the specified minimum weight shall be maintained. These replacements should be authorized by the Organizing Committee either before or during the the pre-event scrutineering before the event.



ya sea antes o durante el escrutinio inicial antes del evento.

- b) Se debe de usar el parabrisas original o uno similar hecho de vidrio inastillable o vidrio de tres capas usando "interlayer".
- c) Los parabrisas de cualquier otro material están estrictamente prohibidos. Los autos que no tengan un parabrisas hecho de vidrio inastillable serán excluidos del evento.
- d) Si el auto arranca con el parabrisas adecuado, pero después es cambiado por uno de otro material no autorizado, la tripulación será descalificada inmediatamente.
- e) Se permite modificar el área de las salpicaderas y de las aperturas de rueda de los cuartos traseros, agrandando en ancho una pulgada por lado (dos pulgadas en el total del ancho original) para facilitar el uso de las ruedas y llantas autorizadas para cada categoría.

18.4. Motores:

- a) En todos los autos, los motores podrán balancearse y modificarse en el árbol de levas, pistones, bielas, válvulas, resortes y en cualquier otra parte del movimiento interno.
- b) Para los autos de las categorías "Turismo de Producción" (solo sedanes americanos) y "Turismo Mayor", se permite un desplazamiento máximo hasta de 8" con respecto a la posición original del motor.
- c) A todos los motores se les permite incrementar el diámetro de los cilindros hasta .060 de pulgada
- d) En la categoría "Sport Mayor" se permite el uso de motores de la misma familia y configuración mayores a 2,000cc (122 pulgadas cúbicas) con un límite de 5,000cc (305 pulgadas cúbicas). (Artículo 16.4.b).
- e) No se permite el uso de un cárter seco (dry sump).

18.5. Radiadores y enfriadores de aceite:

- a) Se autoriza el uso de cualquier tipo de radiario.
- b) Los enfriadores de aceite están permitidos y se recomiendan.

18.6. Admisión de la máquina:

- a) No se permiten súper cargadores o turbo cargadores en ninguna de las categorías excepto para los autos que utilizan este sistema de origen.
- b) Para los autos de la categoría "Turismo de Producción" se permite lo siguiente:

- b) The original windshield or a similar one made of shatterproof or three-layer glass using "interlayer" must be used.
- c) Windshields of any other material are strictly prohibited. Cars that do not have a windshield made of shatterproof glass will be excluded from the event.
- d) If the car starts with the correct windshield but is later changed to one of the other unauthorized materials, the crew will be immediately disqualified.
- e) It is allowed to modify the area of the fenders and rear quarter wheel openings, widening one inch per side (two inches to the total original width) to facilitate the use of wheels and rims authorized for each category.

18.4. Engines:

- a) In all cars, the engines may be balanced and modified in the camshaft, pistons, connecting rods, valves, springs, and any other part of the internal movement.
- b) For cars in the categories "Turismo de Producción" (only American sedans) and "Turismo Mayor," a maximum displacement of up to 8" is allowed concerning the original position of the engine.
- c) All engines are allowed to increase cylinder diameter up to .060 inches.
- d) In the "Sport Mayor" category, the use of engines of the same family and configuration greater than 2,000cc (122 cu in) is allowed with a limit of 5,000cc (305 cu in). (Article 16.4.b).
- e) The use of a dry sump is not allowed.

18.5. Radiators and oil coolers:

- a) Any radiator is authorized.
- b) Oil coolers are allowed and recommended.

18.6. Engine induction:

- a) No superchargers or turbochargers are allowed in any category except for cars fitting it as original.
- b) Cars in the "Turismo de Producción" category are allowed the following:
 - A 4-barrel 600 max cfm carburetor on cars with American 8-cylinder engines.



- Un carburador de 4 gargantas de 600 c.f.m. máximo en los autos con motores americanos de 8 cilindros.
 - Carburadores de 2 gargantas cada uno o uno de 4 gargantas de 600 c.f.m. máx. en los autos con motores americanos de 6 cilindros en línea.
 - Carburadores de 2 gargantas cada uno para los autos con motores de 4 cilindros, incluyendo Volkswagen.
 - c) En autos deportivos (sport) o GT de la categoría "Sport Menor" la admisión es libre; pero no se permite un sistema de inyección (Artículo 16.3).
 - d) En autos deportivos (sport) o GT de la categoría "Sport Mayor", la admisión debe ser con el sistema original y solo se puede usar un sistema de inyección si los modelos fueron fabricados originalmente con este sistema (Artículo 16.4).
 - e) Para la categoría "Sport Mayor" se puede utilizar motores modernos de 6 cilindros en línea, sujeto a lo indicado en el primer párrafo del Artículo 16.4.b.
- Carburetors with 2 barrels each or one 4-barrel 600 cfm max on cars with American inline 6-cylinder engines.
 - Carburetors with 2 barrels each for cars with 4-cylinder engines, including Volkswagen.
 - c) In sports cars (sport) or GT of the "Sport Menor" category, induction is unrestricted; however, injection systems are not allowed (Article 16.3).
 - d) In sports cars (sport) or GT of the "Sport Mayor" category, the induction must be with the original system, and an injection system can only be used if the models were originally manufactured with this system (Article 16.4).
 - e) For the "Sport Mayor" category, modern 6-cylinder inline engines can be used, subject to the provisions of the first paragraph of Article 16.4.b.

18.7. Transmisión y diferencial:

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

18.8. Neumáticos:

- a) Se permite el uso de llantas modernas con la denominación DOT o E3 o E4 de uso en ciudad y carretera y que estén en venta para el público.
- b) Se permiten llantas más angostas y numéricamente mayores (ejemplo: serie 50, 60, 70. etc.).
- c) En ningún caso el compuesto de las llantas ("treadwear") puede ser menor de 40 y deben cumplir con la certificación DOT.
- d) No se podrán usar llantas de carreras, ("slicks" o "treadwear" cero).
- e) El dibujo debe ser el original de fábrica. Está prohibido modificar el piso de la llanta y realizar cortes adicionales.
- f) El no cumplir con las llantas especificadas, implica la descalificación de la etapa en la que no se cumplió con lo estipulado.

18.9. Dirección:

- a) Los sistemas de dirección del auto podrán ser actualizados.

18.10. Amortiguadores:

18.7. Transmission and differential:

- a) The ratios of the gearbox and the rear axle are unrestricted.
- b) It is allowed to use limited-slip differentials.
- c) The use of overdrive is only allowed in cars that were originally built with this system.

18.8. Tires:

- a) It is allowed to use modern tires with DOT, E3, or E4 designed for cities and highways and readily available in retail stores.
- b) Narrower and numerically larger tires are allowed (for example, 50, 60, 70 series, etc.).
- c) Under any circumstances, may the treadwear be lower than 40 and must comply with the DOT certification.
- d) Racing tires are not allowed ("slicks" or zero "treadwear").
- e) The drawing must be the factory original. It is forbidden to modify the tire's tread and make additional cuts.
- f) Failure to comply with the specified tires implies disqualification from the stage in which the stipulations were not met.

18.9. Steering:

- a) The car's steering systems may be upgraded.

18.10. Shock absorbers:



- a) Los amortiguadores son libres de restricciones en todas las categorías, siempre y cuando se utilicen los puntos de fijación superiores e inferiores originales.
- b) El uso de "coil-overs" está permitido para las categorías de "Turismo de Producción" y "Turismo Mayor".

18.11. Frenos:

- a) Los sistemas de frenos deben mejorarse y actualizarse.
- b) Para todas las categorías se recomienda utilizar frenos de disco que pueden ser ventilados.
- c) Se prohíbe el uso de discos que no sean de acero.
- d) Se recomienda que las líneas originales de los frenos (tuberías, conexiones y mangueras), se cambien por otras más actuales para ofrecer mayor seguridad al piloto.
- e) El sistema de actuación de frenos es libre de restricciones.

18.12. Peso:

- a) El peso de los autos, (Artículo 16) debe ser respetados para todas las categorías. El auto podrá ser descalificado de la etapa en donde se detectó un peso menor.
- b) El Artículo 16 hace referencia al peso del auto de competencia e incluye el rin y la llanta de refacción, el gato, herramienta para cambiar la llanta, así como el sistema de extinción de fuego y las señales de emergencia. Este es el peso que debe respetarse y que debe corresponder a los catálogos de la Dirección de Escrutinio.

18.13. Modificaciones permitidas:

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

18.14. Autorización de las modificaciones:

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

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

Si algún cambio o modificación no es aceptado, se informará a la tripulación a la brevedad. El Comité Organizador podrá hacer

- a) Shocks are unrestricted in all categories as long as the original upper and lower mounts are used.
- b) The use of "coil-overs" is allowed for the "Turismo de Producción" and "Turismo Mayor" categories.

18.11. Brakes:

- a) Brake systems should be improved and upgraded.
- b) For all categories, disc brakes that can be ventilated are recommended.
- c) The use of non-steel discs is not allowed.
- d) It is recommended that the original brake lines (pipes, connections, and hoses) be changed to more current ones to offer greater safety to the driver.
- e) The brake actuation system is unrestricted.

18.12. Weight:

- a) All categories must respect the weight of the cars, (Article 16). The car may be disqualified from the stage where a lower weight was detected.
- b) Article 16 refers to the weight of the racing car and includes the spare wheel and tire, the jack, the tool to change the tire, the fire extinguishing system, and emergency signals. This is the weight that must be respected and must correspond to the catalogs of scrutineering.

18.13. Modifications allowed:

For the "Pan American Cars" Group, only the modifications outlined in Articles 16.1 - 16.4 and 18.1 -18.12 are allowed.

18.14. Authorization of modifications:

The Organizing Committee must authorize the modifications made to the cars before scrutineering. To avoid rejection during the pre-event scrutineering, it is recommended that all modifications, questions, comments, and requests for changes to the competing cars be notified to the Organizing Committee as far in advance as possible, preferably when the team starts preparing the car for the event. All of the above must be sent to the Permanent Secretariat to request approval from the Organizing Committee.

It is very important to deliver the Technical and Safety Digital Card on time and filled out - including photographs and plans or sketches of the modifications to be made.

The crew will be informed immediately if any change or modification is not accepted. The Organizing Committee may make recommendations to make the necessary modifications and thus avoid rejection during the the pre-event scrutineering. The Sporting



recomendaciones para realizar las modificaciones necesarias y así evitar ser rechazado durante el escrutinio inicial. En caso de conflicto, los Comisarios Deportivos analizarán el caso y tomarán una decisión final.

Autos Panamericanos Originales

18.15. Modificaciones permitidas

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

a) Parabrisas:

1. Se debe de usar el parabrisas original o uno similar hecho de vidrio inastillable o vidrio de tres capas usando "interlayer".
2. Los parabrisas de cualquier otro material están estrictamente prohibidos. Los autos que no tengan un parabrisas hecho de vidrio inastillable serán excluidos del evento.
3. Si el auto arranca con el parabrisas adecuado, pero después es cambiado por uno de otro material no autorizado, la tripulación será descalificada inmediatamente.

b) Frenos:

1. Los sistemas de frenos deben mejorarse y actualizarse.
2. Para todas las categorías se recomienda utilizar frenos de disco que pueden ser ventilados.
3. Se recomienda que las líneas originales de los frenos (tuberías, conexiones y mangueras), se cambien por otras más actuales para ofrecer mayor seguridad al piloto.
4. El sistema de actuación de frenos es libre de restricciones.
5. Se prohíbe el uso de disco que no sean de acero.

c) Peso:

1. El peso de los autos, (Artículo 16) debe ser respetados para todas las categorías. El auto podrá ser descalificado de la etapa en donde se detectó un peso menor.
2. El Artículo 16 hace referencia al peso del auto de competencia e incluye el rin y la llanta de refacción, el gato, herramienta para cambiar la llanta, así como el sistema de extinción de fuego y las señales de emergencia. Este es el peso que debe respetarse y que debe corresponder a los catálogos de la Dirección de Escrutinio.

Steward will analyze the case and make a final decision in case of conflict.

Original Pan American Cars

18.15. Modifications allowed

For the "Original Pan American Cars" Group category, only the modifications outlined in Article 16.9 are allowed. In addition, the following should be considered:

a) Windshield:

1. The original windshield or a similar one made of shatterproof or three-layer glass using "interlayer" must be used.
2. Windshields of any other material are strictly prohibited. Cars that do not have a windshield made of shatterproof glass will be excluded from the event.
3. If the car starts with the correct windshield but is later changed to one of the other unauthorized materials, the crew will be immediately disqualified.

b) Brakes:

1. Brake systems should be improved and upgraded.
2. For all categories, disc brakes that can be ventilated are recommended.
3. It is recommended that the original brake lines (pipes, connections, and hoses) be changed to more current ones to offer greater safety to the driver.
4. The brake actuation system is unrestricted.
5. The use of non-steel discs is prohibited.

c) Weight:

1. All categories must respect the weight of the cars, (Article 16). The car may be disqualified from the stage where a lower weight was detected.
2. Article 16 refers to the weight of the racing car and includes the spare wheel and tire, the jack, the tool to change the tire, the fire extinguishing system, and emergency signals. This is the weight that must be respected and must correspond to the catalogs of scrutineering.



18.16. Autorización de las modificaciones

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

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

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

B. GRUPO DE AUTOS HISTÓRICOS

(Categorías "Histórica A", "Histórica A Plus", "Histórica B", "Histórica B Plus" e "Histórica C")

18.17. Modificaciones permitidas:

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

a) Tanque de gasolina:

1. El tanque de combustible original, deberá ser reemplazado por un tanque del tipo de "celdas" (Fuel Cell o Fuel Safe") para todo el Grupo de Autos Históricos.
2. La capacidad o volumen del tanque es libre.
3. El tanque y su sistema de ventilación, deberá tener instalada una válvula de seguridad de "un solo sentido" (check valve), para impedir que en la eventualidad del vuelco del auto, se fugue o escurra la gasolina fuera del sistema.
4. El tanque de gasolina deberá estar totalmente aislado del compartimiento de pasajeros, por una "pared de fuego" que impida el paso de gasolina o los vapores de ésta.

b) Frenos:

1. Los sistemas de frenos deben mejorarse y actualizarse.

18.16. Authorization of modifications

The Organizing Committee must authorize the modifications made to the cars before scrutineering. To avoid any fails during the pre-event scrutineering, it is recommended that all modifications, questions, comments, and requests for changes to the competing cars be notified to the Organizing Committee as far in advance as possible, preferably when the team starts preparing the car for the event. All of the above must be sent to the Permanent Secretariat to request approval from the Organizing Committee.

It is very important to deliver the Technical and Safety Digital Card on time and filled out - including photographs and plans or sketches of the modifications to be made.

The Organizing Committee may make recommendations to make the necessary modifications and thus to fail during the pre-event scrutineering. The crew will be informed immediately if any change or modification is not accepted. The Sporting Steward will analyze the case and make a final decision in case of conflict.

B. HISTORIC CARS GROUP

(Categories "Histórica A", "Histórica A Plus", "Histórica B", "Histórica B Plus" and "Histórica C")

18.17. Modifications allowed:

For the "Historic Cars" category, only the modifications outlined in Article 16.5- 16.8 are allowed. In addition, the following should be considered:

a) Fuel tank:

1. The original fuel tank must be replaced by a "cell" type fuel tank (Fuel Cell or Fuel Safe") on all the cars of the Historic Cars Group.
2. The capacity or volume of the tank is unrestricted.
3. The tank and its ventilation system must have a "one-way" check valve installed to prevent the fuel from leaking out of the system if the car rolls over.
4. The fuel tank must be completely isolated from the cockpit by a firewall that prevents the flow of fuel or vapor gas.

b) Brakes:

1. Brake systems should be improved and upgraded.



2. Para todas las categorías se recomienda utilizar frenos de disco que pueden ser ventilados.
3. Se recomienda que las líneas originales de los frenos (tuberías, conexiones y mangueras), se cambien por otras más actuales para ofrecer mayor seguridad al piloto.
4. El sistema de actuación de frenos es libre de restricciones.
5. Se prohíbe el uso de disco que no sean de acero.

c) Peso:

1. El peso de los autos, (Artículo 16) debe ser respetados para todas las categorías. El auto podrá ser descalificado de la etapa en donde se detectó un peso menor.
2. El Artículo 16 hace referencia al peso del auto de competencia e incluye el rin y la llanta de refacción, el gato, herramienta para cambiar la llanta, así como el sistema de extinción de fuego y las señales de emergencia. Este es el peso que debe respetarse y que debe corresponder a los catálogos de la Dirección de Escrutinio.

d) Carrocería:

Se permite modificar el área de las salpicaderas y de las aperturas de rueda de los cuartos traseros, agrandando en ancho una pulgada por lado (dos pulgadas en el total del ancho original) para facilitar el uso de las ruedas y llantas autorizadas en cada Categoría. Para aplicar esta modificación se deberá entregar la ficha de homologación, pasaporte técnico histórico o la documentación histórica original del auto para las medidas de referencia antes de modificar.

En las categorías TM, A Plus, B Plus, C Plus y E Plus, se autorizan elementos de fibra de vidrio mientras sean partes independientes al chasis; cofre, salpicaderas, tapa de cajuela. Las puertas deberán conservar el material de fabricación original del auto.

18.18. Autorización de las modificaciones:

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

Es muy importante entregar el Carnet Digital Técnico y de Seguridad a tiempo y completamente lleno, incluyendo fotografías y planos o

2. For all categories, disc brakes that can be ventilated are recommended.
3. It is recommended that the original brake lines (pipes, connections, and hoses) be changed to more current ones to offer greater safety to the driver.
4. The brake actuation system is unrestricted.
5. The use of non-steel discs is prohibited.

c) Weight:

1. All categories must respect the weight of the cars, (Article 16). The car may be disqualified from the stage where a lower weight was detected.
2. Article 16 refers to the weight of the racing car and includes the spare wheel and tire, the jack, the tool to change the tire, the fire extinguishing system, and emergency signals. This is the weight that must be respected and must correspond to the catalogs of scrutineering.

d) Body:

It is allowed to modify the area of the fenders and rear wheel openings, widening one inch per side (two inches to the total original width) to facilitate the use of wheels and rims authorized for each Category. For this modification, the homologation form, historic technical passport, or the original historical documentation of the car must be delivered for reference measurements before the change.

In the TM, A Plus, B Plus, C Plus, and E Plus categories, fiberglass elements are authorized as long as they are independent parts of the chassis, hood, fenders, and trunk lid. The doors must retain the original manufacturing material of the car.

18.18. Authorization of modifications:

The Organizing Committee must authorize the modifications made to the cars before scrutineering. To avoid any fails during the pre-event scrutineering, it is recommended that all modifications, questions, comments, and requests for changes to the competing cars be notified to the Organizing Committee as far in advance as possible, preferably when the team starts preparing the car for the event. All of the above must be sent to the Permanent Secretariat to request approval from the Organizing Committee.

It is very important to deliver the Technical and Safety Digital Card on time and filled out, including photographs and plans or sketches of the modifications to be made. The crew will be informed immediately if any change or modification is not accepted. The



bocetos de las modificaciones que se van a realizar. Si algún cambio o modificación no es aceptado, se informará a la tripulación a la brevedad. El Comité Organizador podrá hacer recomendaciones para realizar las modificaciones necesarias y así evitar ser rechazado durante el escrutinio inicial. En caso de conflicto, los Comisarios Deportivos analizarán el caso y tomarán una decisión final.

Autos de Exhibición

18.19. Modificaciones Permitidas.

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

a) Parabrisas:

1. Se debe de usar el parabrisas original o uno similar hecho de vidrio inastillable o vidrio de tres capas usando "interlayer".
2. Los parabrisas de cualquier otro material están estrictamente prohibidos. Los autos que no tengan un parabrisas hecho de vidrio inastillable serán excluidos del evento.
3. Si el auto arranca con el parabrisas adecuado, pero después es cambiado por uno de otro material, la tripulación será descalificada inmediatamente.

b) Frenos:

1. Los sistemas de frenos deben mejorarse y actualizarse.
2. Para todas las categorías se recomienda utilizar frenos de disco que pueden ser ventilados.
3. Se recomienda que las líneas originales de los frenos (tuberías, conexiones y mangueras), se cambien por otras más actuales para ofrecer mayor seguridad al piloto.
4. El sistema de actuación de frenos es libre de restricciones.
5. Se prohíbe el uso de disco que no sean de acero

c) Peso:

1. Para este grupo, el peso de los autos es libre de restricciones.
2. Se debe reemplazar el tanque de gasolina original por un tanque de seguridad (fuel cell / fuel safe) no mayor de 83 lt. de capacidad. Se permite usar bombas eléctricas de gasolina.

18.20. Autorización para participar en La Carrera Panamericana 2024.

Los autos que participan en este grupo requieren de una autorización especial y del acuerdo entre la tripulación y el Comité Organizador, con los Comisarios Deportivos de testigos, de que participarán en el

Organizing Committee may make recommendations to make the necessary modifications and thus avoid failing during the pre-event scrutineering. The Sporting Steward will analyze the case and make a final decision in case of conflict.

Exhibition Cars

18.19. Modifications allowed

For this group of cars, there is no list of allowed modifications because the participants in this group are not entitled to classification or receive trophies. However, the following must be considered:

a) Windshield:

1. The original windshield or a similar one made of shatterproof or three-layer glass using "interlayer" must be used.
2. Windshields of any other material are strictly prohibited. Cars that do not have a windshield made of shatterproof glass will be excluded from the event.
3. If the car starts with the correct windshield but is later changed to one of the other unauthorized materials, the crew will be immediately disqualified.

b) Brakes:

1. Brake systems should be improved and upgraded.
2. For all categories, disc brakes that can be ventilated are recommended.
3. It is recommended that the original brake lines (pipes, connections, and hoses) be changed to more current ones to offer greater safety to the driver.
4. The brake actuation system is unrestricted.
5. The use of non-steel discs is prohibited

c) Weight:

1. For this group, the weight of the cars is unrestricted.
2. The original fuel tank must be replaced by a security tank (fuel cell/fuel safe) no larger than 83 lt. It is allowed to use electric fuel pumps.

18.20. Authorization to participate in La Carrera Panamericana 2024.

The cars that participate in this group require special authorization and the agreement between the crew and the Organizing Committee, with the Sporting Steward as a witness, that they will participate in the event without having the right to classification or receive trophies



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

ARTÍCULO 19. AUTOS NO ELEGIBLES.

EXCLUSIONES

19.1. TURISMO DE PRODUCCIÓN Y SPORT MENOR

Si los autos de competencia de las categorías Turismo de Producción y Sport Menor no cumplen con las especificaciones en los Artículos 16.1 y 16.3 ni con lo relacionado a las modificaciones permitidas del Artículo 18, el auto se transferirá automáticamente a las categorías de Turismo Mayor y Sport Mayor respectivamente.

Si después de ser transferido, el auto no cumple con los requerimientos estipulados, quedará excluido del evento. Si el participante lo solicita y el Comité Directivo de Carrera y los Comisarios Deportivos aceptan, el auto puede transferirse a la categoría de Autos de Exhibición, sin tener derecho a la clasificación ni a recibir trofeos (Artículos 16.10 y 19.4), siempre y cuando se cumpla con lo indicado en el Artículo 18.20.

19.2. TURISMO MAYOR Y SPORT MAYOR

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

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

19.3. GRUPO DE AUTOS HISTÓRICOS

Si los autos de competencia de las categorías Histórica A, Histórica A Plus, Histórica B e Histórica C no cumplen con las especificaciones en los Artículos 16.5 - 16.8 ni con lo relacionado a las modificaciones permitidas del Artículo 18, el auto podrá ser reubicado en la categoría de exhibición de acuerdo con el criterio del comité organizador sin derecho a clasificación ni trofeos.

Si el participante lo solicita y el Comité Directivo de Carrera y los Comisarios Deportivos aceptan, el auto puede transferirse a la categoría de Autos de Exhibición, sin tener derecho a la clasificación

due to that your competition car has no place in any of the categories of the "Pan American Cars," "Historic Cars" and "Original Pan American Cars" groups. Upon registration, the participant can also decide to participate in this group as long as the Organizing Committee accepts the registration.

ARTICLE 19. NON-ELIGIBLE CARS.

EXCLUSIONS

19.1. TURISMO DE PRODUCCIÓN AND SPORT MENOR

If the competing cars of the Turismo de Producción and Sport Menor categories do not comply with the specifications in Articles 16.1 and 16.3 nor with what is related to the permitted modifications of Article 18, the car will be automatically transferred to the Turismo Mayor and Sports Mayor categories, respectively.

If the car does not meet the stipulated requirements after being transferred, it will be excluded from the event. If the participant requests it and the Race Steering Committee and the Sporting Steward accept, the car can be transferred to the Exhibition Cars category without having the right to classification or receive trophies (Articles 16.10 and 19.4) as long as the provisions of Article 18.20 are met.

19.2. TURISMO MAYOR AND SPORT MAYOR

If the competing cars of the Turismo de Producción and Sport Menor categories do not comply with the specifications in Articles 16.2 and 16.4 nor with what is related to the permitted modifications of Article 18, the car will be excluded from the event.

If the participant requests it and the Race Steering Committee and the Sporting Steward accept, the car can be transferred to the Exhibition Cars category without having the right to classification or receive trophies (Articles 16.10 and 19.4) as long as the provisions of Article 18.20 are met.

19.3. HISTORIC CARS GROUP

If the competing cars of the Histórica A, Histórica A Plus, Histórica B, and Histórica C categories do not comply with the specifications in Articles 16.5 - 16.8 nor with the modifications outlined in Article 18, the car may be relocated to the exhibition category according to the criteria of the organizing committee without the right to classification or trophies.

If the participant requests it and the Race Steering Committee and the Sporting Steward accept, the car can be transferred to the Exhibition Cars category without having the right to classification or receive trophies (Articles 16.10 and 19.4) as long as the provisions



ni a recibir trofeos (Artículos 16.10 y 19.4), siempre y cuando se cumpla con lo indicado en el Artículo 18.20.

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

19.4. CLASIFICACIÓN EN LA CATEGORÍA DE EXHIBICIÓN

Para que un participante sea aceptado en la categoría de Autos de Exhibición en dónde no tendrá derecho a la clasificación ni a recibir trofeos debe de haber un acuerdo entre el Comité Directivo de Carrera y el participante, teniendo como testigos a los Comisarios Deportivos y además de cumplir con lo indicado en el Artículo 18.20.

19.5. REEMBOLSO DE CUOTA DE REGISTRO.

Cualquier participante que sea descalificado del evento, no podrá reclamar el reembolso parcial o total de su cuota de registro o servicios adicionales.

IX. EQUIPO DE SEGURIDAD

ARTÍCULO 20. EQUIPO DE SEGURIDAD OBLIGATORIO

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

20.1. Sujetadores de cofre

(Para todas las categorías)

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

20.2. Extintor de fuego

(Para todas las categorías)

- a) Es obligatorio el uso de un sistema de extinción de fuego por medio de un tanque fijo con boquillas de aspersión con capacidad mínima de 4 Kg, así como un extinguidor manual de 2 Kg. debidamente sujetado y al alcance de los tripulantes.
- b) Los extintores deben estar protegidos y situados en el habitáculo. El sistema de extinción de fuego debe estar hecho de material resistente al fuego y las conducciones deben ser obligatoriamente de metal.
- c) El piloto y copiloto deben ser capaz de accionar los extintores manualmente desde su posición de sentado con los cinturones de seguridad abrochados y el volante en su sitio.

of Article 18.20 are met. Moving from one category to another within the Historic Car Group for not complying with the regulations is prohibited.

19.4. CLASSIFICATION IN THE EXHIBITION CATEGORY

For a participant to be accepted in the Exhibition Cars category, where they will not have the right to qualify or receive trophies, there must be an agreement between the Race Steering Committee and the participant, having the Sports Commissioner as a witness and in addition to complying with Article 18.20.

19.5. REGISTRATION FEE REFUND.

Any participant disqualified from the event cannot claim a partial or total refund of their registration fee or additional services.

IX. SAFETY EQUIPMENT

ARTICLE 20. MANDATORY SAFETY EQUIPMENT

It is essential that all cars of all categories, as well as competitors, have all the safety equipment outlined in this article. The penalty for not complying with the provisions will be disqualification from the event.

20.1. Hood pins

(For all categories)

- a) Metal fasteners or belts are mandatory in all cars to keep the hood and trunk closed.

20.2. Fire extinguisher

(For all categories)

- a) A fire extinguishing system is mandatory through a fixed tank with spray nozzles with a minimum capacity of 4 kg and a 2 kg manual extinguisher properly attached and within reach of the crew.
- b) Fire extinguishers must be protected and located in the cockpit. The fire extinguishing system must be made of fire-resistant material, and the pipes must be made of metal.
- c) The driver and codriver must be able to operate the extinguishers manually from a seated position with seat belts fastened and the steering wheel in place.



- d) Debe haber un interruptor externo para accionar el sistema de extinción de fuego claramente identificado con la letra "E" en color rojo dentro de un círculo color blanco con borde rojo de un diámetro mínimo de 10 cm.
- e) El sistema de extinción de fuego debe funcionar en todas las posiciones.
- f) Las boquillas de aspersión deben ser las adecuadas para el agente extintor y fijarse siempre sobre una parte metálica. En caso de no contar con material certificado FIA, se autoriza el uso de sistemas con norma SFI mediante un montaje mínimo con 2 aspersores dirigidos hacia el motor y 2 hacia el habitáculo, de tal manera que no apunten directamente a la cabeza y rostro de los ocupantes.
- g) En el apéndice 2, se muestran algunos equipos de tanque fijo (extinguidor central) recomendados.
- h) Se recomienda el uso de extintores con homologación FIA (8865-2015).
- i) No se autoriza agente extintor FE36.

20.3. Roll Cage

(Jaula anti vuelco) (Para todas las categorías)

- a) Es obligatorio el uso de un "Roll Cage" (jaula anti vuelco) para todos los autos. El "Roll Cage" debe estar autorizada por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio inicial. La construcción recomendada es de acuerdo con lo establecido en el Artículo 253 del Apéndice J del Código Deportivo Internacional de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA). En el Apéndice 2 de este reglamento, se muestran los dibujos que se recomiendan para su construcción.
- b) Está permitido que una tripulación opte por una construcción diferente, siempre y cuando esté autorizada por el Comité Organizador antes de presentarse al escrutinio. En este Artículo se indican los requerimientos mínimos que se deben cumplir al construirla. En el Apéndice 2 se muestran los dibujos de referencia correspondientes.
- c) La tripulación tiene la obligación de informar al Comité Organizador la forma y los detalles de construcción del "Roll Cage" a más tardar el 9 de agosto de 2024, para solicitar su autorización. Si no es autorizada, el Comité Organizador le informará a la tripulación lo más pronto posible de su decisión y hará recomendaciones para que sí se autorice. Es importante que antes de presentarse al escrutinio inicial, el "Roll Cage" debe estar autorizada.
- d) Es obligatorio para todos los autos que el "Roll Cage" sea de seis puntos. El diseño básico de la "Roll Cage" debe consistir en un arco principal, 2 semiarcos laterales, un

- d) An external switch must activate the fire extinguishing system identified with the letter "E" in red within a white circle with a red border with a minimum diameter of 10 cm.
- e) The fire extinguishing system must be functional in all positions.
- f) The spray nozzles must be suitable for the extinguishing agent and always be fixed on a metal part. In case of not having FIA-certified material, the use of systems with SFI standards is authorized through a minimum assembly with 2 sprinklers directed towards the engine and 2 towards the cockpit, in such a way that they do not point directly at the head and face of the occupants.
- g) Appendix 2 includes some recommended fixed tank equipment (central extinguisher).
- h) Fire extinguishers with FIA approval (8865-2015) are recommended.
- i) The FE36 extinguishing agent is not authorized.

20.3. Roll Cage

(For all categories)

- a) The use of a roll cage is mandatory for all cars. The roll cage must be authorized by the Organizing Committee before the pre-event scrutineering. The recommended construction follows the provisions of Article 253 of Appendix J of the International Sporting Code of the International Automobile Federation (FIA). Appendix 2 of this regulation shows the drawings recommended for its construction.
- b) This Article outlines the minimum requirements for the construction of the roll cage. It is allowed for a crew to opt for a different construction, as long as it is authorized by the Organizing Committee before scrutineering. The corresponding reference drawings are shown in Appendix 2.
- c) The roll cage must be authorized before scrutineering. The crew must inform the Organizing Committee of the shape and construction details of the roll cage before August 9, 2024, to request its authorization. If it is not authorized, the Organizing Committee will inform the crew of its decision as soon as possible and make recommendations to approve it.
- d) All cars must have a six-point roll cage. The basic design of the roll cage should consist of a main arch, 2 side semi-



- miembro transversal para unir la parte superior de los semiarcos laterales y 2 tirantes traseros. Este diseño básico se muestra en el dibujo 253-3 del Apéndice 2 de este reglamento.
- e) El "Roll Cage" deberá construirse con tubo de acero de 1½ o 2 pulgadas de diámetro y de 0.089" a 0.095" (calibre 13) de espesor.
 - f) En los autos con peso superior a las 3,100 lb. (1,361 kg.), el "Roll Cage" deberá construirse con tubo de acero de 2" de diámetro y de 0.089" a 0.095" (calibre 13) de espesor.
 - g) El "Roll Cage" deberá estar firmemente sujeta al chasis o al bastidor del vehículo en sus puntos de mayor resistencia con 4 tornillos auto bloqueantes o ajustados con rondanas de presión. Los tornillos deben ser como mínimo M8 de diámetro y con una calidad mínima de 8.8 (norma ISO). El "Roll Cage" también puede ser soldada usando soldadura de alta calidad. El área de contacto de la placa que va atornillada al chasis y que sirve para fijar los 6 puntos de la "Roll Cage" no debe ser menor a 120 cm² y el espesor de esta placa no debe ser menor de 3 mm. La colocación de la placa de fijación se puede ver en los dibujos 253-51, 253-52 y 253-57 del Apéndice 2.
 - h) Es obligatorio que el arco principal sea vertical, de una sola pieza y sin arrugas en los dobleces. La parte superior del arco debe estar por encima de los cascos de los competidores y lo más cercano posible a la carrocería.
 - i) Se debe colocar un tirante diagonal, que forme parte integral del arco principal. En el Apéndice 2 se muestran los dibujos 253-4, 253-5 y 253-7, como opciones para el tirante diagonal.
 - j) Deben agregarse 2 tirantes de puertas (uno en cada lado del auto). En el Apéndice 2 se muestra los dibujos 253-9, 253-10 y 253-11 como opciones para los tirantes de puertas.
 - k) Se debe colocar un refuerzo en la parte superior del "Roll Cage" formando una "X" entre los arcos principales y el frontal. En el Apéndice 2 se muestran los dibujos 253-12, 253-13 y 253-14 como opciones para seleccionar los elementos de refuerzo del techo del "Roll Cage".
 - l) Se debe colocar un tirante adicional entre los tirantes traseros que también puede servir para fijar los cinturones de seguridad. Ver el dibujo 253-66 del Apéndice 2.
 - m) Es obligatorio perforar un barreno de 1/8" en todos los elementos y tirantes del "Roll Cage". Este debe estar a más de 10 cm. de los extremos soldados, atornillados o doblados del elemento. Estos barrenos sirven para verificar el espesor (calibre) del tubo utilizado.
- arches, a cross member to join the top of the side semi-arches, and 2 rear members. This basic design is shown in drawing 253-3 of Appendix 2 of these regulations.
- e) The roll cage must be made of steel tubes with a diameter of 1.5 – 2 inches and a thickness of 0.089" - 0.095" (13 gauge).
 - f) Any car whose total weight exceeds 3,100 lb. (1,361 kg.) must have a 2-inch diameter steel roll cage and thickness between 0.089" - 0.095" (13 gauge).
 - g) The roll cage must be firmly attached to the chassis or frame of the vehicle at the most resistant points with 4 self-locking screws or adjusted with pressure washers. M8 screws must be used, with a minimum quality of 8.8 (ISO standard). The roll cage can also be welded using high-quality welding. The contact area of the plate bolted to the chassis that fixes the 6 points of the roll cage must not be less than 120 cm², with a minimum 3 mm thickness. The fixing plate placement is shown in drawings 253-51, 253-52, and 253-57 in Appendix 2.
 - h) The main arch must be vertical, one piece, without wrinkles in the folds. The top of the arch must be above the competitors' helmets and as close as possible to the body.
 - i) A diagonal member must be placed to become an integral part of the main arch. Drawings 253-4, 253-5, and 253-7 in Appendix 2 show options for the diagonal member.
 - j) Two door members must be added (one on each side of the car). Drawings 253-9, 253-10, and 253-11 in Appendix 2 show options for door members.
 - k) A roof reinforcement must be placed on top of the roll cage, forming an "X" between the main arches and the front. Drawings 253-12, 253-13, and 253-14 in Appendix 2 show options for roof reinforcement.
 - l) An additional member must be placed between the rear members that can also be used to attach the seat belts. See drawing 253-66 in Appendix 2.
 - m) Drilling a 1/8" hole in all the elements and members of the roll cage is mandatory. These holes must be more than 10 cm from the element's welded, bolted or bent ends. These holes verify the thickness (gauge) of the tube used.



20.4. Elementos de protección de los brazos

(Para todas las categorías)

- a) Para todos los autos cerrados es obligatorio usar redes laterales sujetas al "Roll Cage" o a la carrocería del auto.
- b) Las redes deben estar hechas por bandas de un material resistente al fuego de mínimo 19 mm (3/4") de ancho, entretejidas y cosidas en cada punto de cruce. Las redes no deben ser de propósito o naturaleza temporal. La malla de la red debe ser de 25 x 25 mm (mín.) y 60 x 60 mm (max.).
- c) La red debe sujetarse al "Roll Cage" por encima de la ventana de los tripulantes y fijarse por un medio de un sistema de liberación rápida, aun cuando el auto esté volcado.
- d) Debe ser posible soltar la red con una sola mano. Para este propósito la manija o palanca debe tener un color llamativo para su fácil identificación. Se permite el uso de un botón de liberación que debe tener un color llamativo y la leyenda "press".
- e) Para fijar la red a la "Roll Cage" se permiten soportes atornillados o amarrados. En ninguna circunstancia se permite hacer modificaciones a la "Roll Cage" para fijar la red.
- f) Para todos los autos abiertos, es obligatorio el uso de sujetadores de brazos para los competidores
- g) Los sujetadores de brazos deben asegurarse a la hebilla de los cinturones de seguridad. La longitud del sujetador debe ser tal que le permita al piloto desde la posición sentado pueda alcanzar el volante y todos los controles de manera comfortable. De la misma manera, el copiloto desde la posición sentado también debe ajustar la longitud de los sujetadores de brazos para que de manera comfortable alcance los instrumentos de medición y cualquier otro elemento que requiera manipular dentro del auto.
- h) Los sujetadores deben usarse conforme las instrucciones del fabricante, sin ser modificados y sin eliminar piezas. La eficacia y duración de los sujetadores de brazos depende de la forma en la que se instalan, se usan y se mantienen.
- i) Estos sujetadores deben estar en buenas condiciones y ser elaboradas con materiales de alta calidad y resistencia.
- j) Si a juicio del Director de Escrutinio las redes o los sujetadores de brazos no son los adecuados y/o no puedan cumplir con su función de manera apropiada, se deben cambiar para poder participar en el evento. No cumplir con esta disposición, causará que la tripulación sea excluida del evento.

20.4. Arm protection elements

(For all categories)

- a) For all closed cars, it is mandatory to use window nets attached to the roll cage or the car's body.
- b) The safety nets must be made of fire-resistant, interwoven strips and sewn together at each cross point with a minimum width of 19mm (3/4"). Safety nets must not be temporary in nature or purpose. The mesh of the net must be 25 x 25 mm (min.) and 60 x 60 mm (max.).
- c) The net must be attached to the roll cage above the passenger's window and fixed with a quick-release system, even when the car rolls over.
- d) It must be possible to release the net with one hand. For this purpose, the handle or lever must have a striking color for easy identification. A release button is allowed, which must have a striking color and the legend "press."
- e) To fix the net to the roll cage, bolted or tied supports are allowed. Under no circumstances can the roll cage be modified to affix the safety net.
- f) All open cars must use arm restraints for competitors.
- g) Arm restraints must be secured to the seat belt buckle. The length of the restraint straps must be such that it allows the driver from a seated position to reach the steering wheel and all controls comfortably. From the seated position, the co-driver must adjust the length of the restraint straps to comfortably reach the measuring instruments and any other element that requires handling inside the car.
- h) The restraint straps must be used according to the manufacturer's instructions without being modified or removing parts. The effectiveness and duration of arm restraints depend on how they are installed, used, and maintained.
- i) These restraint straps must be in good condition and be made with high-quality and resistant materials.
- j) If, in the opinion of the Chief Scrutineer, the nets or arm restraints are inadequate or cannot perform their function properly, they must be changed to participate in the event. Failure to comply with this provision will cause the crew to be excluded from the event.



- k) El uso de dichas redes es obligatorio en todos los tramos cronometrados entre el punto de Control A y B. Se efectuarán revisiones aleatorias y se penalizará a los equipos que no cumplan con esta regla.

20.5. Cinturones de seguridad

(Para todas las categorías)

- a) El uso de cinturones de seguridad con arneses es obligatorio. Los cinturones deben estar homologados por una autoridad deportiva reconocida internacionalmente (FIA, SFI, etc.) deberán estar vigentes, y no pueden modificarse. En el caso de la homologación FIA, estos deben cumplir con las normas FIA N° 8853- 2016 (lista técnica 57 FIA). Para SFI la homologación indicada es SFI 16.1. En el Apéndice 2 están las etiquetas válidas para los cinturones que pueden utilizarse en el evento.
- b) Los cinturones deben ser de 5 o 6 puntos: dos bandas para los hombros, dos bandas para el abdomen y una o dos bandas de entrepierna de la pelvis al piso. El sistema de apertura debe ser de hebilla giratoria. El ancho de las bandas debe ser de 3" en las partes inferiores (no se aceptarán de menor ancho) y no pueden tener más de 5 años de haberse fabricado. Los cinturones deben obligatoriamente tener la etiqueta que indica su fecha de fabricación.
- c) Para su instalación, las bandas de los hombros deben estar dirigidas hacia atrás y hacia abajo y deben instalarse de tal manera que no formen un ángulo mayor de 45° con respecto a la horizontal a partir del borde superior del respaldo; aunque se recomienda que este ángulo sea de 10°. Para anclar las bandas de los hombros, se pueden utilizar los anclajes de los cinturones de los asientos traseros que fueron instalados de origen por el fabricante del auto. También se pueden anclar al refuerzo entre los tirantes traseros de la "Roll Cage" (ver dibujo 253-66 del Apéndice 2). Las bandas de los hombros deben instalarse de forma que se crucen simétricamente con relación al eje del asiento delantero.
- d) Está prohibido anclar los arneses a los asientos o sus soportes. Un arnés de seguridad puede instalarse sobre los puntos de anclaje del auto de serie. Las ubicaciones geométricas recomendadas para los puntos de anclaje se muestran en el Apéndice 2 en el dibujo 253-61 y 253-62.
- e) Las bandas abdominales deben ajustarse estrechamente en la unión de la cresta pélvica y la parte superior del muslo. Bajo ningún concepto deben utilizarse sobre la zona abdominal. Estas bandas deben anclarse en los puntos donde estaban anclados los cinturones abdominales delanteros instalados de origen por el

- k) Using these nets is mandatory in all timed sections between control points A and B. Random checks will be carried out, and teams that do not comply with this rule will be penalized.

20.5. Safety belts

(For all categories)

- a) The use of safety belts with a harness is mandatory. Safety harnesses must be approved by an internationally recognized sports authority (FIA, SFI, etc.). They must be presented within date and cannot be modified or expired. FIA-homologated belts must comply with FIA standards # 8853-2016 (technical list 57 FIA). For SFI, the homologation is SFI 16.1. Appendix 2 includes all valid labels for the belts that can be used in the event.
- b) Five or six-point harnesses are mandatory; two shoulder straps, two abdomen straps, and one or two crotch straps from the pelvis to the floor. The belts must include a turnbuckle release system. The belts must be 3" wide (no narrower width will be accepted) and cannot be over 5 years old. Belts must necessarily have a label showing the date of manufacture.
- c) For installation, the shoulder straps must be directed backward and downwards. They must be installed so that they do not form an angle greater than 45° to the horizontal from the upper edge of the backrest, although it is recommended that this angle be 10°. The shoulder straps must be installed so that they intersect symmetrically concerning the axis of the front seat. You can use the rear seat belt anchors that the car manufacturer originally installed to anchor the shoulder straps. They can also be anchored to the reinforcement between the rear members of the roll cage (see drawing 253-66 in Appendix 2).
- d) A safety harness can be installed over the stock car's anchor points. It is forbidden to anchor the harnesses to the seats or their supports. Recommended geometric locations for anchor points are shown in Appendix 2 on drawings 253-61 and 253-62.
- e) Abdominal straps should fit snugly at the pelvic crest and upper thigh junction. Under no circumstances should they be used on the abdominal area. These straps must be anchored at the points where the front lap belts originally installed by the car manufacturer were anchored. If that is



fabricante del auto. De no ser posible anclarlos en estos puntos, se pueden anclar por medio de tornillos al chasis o bastidor del auto.

- f) La banda pélvica debe anclarse al piso por medio de tornillos y en con una placa de mínimo 3 mm de espesor.
- g) Cuando el arnés se fija con tornillos se debe soldar una pieza por cada punto de anclaje, como se indica en el dibujo 253-67 del Apéndice 2.
- h) Los cinturones deben usarse conforme las instrucciones del fabricante sin ser modificados y sin eliminar piezas. La eficacia y duración de los cinturones depende de la forma en la que se instalan, se usan y se mantienen.
- i) Los cinturones deben reemplazarse después de un accidente grave o si están cortados, deshilachados o debilitados por la luz del sol o por productos químicos. También los cinturones se deben reemplazar si el ancho del cinturón no es uniforme, (esto significa que han sido sujetos a tensiones o deformaciones más allá de lo normal o que estuvieron en un accidente serio). Los cinturones también se deben cambiar si las piezas de metal o las hebillas están deformadas, dobladas o corroídas. Todo arnés que no funcione correctamente debe sustituirse inmediatamente.
- j) Se debe cambiar todo cinturón que a juicio de la Dirección de Escrutinio esté vencido o no funcione correctamente, ya sea antes de iniciar el evento o después de haber estado en un accidente. La penalización por no cumplir con esta disposición es la exclusión del evento o no poder continuar en el evento después de un accidente.

20.6. Asientos

(Para todas las categorías)

- a) Todos los asientos de los ocupantes deben ser homologados por una autoridad deportiva reconocida internacionalmente (FIA, SCCA, SCORE, etc.) y no pueden modificarse. Si los asientos del auto de competencia siguen las reglas de la FIA, los asientos originales deben sustituirse por asientos de cubo ("bucket seats") homologados conforme los estándares 8855/1999 (lista técnica 12 FIA) u 8862/2009 (lista técnica 40 FIA). En el Apéndice 2 están las etiquetas válidas para los asientos que pueden utilizarse en el evento.
- b) El límite de uso para los asientos homologados con la norma 8855/1999 es de 5 años transcurridos desde la fecha de fabricación, la cual se muestra en la etiqueta de obligatoriedad. Estos se pueden utilizarse por 2 años más si el fabricante lo autoriza colocándole al asiento una etiqueta adicional para este propósito. Si la homologación

not possible, the abdominal straps can be anchored to the frame or chassis of the car.

- f) The pelvic strap must be anchored to the floor with screws and on a plate with a minimum thickness of 3 mm.
- g) When the harness is fixed with screws, a piece must be welded for each anchor point, as shown in drawing 253-67 (Appendix 2).
- h) The restraint belts must be used according to the manufacturer's instructions without being modified or removing parts. The effectiveness and duration of restraint belts depend on how installed, used, and maintained.
- i) Belts should be replaced after a serious accident or if they are cut, frayed, or weakened by sunlight or chemicals. The seat belts should be replaced if the width of the seat belt is not uniform (this means that they have been subjected to stress or deformation beyond normal or were in a serious accident). Harnesses should also be changed if metal parts or buckles are warped, bent, or corroded. Any malfunctioning harness must be replaced immediately.
- j) Any harness that, in the opinion of the Scrutineers, is expired or does not work correctly must be changed, either before starting the event or after an accident. Failure to comply with this rule will result in exclusion from the event or inability to continue in the race after an accident.

20.6. Seats

(For all categories)

- a) All occupant seats must be approved by an internationally recognized sporting authority (FIA, SCCA, SCORE, etc.) and cannot be modified. If the seats of the racing car follow the FIA rules, the original seats must be replaced by bucket seats, homologated according to the standards 8855/1999 (FIA technical list 12) or 8862/2009 (technical list 40 FIA). Appendix 2 includes all valid labels for the seats that can be used in the event.
- b) The use limit for seats approved with standard 8855/1999 is 5 years from the date of manufacture, shown on the mandatory label. These can be used for 2 more years if the manufacturer authorizes it by placing an additional label on the seat. If the homologation is with the 8862/2009 standard, the use limit is 10 years.



es con el estándar 8862/2009 el límite de uso es de 10 años.

- c) La fijación de los asientos debe ser aprobada por el Comité Organizador durante el escrutinio inicial. La penalización por no cumplir con este punto será la exclusión del evento. Se recomienda que el participante mande al Comité Organizador toda información referente a los asientos: fabricante, fecha de fabricación y detalles de instalación. Esto es para que se pueda autorizar o recomendar formas en que puedan pasar la revisión durante el escrutinio. En el Apéndice 2 se encuentra el dibujo 253-65 que muestra un ejemplo de los anclajes de los asientos.
- d) Los asientos no deben tener correderas, no deben ser reclinables y deben ser anclados correctamente.
- e) Se recomienda el uso de asientos con homologación FIA 8855-1999 o 8862-2009).

20.7. Equipo eléctrico obligatorio

(Para todas las categorías)

- a) Faros delanteros que deben permanecer encendidos durante todo el evento y que funcionen correctamente.
- b) Luces intermitentes de emergencia que funcionen correctamente.
- c) Luces direccionales de adelante y atrás que funcionen correctamente.
- d) Luces de freno que funcionen correctamente. e) Corneta de aire o claxon que funcione correctamente.
- e) Limpia parabrisas que funcionen correctamente.
- f) Interruptor general de corriente instalado en un lugar visible en el exterior del vehículo.

20.8. Equipo de emergencia obligatorio

(Para todas las categorías)

- a) Dos banderas rojas de 40 X 30 cm. para señalización en caso de un accidente junto con una señal triangular reflejante.
- b) Dos "cutters" colocados en el interior del auto de fácil acceso para los tripulantes en posición sentado y con los cinturones abrochados. Los "cutters" deben fijarse de manera que no puedan soltarse o que sean un peligro para los tripulantes. En el Apéndice 2 se muestra una fotografía de los "cutters" que deben usarse y que servirán para cortar los cinturones cuando ya no sirvan o en caso de un accidente.
- c) Lámpara de mano con baterías que funcione correctamente.

- c) The Organizing Committee must approve fixing the seats during the pre-event scrutineering. The penalty for not complying with the provisions will be exclusion from the event. It is recommended that the participant submits to the Organizing Committee all information regarding the seats: manufacturer, date of manufacture, and installation details to be authorized or to get a recommendation to pass the review during the pre-event scrutineering. See Appendix 2, drawing 253-65 shows an example of seat anchors.
- d) Seats should not have slides, recline, or be properly anchored.
- e) Seats with FIA approval 8855- 1999-2009 or 8862-2009 are recommended.

20.7. Mandatory electric equipment

(For all categories)

- a) Headlights must remain on throughout the event and work properly.
- b) Emergency flashers that work properly.
- c) Front and rear turn signals work properly.
- d) Brake lights that work properly. Air horn or horn that works correctly.
- e) Windshield wipers that work properly.
- f) The general power switch is installed in a visible place outside the vehicle.

20.8. Mandatory emergency equipment

(For all categories)

- a) Two red flags of 40 X 30 cm. for signaling in the event of an accident, along with a reflective triangular sign.
- b) Two cutters must be placed inside the car with easy access for the crew members seated and with their seat belts fastened. The cutters must be fixed so they cannot come loose or be dangerous to the crew. Appendix 2 includes a photograph of the cutters that must be used and that will serve to cut the seat belts when they no longer fit or in case of an accident.
- c) Flashlight with batteries that works properly.
- d) Carry two soft cervical collars on board (one for each competitor). It is also recommended to carry a complete first aid kit.
- e) Spare rim and tire.
- f) Hydraulic jack.



- d) Llevar a bordo dos collarines cervicales blandos (uno para cada competidor). También se recomienda llevar un estuche completo de primeros auxilios.
- e) Rin y llanta de refacción.
- f) Gato hidráulico.
- g) Se puede llevar a bordo un radio VHF que opere en las frecuencias entre 144 y 148 MHz, que sea sólo para uso de emergencia. En caso de que utilice para cualquier otro fin, la tripulación será descalificada de la etapa.
- g) A VHF radio operating on frequencies between 144 and 148 MHz may be carried on board for emergency use only. The crew will be disqualified from the stage if it is used for any other purpose.

20.9. Cascos y Dispositivo de soporte para cabeza y cuello

(Para todas las categorías)

- a) Es obligatorio para los competidores (piloto y copiloto) el uso de un casco que cumpla con alguna de las siguientes especificaciones reconocidas internacionalmente: FIA 8859-2015, 8860-2010, 8860-2018 (lista técnica FIA 36). Snell Foundation SA2020. SFI 31.1 A o SFI 31.2 A. No cumplir con esta regla implica la exclusión del evento.
- b) Los cascos con norma FIA deben de estar vigentes conforme a su Lista Técnica correspondiente y los cascos con norma SFI no deberán tener más de 5 años a partir de la fecha de fabricación, la cual es mostrada en la etiqueta. En el Apéndice 2 están las etiquetas válidas para los cascos que pueden utilizarse en el evento.
- c) Para los competidores en autos abiertos se recomienda fuertemente el uso de cascos cerrados.
- d) Los cascos deben estar en buen estado. Si durante el escrutinio se detecta un casco vencido o muestra características de deterioro, se le pedirá al competidor que lo cambie y lo presente nuevamente a escrutinio.
- e) NO SE PERMITEN CASCOS HOMOLOGADOS SM PARA MOTOCICLISMO O KARTING. Los competidores que presenten este tipo de casco serán excluidos del evento hasta que presenten un casco que cumpla con los requisitos.
- f) Se recomienda que el casco lleve rotulado el nombre, tipo de sangre, factor RH y las alergias del competidor.
- g) Si durante el evento se detecta que un competidor ha cambiado de casco sin avisar a la Dirección de Escrutinio o está utilizando un casco no autorizado, se le descalificará de la etapa en la que se detectó la falta.
- h) Es obligatorio usar un dispositivo FHR para proteger la cabeza y cuello (HANS device, Hybrid FHR, etc.) o similar que sea homologado por alguna entidad deportiva reconocida internacionalmente (FIA, SCCA, SCORE, etc.) y no puede modificarse. Estos dispositivos deben ser SFI 38.1 o FIA A 8858 2002 o FIA A 8858 2010. El competidor que no presente este dispositivo será excluido del evento
- a) All competitors (driver and co-driver) must wear a helmet that meets the following internationally recognized specifications: FIA 8859-2015, 8860-2010, 8860-2018 (lista técnica FIA 36). Snell Foundation SA2020, or SA2015. SFI 31.1 A or SFI 31.2 A. Failure to comply with this rule implies exclusion from the event.
- b) Helmets with FIA standards must be current following their corresponding Technical List, and the helmets with SFI standards must be at most 5 years old from the date of manufacture, which is shown on the label. Appendix 2 includes all valid labels for the helmets that can be used in the event.
- c) For competitors in open cars, closed helmets are strongly recommended.
- d) Helmets must be in good condition. If an expired helmet is detected or shows signs of deterioration during scrutineering, the competitor will be asked to change it and present it again for scrutineering.
- e) MOTORCYCLING SM OR KARTING HOMOLOGATED HELMETS ARE NOT ALLOWED. Competitors presenting this type of helmet will be excluded from the event until they present a helmet that meets the requirements.
- f) The helmet should be labeled with the competitor's name, blood type, RH factor, and allergies.
- g) If, during the event, it is detected that a competitor has changed the helmet without notifying the Scrutineering staff or is using an unauthorized helmet, they will be disqualified from the stage in which the fault was detected.
- h) It is mandatory to use a FHR device to protect the head and neck (HANS device, Hybrid FHR, etc.) or similar approved by an internationally recognized sports entity (FIA, SCCA, SCORE, etc.) and cannot be modified. These devices must be SFI 38.1, FIA A 8858 2002, or FIA A 8858 2010. The competitor not presenting this device will be excluded from the event until this requirement is fulfilled. Appendix 2 includes all valid labels for the neck support devices that can be used in the event.



hasta que lo presente. En el Apéndice 2 están las etiquetas válidas para los soportes de cabeza y cuello que pueden utilizarse en el evento.

20.10. Ropa / Overol

(Para todas las categorías)

- a) El uso de un overol (nomex) resistente al fuego es obligatorio para todos los competidores y se debe utilizar durante todo el tiempo que se está conduciendo el auto de competencia. Éste debe estar homologado por una autoridad deportiva reconocida internacionalmente (FIA, SCCA, SCORE, etc.) y no puede modificarse. Si la homologación es FIA, entonces la norma aplicable es 8856-2000 (lista técnica 27 FIA), 8856-2018 (lista técnica 74 FIA), o SFI32 A20 y SFI32 A15 En el Apéndice 2 están las etiquetas válidas para los overoles que pueden utilizarse en el evento.
- b) Se recomienda que el overol sea de 3 capas resistentes al fuego, (como mínimo, debe ser de 2 capas) y no tener más de cinco años a partir de la fecha de fabricación la cual se muestra en la etiqueta.
- c) En todo momento se debe utilizar ropa interior resistente al fuego (balaclava, playera, pantalón, calcetines).
- d) El overol puede ser rechazado por el Director de Escrutinio si ya ha caducado o si se detecta que no pueda cumplir su función por uso excesivo o deterioro de las capas resistentes al fuego. El competidor será excluido del evento hasta que le presente al Director de Escrutinio uno nuevo overol con su nombre rotulado y que esté en condiciones óptimas para usarse en la competencia.
- e) Cada competidor debe de presentar la totalidad de Overoles homologados que usará durante la carrera durante las verificaciones técnicas. Si un competidor es controlado posteriormente con un overol diferente, será automáticamente descalificado del evento.
- f) El overol deberá tener en un lugar visible, (impreso), el nombre, tipo de sangre, factor Rh y alergias del competidor. El competidor quedará excluido del evento hasta que cumpla con este requisito. Se les recuerda que el overol no puede tener bordados que no sean de fabrica y que únicamente perforen la capa exterior del Nomex. Cualquier bordado que traspasa la totalidad de las capas serán rechazado.
- g) Los zapatos deben ser hechos de tela resistente al fuego, ser especiales para competencias de automovilismo, estar debidamente homologados por una autoridad deportiva reconocida internacionalmente (FIA, SCCA, SCORE, etc.)

20.10. Clothing / Overalls

(For all categories)

- a) A flame-resistant (Nomex) overall is mandatory for all competitors and must be worn the entire time the racing car is driven. It must be approved by an internationally recognized sporting authority (FIA, SCCA, SCORE, etc.) and cannot be modified. If the homologation is FIA, the applicable standard is 8856-2000 (27 FIA technical list), 8856-2018 (74 FIA technical list), or SFI32 A20 and SFI32 A15. Appendix 2 includes all valid labels for the overalls that can be used in the event.
- b) It is recommended that overalls be 3 layers flame resistant (must be 2 layers minimum) and no more than five years from the date of manufacture, shown on the label.
- c) Using fire-retardant underwear is mandatory (balaclava, top and bottom underwear, socks).
- d) The Chief Scrutineer may reject the overall if it has already expired or if it is detected that it cannot fulfill its function due to excessive use or deterioration of the fire-resistant layers. The competitors will be excluded from the event until they present to the Chief Scrutineer a new overall with their name labeled and in optimal condition for use in the competition.
- e) Each competitor must present all the homologated overalls that they will use during the race during technical verifications. If a competitor is later checked with a different overall, he will be automatically disqualified from the event.
- f) The overalls must have in a visible place (printed) the name, blood type, Rh factor, and allergies of the competitor. The competitor will be excluded from the event until this requirement is fulfilled. Please remind that overalls cannot have embroideries that are not factory-made and that only perforates the outer layer of the Nomex. Any embroidery that crosses all the layers will be rejected.
- g) The shoes must be made of fire-resistant fabric, be unique for motorsport competitions, be duly approved by an internationally recognized sports authority (FIA, SCCA, SCORE, etc.), and be without modifications. If the homologation is FIA, the applicable standard is 8856/2000 or 8856/2018, and for SFI, the applicable standard is 3.3/5



y sin modificaciones. Si la homologación es FIA la norma aplicable es 8856/2000 o 8856/2018 y para SFI, la norma aplicable es 3.3/5 shoe. En el Apéndice 2 están las etiquetas válidas para los zapatos que pueden utilizarse en el evento.

- h) Los guantes deben ser hechos de tela resistente al fuego y ser especiales para competencias de automovilismo.

20.11. Obligatoriedad

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

ARTÍCULO 21. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD (No obligatorias)

21.1. Altura mínima recomendada

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

21.2. Luces para niebla.

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

21.3. Equipo de navegación.

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

shoe. Appendix 2 includes all valid labels for the shoes that can be used in the event.

- h) Gloves must be made of fire-resistant fabric and be unique for motorsport competitions.

20.11. Compliance

Failure to comply with any of the mandatory security requirements outlined in this Article will be grounds for disqualification from the event.

ARTICLE 21. SECURITY RECOMMENDATIONS (Not mandatory)

21.1. Recommended minimum height

Considering that the event occurs after the rainy season and cyclones, leaving at least 20 cm clearance between the ground and the car's chassis is recommended due to possible deteriorated road conditions and bumps found along the way.

21.2. Fog lights.

It is recommended to install fog lights since there may be fog in some Speed Sections.

21.3. Navigation equipment

It is recommended to use a mechanical or electronic distance meter (Halda, Terra Trip, or any other brand) calibrated in kilometers (1,000 mt.) because all the instructions and distances in the Road Book are indicated in metric units. The use of Global Positioning Systems (GPS) is allowed.



X. DESARROLLO DEL EVENTO

ARTÍCULO 22. ARRANQUE

- a) Los autos de competencia deben presentarse al área de formación en el arco de inicio de cada etapa 30 minutos antes de su hora ideal de inicio y formarse conforme a su orden de arranque. En ese momento, al menos uno de los competidores debe presentarse al control de arco de salida, recibir su Tarjeta de Tiempos del día y verificar la aplicación donde se publican los boletines. Es responsabilidad de los competidores revisar la información publicada en los boletines ya que pueden contener cambios o información importante de última hora.
- b) Llegar tarde al área de formación, así como pasar atrasado por el arco de inicio cuando éste no se encuentre bloqueado generará una penalización del tipo "Control CH-P" (Artículo 24.2), con una tolerancia máxima de hasta 15 minutos de atraso.
- c) Si la tripulación se presenta con más de 15 minutos de retraso al área de formación para recoger su Tarjeta de Tiempos o para pasar por el arco de inicio; se penalizará con 2 minutos y podrá arrancar en su orden de salida original del día el resto de las secciones si llega a tiempo al primer Control "CH" de la etapa. En caso contrario, la tripulación deberá conservar por el resto de la etapa el orden de paso por el primer Control "CH" de esa etapa; a menos que sea reubicado por algún oficial en cuyo caso esta situación deberá anotarse y ser firmada por un juez en la Tarjeta de Tiempos. Es posible que por cualquier razón la tripulación no pueda recoger su Tarjeta de Tiempos ni revisar los boletines del día; pero, esto no será justificante para no cumplir con lo indicado en los boletines de competencia.
- d) Los horarios de formación e inicio de cada etapa se pueden consultar en el Libro de Ruta digital.
- e) El orden de arranque y la hora de inicio para cada tripulación se publicará cada día en el tablero oficial.
- f) Se debe observar estrictamente el orden de arranque y no obstruir el paso a los competidores que arrancan antes. Si un vehículo obstruye el paso de otro que arranca antes, a este se le penalizará con 1 minuto, a menos que el paso del auto que esté bloqueando el camino haya tenido su propio paso obstruido y que lo haya reportado 10 minutos antes de su hora de inicio.
- g) Todas las tripulaciones deben dejar libre el carril izquierdo en a las zonas de control al inicio y al final de las secciones de velocidad. En caso de obstruir el carril se penalizará con 1 minuto la primera vez, 5 minutos la segunda y descalificación del evento para la tercera ocasión. Bastará con el reporte de un oficial de la Carrera para aplicar esta sanción.
- h) Se debe pasar por el arco de inicio en su orden de arranque o su hora ideal de paso. Si el auto pasa fuera de su orden de

X. RUNNING OF THE EVENT

ARTICLE 22. START

- a) The competing cars must arrive at the formation grid at the start arch of each stage 30 minutes before their target start time and line up according to their starting order. At that moment, at least one of the competitors must go to the start control, receive their Timecard for that day and check the application where the bulletins are published. Competitors are responsible for reviewing the information published in the bulletins as they may contain last-minute changes or important information.
- b) Arriving late to the formation grid and passing through the starting arch late when it is not blocked will generate a penalty of the type "CH-P control" (Article 24.2), with a maximum tolerance of up to 15 minutes late.
- c) If the crew arrives more than 15 minutes late to the formation grid to collect their Timecard or go through the start arch, they will get a 2-minute penalty. They can start the rest of the sections in their original starting order of the day only if they arrive on time at the stage's first control, "CH." Otherwise, they must maintain their passing order at the first "CH" control of the stage for the remainder of the stage unless a marshal of the event modifies the starting order. In this case, the issue shall be noted on the Timecard and must be signed by a judge. It is possible that, for whatever reason, the crew cannot collect their Timecard, or review the day's bulletins. However, this will not justify their failure to comply with the competition bulletins.
- d) Each stage's formation and start times can be looked up in the digital Road Book.
- e) Each crew's starting order and start time will be published each day on the official board.
- f) The starting order must be strictly observed, and competitors who start earlier must not be obstructed. If a vehicle obstructs the passage of another that starts before, it will get a 1-minute penalty unless the passage of the car blocking the road has had its passage obstructed and has reported it 10 minutes before its starting time.
- g) All crews must clear the Control Zones' left lane at the speed sections' start and end. In case of obstructing the lane, there will be a 1-minute penalty the first time, 5 minutes the second time, and disqualification from the event for the third time. A report from a marshal will suffice to apply this penalty.



arranque o de su hora ideal de paso, se penalizará con 2 minutos.

- i) El oficial de control del arco de inicio, si así lo juzga pertinente, puede dar el paso a los autos antes de su hora ideal de inicio y el competidor debe obedecerlo. No se aplicará ninguna penalización por esta situación; pero los autos deben pasar obligatoriamente de acuerdo con su orden de arranque.
- j) Si una tripulación se presenta directamente al primer Control "CH" al inicio de la primera Sección de Velocidad de la etapa, sin haberse presentado en el arco de inicio y/o sin su Tarjeta de Tiempos, recibirá una penalización de 2 minutos y la tripulación arrancará al final de todos los competidores que sí cumplieron con esta obligación. El oficial del Control "CH" le dará una Tarjeta de Tiempos y su hora de arranque de la primera Sección de Velocidad de la etapa, (Artículo 22.2.c).

22.1. Orden de arranque e intervalo entre tripulaciones

- a) Todos los competidores deben conocer su hora y orden de arranque que se publica en el tablero oficial en la junta de pilotos la noche anterior.
- b) Para la primera etapa, la hora y el orden de arranque se publicará el 10 de octubre en la junta de pilotos en el Parque de Registro de acuerdo con los resultados de la Sección de Clasificación.
- c) Los tiempos exactos de inicio se publicarán de acuerdo con la clasificación general por grupos y el orden de arranque. Este documento indicará las tripulaciones aún en la competencia su hora de inicio y el nombre y número de la etapa.
- d) Se dará un intervalo de 30 segundos para el arranque entre cada auto. Este intervalo es el mismo para todos y sólo podrá ser modificado por el Comité Directivo de Carrera o Comisarios Deportivos.

22.2. Paso por los controles de tiempo y retraso

- a) Las tripulaciones están obligadas a pasar los puntos de control de tiempo a la hora, minuto y segundo previsto. No hacerlo será motivo de penalización, (Artículo 24.2).
- b) La hora de inicio de cada etapa está indicada en su Tarjeta de Tiempos, así como el tiempo establecido para cubrir la distancia de cada sección. No respetar este tiempo generará penalizaciones que se pudieran haber acumulado por esta u otras acciones.
- c) Cualquier tripulación puede llegar tarde al inicio de una sección, sólo si su atraso total acumulado hasta ese punto no excede 15 minutos; esta es la máxima tolerancia de retraso. Si la tripulación se presenta con menos de 15 minutos de atraso acumulado, su penalización corresponde a la de un Control "CH" (Artículo 24.2). Si el retraso excede 15 minutos

h) You must go through the starting arch in your starting order or your target passing time. If the car does not pass in its starting order or target passing time, it will get a 2-minute penalty.

- i) The marshal of the start arch control, if he deems it appropriate, can give way to the cars before their target start time, and the competitor must obey him. No penalty will be applied for this situation, but the cars must compulsorily pass according to their starting order.
- j) If a crew shows up directly at the first "CH" control at the start of the first Speed Section of the stage without having shown up at the start arch or without their Timecard, they will receive a 2-minute penalty, and the crew will start at the end of all the competitors who did comply with this obligation. The "CH" control marshal will give the crew a Timecard and their starting time for the first Speed Section of the stage (Article 22.2.c).

22.1. Starting order and interval between crews

- a) All competitors must know their starting time and order, posted on the official board at the drivers' meeting the night before.
- b) For the first stage, the starting time and order will be published on October 10 at the drivers' meeting in the Registration Park according to the results of the Classification Section.
- c) The exact start times will be published according to the general classification by groups and the starting order. This document will list the crews still in the competition, their start time, and the name and number of the stage.
- d) The starting interval between each car is 30 seconds. This interval is the same for everyone and can only be modified by the Race Steering Committee or Sporting Steward.

22.2. Passing through time controls and delays

- a) Crews are required to pass the time control points at the scheduled hour, minute, and second. Failure to comply will be a reason for a penalty (Article 24.2).
- b) The start time of each stage is outlined on their Timecard, as well as the time set to cover the distance of each section. Not respecting this time will generate penalties that could have been accumulated for this or other actions.
- c) Any crew may be late at the start of a section only if their total cumulative delay up to that point does not exceed 15 minutes; this is the maximum delay tolerance. If the crew shows up less than 15 minutes of accumulated delay, their penalty corresponds to that of a "CH" control (Article 24.2). If the delay exceeds 15 cumulative minutes, the penalty is 30 seconds at



acumulados, la penalización es de 30 segundos en ese control y en todos los controles de tiempo siguientes ("CH-P" y "CH") hasta el final de la etapa. Además, la tripulación no deberá iniciar las siguientes Secciones de Velocidad de la etapa (por motivos de seguridad) ya que automáticamente se le asignará el tiempo máximo de cada una de las secciones subsecuentes.

- d) Si el oficial de control no percibe esa anomalía (más de 15 minutos de atraso acumulado) y la tripulación inicia esa y las siguientes Secciones de Velocidad; de cualquier forma, la tripulación será penalizada con el tiempo máximo asignado a cada Sección de Velocidad y en los controles de tiempo ("CH-P" y "CH") de esa etapa.
- e) Las tripulaciones que se presenten al primer Control "CH" de la primera sección de la etapa, que no hayan pasado por el arco de inicio, que no presenten su Tarjeta de Tiempos, se les aplicará una penalización de 30 segundos.
- f) Si el oficial de control no percibe esa anomalía (más de 15 minutos de atraso acumulado) y la tripulación inicia esa y las siguientes Secciones de Velocidad; de cualquier forma, la tripulación será penalizada con el tiempo máximo asignado a cada Sección de Velocidad y en los controles de tiempo ("CH-P" y "CH") de esa etapa.
- g) Si el atraso es menor a 15 minutos acumulados, el oficial recalculará la Tarjeta de Tiempos de la tripulación y le asignará un nuevo orden de arranque que debe respetarse hasta el final de la etapa.
- h) El intervalo y el orden de arranque entre cada competidor no se modificará y debe respetarse a menos que la Dirección de Carrera se lo indique.

22.3. Hora oficial

- a) Las horas, minutos y segundos se mostrarán en la Tarjeta de Tiempos de la siguiente manera: 00:01:00 hasta 23:59:00.
- b) Sólo los minutos transcurridos en su totalidad se contarán para propósitos de penalización en los controles de tiempo.
- c) Durante todo el evento, se usará el tiempo oficial CDT que emite la estación W.W.V. de Fort Collins, Colorado, Estados Unidos ajustada a la zona horaria de la Ciudad de México. La hora oficial se puede consultar en: <https://www.timeanddate.com/worldclock/mexico/mexico-city>
- d) La hora oficial del evento estará disponible para los competidores en el arco de inicio de cada etapa. Los encargados del cronometraje que entregan las Tarjetas de Tiempos tendrán un reloj con la hora emitida por la W.W.V. para que pueda ser consultada por los competidores.

22.4. Ruta

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

that control and at all subsequent time controls ("CH-P" and "CH") until the end of the stage. In addition, the crew must not start the following Speed Sections of the stage (for safety reasons) since they will automatically be assigned the maximum time for each subsequent section.

- d) If the control marshal does not perceive this anomaly (more than 15 minutes of accumulated delay) and the crew starts this Speed Section and the following, in any case, the crew will be penalized with the maximum time assigned to each Speed Section and at the time controls ("CH-P" and "CH") of that stage.
- e) The crews that appear at the first "CH" Control of the first section of the stage, that have not gone through the starting arch, do not present their Timecard, will get a 30-second penalty.
- f) If the control marshal does not perceive this anomaly (more than 15 minutes of accumulated delay) and the crew starts this Speed A Section and the following, in any case, the crew will be penalized with the maximum time assigned to each Speed Section and at the time controls ("CH-P" and "CH") of that stage.
- g) If the delay is less than 15 accumulated minutes, the marshal will recalculate the crew's Timecard and assign a new starting order that must be respected until the end of the stage.
- h) The interval and the starting order between each competitor will not be modified and must be respected unless the Race Steering Committee indicates it.

22.3. Official time

- a) The hours, minutes, and seconds will be displayed on the Timecard as follows: 00:01:00 to 23:59:00.
- b) Only completely elapsed minutes will be counted for penalty purposes at time controls.
- c) The event takes the official time from the W.W.V. station at Fort Collins, Colorado, USA, adjusted to Mexico City. The official time can be consulted at: <https://www.timeanddate.com/worldclock/mexico/mexico-city>
- d) The official time of the event will be available to the competitors at the start arch of each stage. The timekeepers who issue the Timecards will have a watch with the time issued by the WWV so that the competitors can consult it.

22.4. Route

- a) All crews will receive a Road Book with a detailed route description.



- b) Es obligatorio cumplir con toda la ruta, desde el arco de inicio hasta el arco al final de la etapa durante cada día de competencia.
 - c) Si la ruta no se respeta o no se completa en su totalidad, la penalización es de 30 segundos en el primer control de tiempo no pasado y 30 segundos en todos los controles de tiempo siguientes hasta el final de la etapa. Además, a la tripulación se le asignará el tiempo máximo de cada una de las Secciones de Velocidad posteriores al primer control de tiempo no pasado.
- b) It is mandatory to complete the entire route, from the start arch to the finish arch of the stage, during each day of competition.
 - c) If the route is not respected or not fully completed, the penalty will be 30 seconds for the first-time control not passed and 30 seconds for each subsequent time control until the end of the stage. If the route is not respected or not fully completed, the penalty will be 30 seconds for the first-time control is not passed and 30 seconds for each subsequent Time control until the end of the stage.

ARTÍCULO 23. CONTROLES

23.1. Señalización de controles

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

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

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

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

23.3 Zonas de control

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

23.4 Tiempo dentro de la Zona de Control

- a) El tiempo de paro dentro de una Zona de Control no debe exceder el tiempo necesario para que el control opere correctamente.

ARTICLE 23. CONTROLS

23.1. Controls signage

All controls (arches at the start and end of the stage and "CH-P" controls at the entrance and exit of the service sections); time ("CH") at the beginning and end of each Speed Section ("A", "B" and "C"), are marked and visible according to the following signals:

- a) "CH-P" Control: these are the pass controls at the start and finish arches of the stage, at the entrance and exit to the service sections, as well as the time controls for the Transit Sections that link up with another Transit Section.
- b) Control "CH": are the time controls at the end of each Transit Section.
- c) Controls "A", "B", and "C": are the controls at the beginning and end of each Speed Section.

23.2 Signaling at time control and in Speed Sections.

- a) The start of the Control Zones is indicated by a warning sign with the image of a clock on a yellow background, which will be placed approx. 10 mt before the control station.
- b) A warning sign with the image of a clock on a red or blue background indicates the control station.
- c) The end of the Control Zone is indicated by a sign with three transversal lines on a white background approx. 15 mt after the control station.

23.3 Control Zones

All Control Zones (between the signal with a yellow background and the signal with 3 transversal stripes with a white background or between the signal with the green flag at "B" Control and the signal with transversal lines) are considered "parc fermé" (Article 26).

23.4 Time within the Control Zone

- a) Stop time within a Control Zone must not exceed the time needed for the control to operate correctly.



- b) Una vez que el oficial haya escrito la hora de paso en la Tarjeta de Tiempos, el vehículo debe salir inmediatamente de la Zona de Control.
- c) En el inicio de una Sección de Velocidad, este tiempo lo decide el oficial de control, quien le indicará a la tripulación el momento de arrancar en el Control "A".

23.5 Entrada a la Zona de Control

Está estrictamente prohibido:

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

23.6 Tarjeta de Tiempos y el tiempo real registrado.

- a) En el arco de inicio, cada tripulación recibirá una nueva Tarjeta de Tiempos cada día con la hora de arranque de la etapa conforme al orden de salida. Es obligatorio respetar esta hora. Esta Tarjeta de Tiempos debe entregarse cada día al oficial del control en el arco de fin de etapa. Cada tripulación es responsable de sus Tarjetas de Tiempos.
- b) La Tarjeta de Tiempos debe estar disponible para inspección a petición de los oficiales del evento; especialmente en los controles en donde debe ser presentada personalmente al oficial para que el competidor escriba su tiempo en los lugares designados, (no está permitido escribir en los lugares designados para los oficiales).
- c) Cualquier corrección o enmendadura hecha por un competidor en las partes de la Tarjeta de Tiempos reservada para uso oficial, implicará una penalización de 10 segundos, a menos que la corrección o enmendadura sea realizada por un oficial autorizado y lleve su firma. El competidor puede escribir sus

- b) Once the officer has written the pass time on the Timecard, the vehicle must immediately leave the Control Zone.
- c) At the start of a Speed Section, the control marshal decides this stop time and will tell the crew when to start at "A" Control.

23.5 Entry to the Control Zone

It is strictly prohibited:

- a) Entering a Control Zone in any direction other than that of the event or omitting to cross any of the control area signals.
- b) Pass a control twice or re-enter the Control Zone.
- c) Once you enter the Control Zone, you must pass the corresponding control within 1 minute.
- d) It is forbidden to stop between the yellow signal with a clock and the red signal with a clock, and the penalty will be disqualification from the section.
- e) It is prohibited to drive in reverse in a Control Zone. Once the competitor has entered the Control Zone, it can wait for its time to pass through the control; but it cannot go back to make repairs or other interventions to the car.
- f) Breaking these rules will cause a 2-minute penalty. If this fault is repeated, the crew will be disqualified from the section; if repeated for the third time, it will be disqualified from the stage.

23.6 Timecard and Real-Time Recorded.

- a) In the starting arch, each crew will receive a new Timecard each day with the start time of the stage according to the starting order. It is mandatory to respect this time. This Timecard must be delivered daily to the control marshal at the end of the stage arch. Each crew is responsible for their Timecards.
- b) The Timecard must be available for inspection at the request of the event marshals, especially in the controls where it must be presented personally to the marshal so that the competitor writes its time in the designated places (it is not allowed to write in the places designated for the marshals).
- c) Any correction or amendment made by a competitor in the spaces of the Timecard reserved for official use will imply a 10-second penalty unless an authorized marshal makes the modification or amendment and bears his signature. The competitor can write his observations on the back of the Timecard. They cannot be done in front of the Timecard.



observaciones al reverso de la Tarjeta de Tiempos. En ningún caso las podrá hacer en el frente de la Tarjeta de Tiempos.

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

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

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

Es obligatorio entregar la Tarjeta de Tiempos con todos los cálculos hechos y la suma total de los tiempos acumulados de la etapa a la entrada del servicio del día y al momento de cruzar el arco de fin de etapa. No hacerlo causará una penalización de 1 minuto. Si hay error de cálculo, este se penalizará con 30 segundos.

La ausencia de un registro de tiempo en el espacio asignado para uso oficial de control de tiempo o el tiempo de paso en la Tarjeta de Tiempos, el no entregar la Tarjeta de Tiempos oportunamente en un control por causas atribuibles a la tripulación, no entregar la Tarjeta de Tiempos en el arco de fin de etapa aun cuando el auto no haya pasado por el arco a tiempo o haber perdido la Tarjeta de Tiempos; se penalizará con 1 minuto.

- e) Los tiempos de las Secciones de Velocidad son parte integral de las Tarjetas de Tiempos y están sujetos a las penalizaciones antes indicadas.
- f) La tripulación es la única responsable de entregar sus Tarjetas de Tiempos en los diferentes puntos de control y de que los tiempos sean escritos por los oficiales.
- g) La tripulación decidirá el momento en que entregue su Tarjeta de Tiempos al oficial de control para que éste registre el tiempo. Es su responsabilidad verificar que el tiempo escrito sea correcto. El oficial de control es la única persona autorizada para escribir el tiempo en las Tarjetas de Tiempos. Si existe discrepancia entre el tiempo escrito por el oficial y el tiempo registrado por el competidor, éste puede hacer una observación al reverso de la Tarjeta de Tiempos y hacerlo saber al propio oficial de control y posteriormente, al final de la etapa, informar la discrepancia al Comité Directivo de Carrera del evento mediante una solicitud de aclaración por medio de la aplicación oficial.
- h) Tiempo real registrado en las tarjetas de tiempo. La hora ideal para pasar por un control de tiempo ("CH" o "CH-P") es

- d) Crew members are responsible for calculating the passing time of each "CH" control. They must fill in the corresponding spaces on the Timecard indicating the estimated time to pass through the control. The yellow column indicates these spaces.

Similarly, the crew is responsible for calculating the difference between "A" Control and "B" Control of each Speed Section. The result is the time used in each section and must be recorded in the corresponding spaces on the Timecard indicated by the orange column.

If the crew makes a mistake when calculating the time differences and this affects the result of the stage, the penalty will be 30 seconds for each mistake.

It is mandatory to deliver the Timecard with all the calculations and the sum of the accumulated times of the stage at the entrance of the day's service and at the moment of crossing the end of the stage arch. Breaking these rules will cause a 1-minute penalty. If there is a calculation error, it will be penalized with 30 seconds.

The absence of a time record in the space assigned for official use of time control or the passing time on the Timecard, failure to deliver the Timecard on time at control for reasons attributable to the crew, failure to deliver the Timecard at the end of the stage arch even when the car has not passed through the arch on time or has lost the Timecard; will be penalized with 1 minute.

- e) The times of the Speed Sections are an integral part of the Timecards and are subject to the penalties mentioned above.
- f) The crew is solely responsible for delivering their Timecards at the different controls ensuring the control marshals duly fill them.
- g) The crew will decide when to hand in their Timecard to the control marshal so that he can record the time. It is their responsibility to verify that the written time is correct. The control marshal is the only person authorized to write the time on the Timecards. If there is a discrepancy between the time written by the marshal and the time recorded by the competitor, the competitor can make an observation on the back of the Timecard and inform the control marshal himself and later, at the end of the stage, report the discrepancy to the Race Steering Committee using a clarification request through the official application.
- h) The actual time is recorded on Timecards. The target time to go through a time control ("CH" or "CH-P") is the sole



responsabilidad única de la tripulación. Para verificar el tiempo se puede consultar el reloj del oficial de control antes de entregarle la Tarjeta de Tiempos para que se registre su tiempo de paso. El oficial de un control de tiempo ("CH" o "CH-P") no debe proporcionar información de la hora ideal o la hora real de paso por el control con la intención de ayudar al competidor. En los controles tipo "A", el oficial de control debe indicar al competidor su hora de inicio de la Sección de Velocidad. En los controles tipo "C", se debe hacer un alto total para que el oficial anote en la Tarjeta de Tiempos su hora de paso por el control tipo "B" indicando el fin de la Sección de Velocidad.

23.7 Apertura y cierre de los puestos de control

Todos los controles deben estar en su lugar y listos para funcionar 15 minutos antes de la hora ideal de paso de la primera tripulación y terminar su operación 15 minutos después del paso de la última tripulación clasificada para la etapa del día. Salvo que el Comité Directivo de Carrera de otras indicaciones. La última tripulación clasificada para cada etapa estará señalada en el orden de arranque del día. Si llega una tripulación aun cuando estén los oficiales en el puesto de control, éstos deben concluir sus funciones a los 15 minutos después de que haya pasado la última tripulación clasificada de la etapa.

23.8 Instrucciones de los oficiales de control

Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones de los oficiales de control en todo momento. No cumplir con esta obligación será reportado al Comité Directivo de Carrera quien podrá establecer penalizaciones que pueden llegar a la descalificación de acuerdo con el criterio único de los Comisarios Deportivos. Como mínimo, se aplicará una penalización de 2 minutos. El reporte del oficial de control es suficiente para aplicar la penalización.

23.9 Identificación de los oficiales de control

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

ARTÍCULO 24. CONTROLES DE PASO "CH-P"

(Arco de inicio, Arco de fin de etapa y de Sección de Tránsito) - Retiros.

24.1. Controles de paso "CH-P"

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

responsibility of the crew. To verify the time, they can consult the control officer's watch before handing him the Timecard to record their passing time. The time control ("CH" or "CH-P") marshal must not provide information on the target time or the actual time to pass through the control to help the competitor. In type "A" controls, the control marshal must tell the competitor its starting time for the Speed Section. At type "C" controls, the car must make a full stop for the marshal to write on the Timecard the passing time through the type "B" control, end of the Speed Section.

23.7 Opening and closing of control posts

All controls must be in place and ready to work 15 minutes before the target passing time of the first crew and close 15 minutes after the last classified crew of the day has passed. Unless otherwise notified by the Race Steering Committee. The last classified crew for each stage will be shown in the day's starting order. If a crew arrives even when the marshals are at the control, they must finish their duties 15 minutes after the last classified crew of that stage has passed.

23.8 Instructions of control Marshals

Crews are always required to follow the instructions of the control marshals. Failure to comply with this obligation will be reported to the Race Steering Committee, who may establish penalties that can lead to disqualification according to the sole criteria of the Sporting Steward. Breaking these rules will cause a 2-minute penalty. The control marshal's report is sufficient to apply the penalty.

23.9 Identification of control Marshals

All control marshals will be distinguished through official shirts or vests and an ID accrediting them.

ARTICLE 24. PASS CONTROLS "CH-P"

(Start Arch, End of Stage Arch, and Transit Section) - Abandonment.

24.1. Pass controls "CH-P."

Pass controls refer to the start arches, end of stage arches, and the start and end controls of the service areas, where the following procedure will be applied:



a) Inicio de etapa: Control "CH-P".

Se debe respetar el orden de arranque y la hora prevista para cada competidor. Está prohibido obstruir el paso a los competidores que arrancan antes. Al pasar por la señal se registra el tiempo. El competidor puede pasar por la señal antes o después de la hora ideal, pero solamente si así lo indica el oficial de control. No pasar por el control u obstruir a otro competidor, causará una penalización, (Artículo 22).

b) Áreas de servicio: Control "CH-P".

En estas áreas se permite llegar antes de tiempo sin penalización. Llegar con un atraso mayor a 15 minutos causará una penalización, (Artículo 24.2 y 24.3).

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

c) Fin de etapa (arco de fin). Control "CH-P".

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

No habrá penalización por llegar antes de tiempo ni por llegar atrasados hasta por 15 minutos. En el caso de no pasar por el arco de fin de etapa o pasarlo fuera de los márgenes de tiempo establecidos, se penalizará con 3 minutos.

d) Arco final del evento.

Todas las tripulaciones completas y el auto de competencia (por sus propios medios) deben pasar por el arco final del evento para ser considerada como finalista. Si una tripulación cruza el arco, pero la suma de sus penalizaciones excede los 15 minutos de retraso máximo permitido para esa etapa, se penalizará con 15 minutos más todas las penalizaciones acumuladas de esa etapa, sin embargo, será considerada como finalista.

24.2. Controles de tiempo

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

a) Start of stage: "CH-P" Control

The starting order and the scheduled time for each competitor must be respected. It is forbidden to obstruct the way to competitors who will start before. Passing through the signal, time is recorded. The competitor may go through the signal before or after the target time, but only if directed by the control marshal. Failure to go through the control or obstruct another competitor will cause a penalty (Article 22).

b) Service Areas: "CH-P" Control

It is allowed to arrive in these areas before time without penalty. Arriving more than 15 minutes late will cause a penalty (Articles 24.2 and 24.3).

To leave the service area, the target time from the Timecard must be considered regardless of whether the entry was early or late.

c) End of the stage (finish arch). "CH-P" Control

The entire crew and the racing car (by their means) must pass through the arch and hand in their Timecard to the control marshal - this means that the crew has passed through the arch's control. At each stage's finish arch, there will be a duly identified and visible control marshal who will take the time of each crew as they pass through the arch.

There will be no penalty for arriving early or late by up to 15 minutes. Not crossing the finish arch or crossing the arch outside the time limit mentioned above will cause a 3-minute penalty.

d) Final arch of the event.

All full crews and the competing car (by their means) must go through the final arch of the event to be considered a finalist. If a crew crosses the arch, but the sum of their penalties exceeds the maximum 15-minute delay allowed for that stage, they will be penalized 15 minutes plus all the accumulated penalties for that stage; however, they will be considered finalists.

24.2. Time controls

At time controls ("CH"), the control marshal must write the time the car passed through the control on the Timecard as soon as one of the competitors hands it over or when the front tire of the competing car physically passes through the control, even if the Timecard has not been issued to the marshal.



Procedimiento para el paso por un control de tiempo:

- a) El procedimiento inicia en el momento que el competidor entra en la Zona de Control.
- b) Para que el oficial de control tome el tiempo de paso, es requisito indispensable que la tripulación completa esté dentro del auto y éste se encuentre frente a la señal del control.
- c) Cuando la Zona de Control esté invadida por otros autos de competencia y sea imposible que el vehículo pueda entrar a la Zona de Control; uno de los competidores debe bajar del auto y acercarse hasta el puesto de control a pie y esperar su tiempo después de haber entregado su Tarjeta de Tiempos al oficial de control para que éste registre la hora de paso en su Hoja de Control, en el reloj amarillo y en la Tarjeta de Tiempos del competidor. Si existieran varios competidores llevando a cabo este procedimiento, el oficial de control adjudicará los tiempos en el orden que se presentaron los competidores, tomando en cuenta el tiempo requerido para realizar cada registro.
- d) El tiempo que se registra al pasar por el control, se registra en la Hoja de Control y en la Tarjeta de Tiempos del competidor. El tiempo registrado debe incluir minutos y segundos.
- e) La tripulación no recibirá una penalización si entra a la Zona de Control dentro los 59 segundos pasando la hora ideal de paso o durante el minuto anterior.
- f) La tripulación no recibirá una penalización por atraso si presenta su Tarjeta de Tiempos al oficial de control dentro de los 59 segundos de la hora ideal de paso a menos que el oficial este ocupado registrando el tiempo de la tripulación que se presentó antes.
- g) En el caso de entregar al oficial la tarjeta antes de la hora ideal de paso, la tripulación recibirá una penalización de 15 segundos por cada minuto adelantado. Si el adelanto es mayor a 5 minutos, la penalización será de 5 minutos.
- h) Si un competidor llega al punto de control tan adelantado que los oficiales de control aún no ocupan su puesto, la tripulación debe detenerse y permitir que los oficiales coloquen las señales de control y esperar su hora de entrada a la Zona de Control para poder registrar su hora de paso.
- i) Si se entrega al oficial la tarjeta después del tiempo ideal de paso, la tripulación recibirá una penalización de 5 segundos por cada minuto de atraso. Si el atraso es mayor a 15 minutos acumulados, la penalización será la descalificación de la etapa más 30 segundos en ese control más lo indicado en el Artículo 24.3.

Ejemplo:

1. Si una tripulación debe pasar el control a las 10:23:00, se considera que esté "a tiempo" si lo pasa entre las 10:23:00 y las 10:23:59 En este caso puede entrar a la Zona de Control sin penalización desde las 10:22:01

Procedure to pass through a time control:

- a) The procedure starts the moment the competitor enters the Control Zone.
- b) For the control marshal to take the passing time, the entire crew must be inside the car and in front of the control signal.
- c) When the Control Zone is invaded by other competing cars, and the vehicle can't enter the Control Zone, one of the competitors must get out of the car and approach the control on foot and wait for his time after having delivered his Timecard to the control marshal, so that he can record the passing time on his Control Sheet, on the yellow clock, and on the competitor's Timecard. If there are several competitors in this situation, the control marshal will assign the times in the order that the competitors appeared, considering the recording time required.
- d) The time when passing through the control is recorded on the Control Sheet and the competitor's Timecard. Recorded time must include minutes and seconds.
- e) The crew will not receive a penalty if they enter the Control Zone within 59 seconds of the target passing time or during the previous minute.
- f) The crew will not receive a late penalty if they present their Timecard to the control officer within 59 seconds of the target passing time unless the marshal is busy recording the time of another crew who showed up earlier.
- g) When giving the card to the marshal before the target passing time, the crew will receive a 15-second penalty for each minute early. If the early arrival is more than 5 minutes, the penalty will be 5 minutes.
- h) If a competitor arrives at the control so early that the control marshals are not yet in position, the crew must stop and allow the marshals to set up the control signs and wait for their entry time into the Control Zone to register their passing time.
- i) When giving the card to the marshal after the target passing time, the crew will receive a 5-second penalty for each delay minute. If the delay exceeds 15 accumulated minutes, the penalty will be disqualification from the stage plus 30 seconds in that control plus what is indicated in Article 24.3.

Example:

1. If a crew is scheduled to pass the control at 10:23:00, it is considered 'on time' if they pass between 10:23:00 and



2. Si una tripulación debe pasar el control a las 15:18:30, se considera que esté "a tiempo" si lo pasa entre las 15:18:30 y las 15:19:29. En este caso puede entrar a la Zona de Control sin penalización desde las 15:17:31. Las tripulaciones están obligadas a cumplir con este procedimiento, especialmente al ingresar a la Zona de Control (máximo un minuto antes de su hora ideal de paso). El oficial de control debe reportar por escrito al Comité Directivo de Carrera cuales tripulaciones no cumplieron con este procedimiento para que se les aplique una penalización de 30 segundos. El reporte del oficial de control será suficiente para aplicar la penalización.

Tiempo al abandonar el control

- a) Si la siguiente sección no es una Sección de Velocidad, el control de tiempo (Control "CH-P") funcionará para ambas secciones y el tiempo real de paso por el control será el mismo; tanto para el final de la sección anterior como para el inicio de la siguiente sección (redondeado al minuto o al segundo 30, para que éste coincida con la hora ideal de paso).
- b) Cuando la siguiente sección sí es una Sección de Velocidad, en el control de tiempo (Control "CH") se aplicará el siguiente procedimiento:
 1. Los controles ("CH" y "A") se ubicarán dentro de una misma Zona de Control y las señales que se utilizarán son las siguientes (Artículo 23.3):
 - Señal amarilla con una imagen de un reloj, (inicio de la Zona de Control).
 - Señal roja con una imagen de un reloj (Puesto de Control) a una distancia de aprox. 15 mt: Control "CH".
 - Señal roja con una imagen de una bandera (inicio de la Sección de Velocidad) a una distancia de aprox. 50 - 150 mt.: Control "A"
 - Señal blanca con tres líneas transversales (fin de la Zona de Control) a una distancia de aprox. 15 mt.
 2. En el puesto de control de tiempo al final de la Sección de Tránsito (Control "CH"), el oficial de control escribe en la Tarjeta de Tiempos del competidor la hora de paso de la tripulación como el tiempo provisional de inicio de la siguiente Sección de Tránsito (inicio de la Sección de Velocidad en el Control "A"). Entre ambos controles se da un tiempo ideal de 3 minutos. Estos 3 minutos son aproximados. El tiempo entre los controles "CH" y "A" puede ser distinto (mayor o menor a los 3 minutos); Esto lo decide el oficial del control "A".
 3. La Zona de Control se considera como "parque cerrado". En caso de necesitar realizar reparaciones al auto, éstas

10:23:59. In this case, they can enter the Control Zone without penalty starting from 10:22:01.

2. If a crew must pass the control at 15:18:30, it is considered "on time" if they pass between 15:18:30 and 15:19:29. In this case, they can enter the Control Zone without penalty from 15:17:31. Crews are obligated to comply with this procedure, especially when entering the Control Zone (maximum one minute before their target passing time). The control marshal must report in writing to the Race Steering Committee which crews did not comply with this procedure and will get a 30-second penalty. The control marshal's report is sufficient to apply the penalty.

Time to leave the control

- a) If the following section is not a Speed Section, the time control ("CH-P" Control) will work for both sections and the actual time of passing the control will be the same for both the end of the previous section and the start of the following section (rounded to the nearest minute or second 30, to coincide with the target passing time).
- b) When the next section is a Speed Section, the following procedure will be applied in the time control ("CH" Control):
 1. The controls ("CH" and "A") will be located within the same Control Zone, and the following signs will be used (Article 23.3):
 - Yellow signal with an image of a clock (beginning of the Control Zone).
 - Red sign with an image of a clock (Control Post) at approximately a distance. 15m: control "CH."
 - Red sign with an image of a flag (start of the Speed Section) at approximately a distance. 50 - 150 meters: "A" Control
 - White signal with three transversal lines (end of the Control Zone) at approximately a distance. 15 mt
 2. At the time control post at the end of the Transit Section ("CH" Control), the control officer writes the crew passing time on the competitor's Timecard as the provisional starting time of the next Transit Section (beginning of the Speed Section at "A" Control). Between both controls is a target time of 3 minutes. These 3 minutes are approximate. The time between the "CH" and "A" controls can be different (greater or less than 3 minutes); this is decided by the control's "A" marshal.
 3. The Control Zone is considered "parc fermé." Repairs on the car must be carried out before entering the Control Zone or after leaving it (Article 26).



deben hacerse antes de entrar a la Zona de Control o después de salir de ella (Artículo 26).

4. Inmediatamente después de pasar el control de tiempo, la tripulación debe dirigirse al inicio de la Sección de Velocidad. El oficial del Control "A" registrará el tiempo previsto para el arranque en la Tarjeta de Tiempos y en su Hoja de Control. Después le dará el arranque a la tripulación, (Artículo 25.4).
5. Es posible que se pueda presentar una diferencia entre el tiempo asignado originalmente y el tiempo de arranque de la Sección de Velocidad. El tiempo real de arranque de la Sección de Velocidad (lo modifica el oficial del Control "A" y lo escribe en la Tarjeta de Tiempos del competidor) será el oficial.

24.3. Retiros / Atrasos

En caso de retiros o atrasos:

- a) Cualquier atraso que exceda 15 minutos acumulados en una etapa, en un control de tiempo o no reportarse a un control de tiempo, se penalizará con 30 segundos para ese control de tiempo.
- b) Además, se le penalizará en las siguientes secciones hasta el final de la etapa, (Artículo 22), con el tiempo máximo asignado para cada Sección de Velocidad más 30 segundos en cada control de tiempo.

Ejemplo:

Control "A" - Inicio en Control "A": 12:00:00 - Tiempo para recorrer la sección: 1:00:00 - Hora ideal de paso en el Control "CH": 13:00:00 - Hora real de paso: 13:15:01 (más de 15 minutos de atraso).

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

- c) Si el competidor acumula en uno o varios controles un retraso mayor a 15 minutos acumulados, estará descalificado por el resto de la etapa. Para ser readmitido en la etapa del día siguiente sin penalizaciones adicionales, el competidor deberá solicitarlo al Comité Directivo de Carrera (Ver inciso "f" de este Artículo).
- d) No se permite reducir el retraso llegando con anticipación a otro de los controles de tiempo. Las penalizaciones por atraso o adelanto se calculan de la siguiente manera:

Ejemplo:

Sección "A"

Inicio de Control "A": 12:00:00

Tiempo para recorrer la sección: 1:00:00

4. Immediately after passing the time control, the crew must go to the start of the Speed Section. The "A" Control marshal will record the time scheduled for the start on the Timecard and his Control Sheet. Then he will give the start to the crew (Article 25.4).
5. It is possible that there could be a difference between the originally assigned time and the Speed Section start time. The actual starting time of the Speed Section (modified by the marshal at "A" Control, and he writes it on the competitor's Timecard) will be the official time.

24.3. Retirement / Late Checks

In case of abandonments or delays:

- a) Any delay that exceeds 15 accumulated minutes in a stage, in a time control or not reporting to a time control, will receive a 30-second penalty in that time control.
- b) Additionally, a team will be penalized in the following sections until the end of the stage (Article 22) with the maximum time assigned to each Speed Section + an additional 30 seconds at that time control.

Example:

"A" Control - Start on "A" Control: 12:00:00 - Time to cover the section: 1:00:00 - target time to pass through "CH" Control: 13:00:00 - Actual passing time: 13:15:01 (more than 15 minutes late).

Penalty: Disqualification from this control to the rest of the stage plus 30 seconds at that control. (Articles 22, 24.2 y 24.3)

- c) If the competitor accumulates a delay of more than 15 minutes in one or several controls, it will be disqualified for the rest of the stage. To be readmitted to the next day's stage without additional penalties, the competitor must request it from the Race Steering Committee (See section "f" of this Article).
- d) It is not allowed to reduce the delay by arriving earlier at another time control. Penalties for late or early arrival are calculated as follows:

Example:

Section A"

Start of "A" Control: 12:00

Time to cover the section: 01:00

Target time to pass through Control "CH": 13:00



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

Hora real de paso: 13:05:00 (hora nueva para recalcular 5 minutos de atraso).

Penalización: (5 min. de retraso X 5 seg. de penalización por cada minuto) = 25 segundos.

Sección "B"

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

Tiempo para recorrer la sección: 1:30:00

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

Hora real de paso: 14:36:00 (hora nueva para cálculo

2 minutos de adelanto).

Penalización: (2 min. de adelanto x 15 seg. de penalización por cada minuto) = 30 segundos.

Sección "C"

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

Tiempo para recorrer la sección: 2:00:00

Hora ideal de paso: 16:39:00

Hora real de paso: 16:41:00 (hora nueva para cálculo - 2 minutos de retraso).

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

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

- e) Cualquier tripulación que no pueda completar una Sección de Velocidad aún tiene la posibilidad de continuar en el evento.
- f) Si una tripulación no se presenta a un control de tiempo, llega con un atraso de más de 15 minutos acumulados o no puede continuar en la competencia, puede ser readmitida y reclasificada en la etapa del día siguiente con las penalizaciones correspondientes siempre y cuando cumpla con lo siguiente:
 1. Dar aviso por escrito al Comité Directivo de Carrera indicando que tiene intención de continuar.
 2. El aviso se debe de presentar en un lapso no mayor a 2 horas posteriores a su hora ideal de llegada al arco de fin de etapa y como máximo, 30 minutos antes de la publicación de los resultados extraoficiales de la etapa del día.
 3. El competidor debe presentar su auto de competencia en condiciones aptas para competir ante los oficiales de

Actual passing time. 13:05:00 (new time to recalculate 5 minutes of delay).

Penalty: (5 min. delay X 5 sec. penalty for every minute) = 25 seconds.

Section "B"

Start of "A" Control: 13:08:00 (3 minutes after passing Control "CH" or the time indicated by the control marshal)

Time to cover the section: 01:30

Target time to pass through Control "CH": 14:38

Actual passing time. 14:36:00 (new time to recalculate 2 minutes of delay).

Penalty: (2 min. earlier X 15 sec. penalty for every minute) = 30 seconds.

Section C"

Start 14:39:00 (3 minutes after passing Control "CH" or the time the control marshal indicates).

Time to cover the section: 02:00

target passing time. 16:39

Actual passing time. 16:41:00 (new time to recalculate - 2 minutes of delay).

Penalty: (2 min. delay X 5 sec. penalty for every minute) = 10 seconds.

Total penalty in transits (A+B+C): (25)+(30)+(10) = 65 seconds.

- e) Any crew unable to complete a Speed Section still has a chance to continue in the event.
- f) If a crew does not show up for time control, arrives more than 15 minutes late, or cannot continue in the competition, it can be readmitted and reclassified in the next day's stage with the corresponding penalties as it complies with the following:
 1. Give written notice to the Race Steering Committee indicating your intention to continue.
 2. The notice must be submitted within 2 hours after your target arrival time at the end of the stage and a maximum of 30 minutes before the publication of the unofficial results of the day's stage.
 3. The competitor must present his competition car in suitable conditions to compete before the scrutineering officials no later than 30 minutes before the next stage start upon arrival at the formation area.



escrutinio a más tardar 30 minutos antes del inicio de la siguiente etapa al llegar a la zona de formación.

4. Si el auto estuvo involucrado en un accidente, el Director de Escrutinio y el Director Médico deben autorizar el auto y a los miembros de la tripulación para que puedan tomar la salida nuevamente. No contar con esta autorización quedarán descalificados del evento.
- g) Si el competidor no avisa al Comité Directivo de Carrera que desea continuar en la competencia, no se le asignará tiempo para la siguiente etapa y por lo tanto, no podrá continuar en la competencia y será descalificado.

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

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

- h) No se le dará una Tarjeta de Tiempos a una tripulación que se presente el día siguiente sin tiempo ni orden de salida; y en ninguna circunstancia se le permitirá arrancar (aun cuando su auto esté en buenas condiciones) y por lo tanto no podrá continuar participando en el evento. Si aun así se presenta al primer Control "CH" de la etapa y el oficial de control le permite arrancar (por no conocer las circunstancias), el competidor será descalificado del evento.
- i) Por cada Sección de Velocidad que no se inicie o no se complete en su totalidad se le asignará a la tripulación el tiempo máximo preestablecido por el Comité Organizador. Este tiempo consiste en una penalización por la Sección de Velocidad no competida o no finalizada y será igual al menor tiempo realizado por un auto de su categoría más 2 minutos. Además, se les aplicarán las penalizaciones correspondientes a los controles de tiempo en los que la tripulación no se haya presentado.

En caso de que ningún competidor de la categoría termine una Sección de Velocidad, la penalización será el tiempo mayor realizado por un auto de la categoría inmediata superior más 1 minuto (o un tiempo determinado por los Comisarios Deportivos).

4. If the car was involved in an accident, the Chief Scrutineer and Medical Director must authorize the car and crew members to take the start again. Without this authorization, the crew will be disqualified from the event.
- g) If the competitor does not notify the Race Steering Committee that he wishes to continue in the competition, he will not be assigned time for the next stage and, therefore, will not be able to continue in the competition and will be disqualified.

On the other hand, if the Race Steering Committee is notified on time and depending on the category in which the crew is registered, a start time may be given considering the safety of the other competitors; for example, starting in a position ahead of the one that would correspond to him concerning his time and the penalties that he has accumulated.

If the Race Steering Committee is notified the same day but out of time, the competitor may participate in the next day's stage only with the authorization of the Race Steering Committee and the Sporting Steward. The crew will start behind all the other competitors with a starting time. In this case, the Timecard must be signed by the Race Steering Committee.

- h) A Timecard will not be given to a crew that shows up the next day without a time or order to start, and under no circumstances will be allowed to start (even if their car is in good condition); therefore, they will not be able to continue participating in the event. If, even so, the crew shows up for the first "CH" control of the stage and the control marshal allows them to start (not knowing the circumstances), the competitor will be disqualified from the event.
- i) For each Speed Section not started or not fully completed, the crew will be assigned the maximum time pre-established by the Organizing Committee. This time consists of a penalty for the Speed Section not driven or not completed and will be equal to the lowest time completed by a car of its category plus 2 minutes. In addition, penalties corresponding to time controls where the crew did not show up will be applied to them.

If no competitor in the category finishes a Speed Section, the penalty will be the greater time a car completes in the immediately higher category plus 1 minute (or a time determined by the Sporting Steward).



ARTÍCULO 25. SECCIÓN DE VELOCIDAD

25.1. Descripción

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

25.2. Equipo de seguridad requerido

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

25.3. Dirección del evento

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

25.4. Inicio de una Sección de Velocidad

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

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

Si la tripulación no puede iniciar la Sección de Velocidad inmediatamente por motivos técnicos (eg: se apaga el motor o no entra la velocidad de la transmisión), el competidor puede bajar de su auto y empujarlo e incluso solicitar ayuda de terceros para empujarlo hasta salir de la Zona de Control. Allí, podrá detenerse sin obstruir la carretera para reparar su auto solo con el equipo y herramientas que lleva a bordo. La penalización será de 30 segundos (Artículo 26.4).

En ningún caso se puede iniciar una Sección de Velocidad sin cumplir en su totalidad con las medidas de seguridad (cascos puestos, protector de cabeza y cuello, uso de ropa resistente al fuego

ARTICLE 25. SPEED SECTION

25.1. Description

Speed Sections on racetracks are subject to the same rules as those on open roads. The Speed Sections are tests carried out on a road closed specifically for the event. These sections are always followed by a Transit Section that completes the section to be covered.

25.2. Mandatory safety equipment

In the Speed Sections, all crew members must wear helmets, Front Head Restraint, fire-resistant clothing, approved seat belts, and correctly installed window side nets. Competitor who does not comply with these safety requirements will be disqualified from the event (Chapter IX).

25.3. Event direction

Driving in the opposite direction to the event in the Speed Sections is forbidden. It will result in disqualification from the event.

25.4. Starting a Speed Section

The procedure to start a Speed Section is as follows: When the vehicle with the crew on board stops in front of the signal from "A" Control, the marshal will write the starting time on his Control Sheet and check that the same time is written on the competitor's Timecard. Otherwise, it will modify it (if there is a delay), and it will be returned.

The marshal will then place a flag on the windshield and start a loud countdown indicating 15 seconds to go, then 10 seconds, and the last 5 seconds will be counted down one by one. At the end of the last 5 seconds, the marshal will give the start signal by removing the flag from the windshield, and the vehicle must start immediately.

If the crew cannot start the Speed Section immediately for technical reasons (e.g., the engine cuts out or the transmission does not go into gear), the competitor can get out of his car and push it and even request help from third parties to move it out of the Control Zone. You can stop there without blocking the road to repair your car with only the equipment and tools you have onboard. The penalty will be 30 seconds (Article 26.4).

Under no circumstances can a Speed Section be initiated without fully complying with the safety measures (helmet on, head and neck protector, use of fire-resistant clothing, and fastened seat belts); in case of doing so, the competitor will be disqualified from the event.



y cinturones abrochados); en caso hacerlo, el competidor será descalificado del evento.

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

Para que el piloto conozca las condiciones de última hora de la Sección de Velocidad; en el Apéndice 3 se muestran las señales que pueden aparecer en los pizarrones de avisos del Control "A". Estas señales se explicarán en la Junta de Instrucciones para Pilotos antes de iniciar el evento, (Capítulo III. 6.).

25.5. Atraso del inicio

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

25.6. Arranque en falso

Un arranque en falso en una Sección de Velocidad, se penalizará con 5 segundos por cada segundo de adelanto. Esta penalización no excluye la posibilidad de penalizaciones adicionales impuestas por los Comisarios Deportivos, si se ha cometido la misma infracción anteriormente. Para aplicar esta penalización, sólo basta que el oficial del Control "A" reporte el hecho documentado.

25.7. Final de una Sección de Velocidad

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

En las Secciones de Velocidad en un autódromo, no se dará el banderazo al finalizar la sección.

Solamente se colocará la señal de la bandera a cuadros sobre un fondo verde en el carril de salida de la sección. Es responsabilidad de la tripulación estar atentos a la distancia de la velocidad y saber en qué momento debe retirarse de la pista una vez que haya completada la Sección de Velocidad.

El oficial del Control "B" tomará el tiempo cuando el competidor pase frente al punto de control en el carril de salida de la Sección de Velocidad (significando que el auto ha terminado), para indicarlo al Control "C". El oficial escribirá el tiempo en la Tarjeta de Tiempos.

El tiempo de las Secciones de Velocidad en carretera se toma cuando el vehículo pasa por la línea de meta del Control "B" (bandera a cuadros). El oficial registrará el tiempo e informará al Control "C"

If the competitor commits this fault but stops when leaving the Control Zone and corrects the error in the sight of the control officer, the penalty will be 5 minutes. In any of these cases, it is enough for the control marshal to report the fault for the penalty to be applied.

A driver can learn about the last-minute conditions of the Speed Section; Appendix 3 shows the signals that may appear on the notice boards of "A" Control. Before starting the event, these signals will be explained in the Drivers' Instructions Board (Chapter III. 6.).

25.5. Start delay

The start of a Speed Section may only be delayed regarding the schedule on the instructions of the "A" control marshal, the Race Steering Committee, or due to force majeure.

25.6. False start

A false start in a Speed Section will be penalized 5 seconds for each second advanced. This penalty does not exclude the possibility of additional penalties imposed by the Sporting Steward if the same offense has been committed previously. To apply this penalty, it is enough for the marshal of "A" Control to report the fact.

25.7. Finishing a Speed Section

Speed Sections end at "B" Control (finish line) when the marshal waves a checkered flag, and the car has passed the signal with a checkered flag on a green background. Stopping between this sign and the "ALTO" sign on a red background at "C" Control is strictly prohibited. Breaking these rules will cause a 1-minute penalty.

In Speed Sections on a racetrack, the flag will not be waved at the end of the section.

The checkered flag sign will only be placed on a green background in the section start lane. The crew is responsible for being aware of the speed section distance and knowing when to leave the track once the Speed Section has been completed.

The "B" Control marshal will take the time when the competitor passes in front of the control point in the exit lane of the Speed Section (meaning that the car has finished) to indicate it to "C" Control. The marshal will write the time on the Timecard.



para que sea registrado en la Tarjeta de Tiempos de la tripulación. A una distancia de 100 a 800 mt. después de la línea de meta del Control "B", la tripulación debe detenerse totalmente y reportarse al Control "C" indicado por una señal que dice "ALTO" sobre un fondo rojo para que se escriba su tiempo de la Sección de Velocidad en su Tarjeta de Tiempos.

Si el Control "B" no puede informar al Control "C" la hora de fin de la Sección de Velocidad, éste último toma el tiempo al momento del banderazo y este tiempo se escribirá en su Tarjeta de Tiempos. Si resulta imposible para el Control "C" obtener el tiempo del fin de la Sección de Velocidad, el oficial firmará la tarjeta y el competidor debe continuar con la siguiente Sección de Tránsito.

25.8. Tiempo no registrado

Si no se puede escribir el tiempo en la Tarjeta de Tiempos del competidor por causas imputables a éste (en cualquier tipo de control), se le impondrá una penalización de 1 minuto al final de la etapa, (Artículo 23.6.d). Si el competidor no se detiene en el Control "C", pero lo hace más adelante fuera de la Zona de Control, este no debe circular en reversa dentro de la Zona de Control, sino bajarse del auto y caminar de regreso al control para poder entregar su Tarjeta de Tiempos. En este caso no se aplicará la penalización. Si el competidor circula en reversa dentro de la Zona de Control la penalización será la descalificación de la etapa a partir de ese control. Para aplicar esta penalización será suficiente que el oficial lo reporte lo documentado al Comité Directivo de Carrera.

En los autódromos, si la tripulación recorre menos distancia (una o más vueltas de menos), la Sección de Velocidad se considerará no terminada y se le registrará el tiempo máximo asignado a esa sección (Artículos 24.3 i) y 25.14), más 2 minutos. Por ser autódromo, se le agregará 1 minuto adicional (3 minutos en total).

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

25.9. Formato de tiempo

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

25.10. Asistencia de terceros

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

On-road Speed Sections are timed when the vehicle passes the "B" Control finish line (checkered flag). At a distance of 100 to 800m after the finish line of "B" Control, the crew must come to a complete stop and report to "C" Control, indicated by a sign reading "ALTO" on a red background, to have their Speed Section time written on their Timecard. The marshal will record the time and inform "C" Control so that it can be recorded on the crew's Timecard.

If "B" Control cannot inform "C" Control of the end time of the Speed Section, the latter takes the time when the flag is waved, and this time will be written on their Timecard. If it is impossible for "C" Control to obtain the end time of the Speed Section, the official will sign the card, and the competitor must continue to the next Transit Section.

25.8. Time not recorded

If the time cannot be written on the competitor's Timecard for reasons attributable to the competitor (in any Control), a 1-minute penalty will be imposed at the end of the stage (Article 23.6.d). If the competitor does not stop at "C" Control but does so later outside the Control Zone, it must not reverse drive inside the Control Zone but get out of the car and walk back to the control to be able to submit its Timecard. In this case, the penalty will not be applied. If the competitor drives in reverse within the Control Zone, the penalty will be the disqualification of the stage from that control. To apply this penalty, it will be enough for the marshal to report it to the Race Steering Committee.

On racetracks, if the crew travels less distance (one or more laps less), the Speed Section will be considered not finished, and the maximum time assigned to that section will be recorded (Articles 24.3 i) and 25.14), plus 2 minutes. Because it is a racetrack, 1 additional minute will be added (3 minutes total).

If the crew covers more distance (one or more laps too many), the time of the last time they pass through "B" Control will be recorded. In this case, the penalty is the time the crew spends on the extra laps. Therefore, the crew must complete the exact number of laps on the track, as outlined in the Road Book.

25.9. Time format

The time of the penalties (technical, time control, etc.) will be added to the time of the Speed Sections and will be expressed in hours:minutes:seconds to obtain the total accumulated time.

25.10. Third-Party Assistance

As an exception (Article 12.2), the help of third parties is allowed during the Speed Sections to move a disabled car if it is considered a dangerous obstacle for the other competitors.



25.11. Intervalos para iniciar

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

25.12. Interrupción de una Sección de Velocidad

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

El tiempo asignado será el mismo para cada uno de los autos en la categoría específica y corresponderá al tiempo más lento del competidor de la categoría que la cubrió en condiciones normales; antes de la interrupción. Esta clasificación podrá ser válida si tan sólo un competidor cubrió la Sección de Velocidad en condiciones normales de competencia antes de la interrupción.

Esta disposición sólo se llevará al cabo si los Comisarios Deportivos lo autorizan, después de haber recibido el reporte del Comité Directivo de Carrera informándolo de las causas de la interrupción.

Si los Comisarios Deportivos consideran que el tiempo más lento es anormal, podrán seleccionar otro tiempo más adecuado para este fin entre los autos más lentos. En ningún caso, la tripulación o tripulaciones causantes deberán beneficiarse por esta medida sin importar de que/quien fue responsable por la interrupción; por lo tanto, se le asignará el tiempo máximo para esa Sección de Velocidad más un minuto (Artículos 24.3.i y 25.14).

25.13. No iniciar una Sección de Velocidad

Cualquier tripulación que rehúsa arrancar una velocidad en el tiempo y posición establecidos por el oficial de control (porque prefiere tener más tiempo respecto a la tripulación anterior o porque se da cuenta que no está en su orden de arranque), se le penaliza con 2 minutos.

25.14. Tiempo máximo asignado a una Sección de Velocidad

El tiempo máximo asignado a cada Sección de Velocidad se decide por el Comité Organizador, de acuerdo con el siguiente criterio:

Si una tripulación no inicia o no termina una Sección de Velocidad, el tiempo que se le asignará será igual al menor tiempo registrado de su categoría más 2 minutos.

Ejemplo:

El tiempo menor registrado por un competidor de la misma categoría: 10 minutos y 23 segundos.

Tiempo total en segundos: 623 segundos. Penalización: 2 minutos (120 segundos).

25.11. Starting intervals

Starting intervals for Speed Sections are the same as for any other section: 30 seconds.

25.12. Interruption of a Speed Section

When a Speed Section must be aborted before the last crew has finished, regardless of the cause, a ranking can be established for that Speed Section by assigning a preset time to each of the crews that did not finish it due to the interruption.

The assigned time will be the same for each car in the specific category. It will correspond to the slowest time of the category competitor that covered it under normal conditions before the interruption. This classification might be valid if only one competitor covered the Speed Section under normal competition conditions before the interruption.

This will only be carried out if the Sporting Steward authorizes it after receiving the report from the Race Steering Committee notifying the causes of the interruption.

If the Sporting Steward considers the slowest time abnormal, he may choose another time more suitable for this purpose among the slower cars. Under no circumstance should the causing crew or crews benefit from this measure regardless of who or what was responsible for the interruption; therefore, they will be assigned the maximum time for that Speed Section plus one minute (Articles 24.3.i and 25.14).

25.13. Not starting a Speed Section

Any crew that refuses to start a speed section at the time and position established by the control marshal (because they prefer to have more time than the previous crew or realize that it is outside their starting order) will be penalized with 2 minutes.

25.14. Maximum time assigned to a Speed Section

The Organizing Committee decides the maximum time assigned to each Speed Section according to the following criteria:

If a crew does not start or finish a Speed Section, the time assigned will equal the lowest recorded time of their category plus 2 minutes.

Example:

The lowest time registered by a competitor of the same category: 10 minutes and 23 seconds.

Total time in seconds: 623 seconds. Penalty: 2 minutes (120 seconds).



Tiempo máximo asignado para esa Sección de Velocidad: 623 seg. + 120 seg. = 743 seg (12:23 min.)

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

ARTÍCULO 26. "PARQUE CERRADO"

26.1. Definición

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

- a) Desde el momento de entrar a la zona de formación al inicio de la etapa y hasta abandonarla.
- b) Desde el momento de entrar a una Zona de Control y hasta abandonarla.
- c) Tan pronto como se llega al arco de fin de cada etapa, hasta 30 minutos después de que llega la última tripulación o hasta que el Comité Directivo de Carrera da por terminado el "parque cerrado".
- d) Desde que se llega al arco de fin del evento en Monterrey, hasta que expira el tiempo para recibir protestas.

26.2. Reglas del "parque cerrado"

La pena por no cumplir con las siguientes reglas para el "parque cerrado" será la descalificación de la etapa:

- a) Mientras los vehículos están sujetos a las reglas del "parque cerrado", no se permiten reparaciones, recarga de combustible u otra intervención al auto.
- b) Si algún oficial observa que un auto de competencia no está en condiciones de uso normal en carretera, debe informar al Comité Directivo de Carrera de tal anomalía y solicitar a la tripulación que el auto sea reparado inmediatamente después de abandonar la Zona de Control, especialmente al inicio de una Sección de Velocidad.
- c) La tripulación debe obedecer al oficial que solicita la reparación del auto. Si no se obedece dicha solicitud, la penalización será de 2 minutos. Será suficiente el reporte del oficial de control para aplicar dicha penalización.

26.3. Excepciones

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

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

Maximum time assigned to a Speed Section: 623 sec. + 120 sec. = 743 sec (12:23 min.)

If no competitor in the category finishes a Speed Section, the penalty will be as indicated in Article 24.3.i).

ARTICLE 26. "PARC FERMÉ"

26.1. Definition

The cars are subject to the "parc fermé" rules in the following cases:

- a) From the moment they enter the regroup area at the stage's start until they leave it.
- b) From the moment they enter the Control Zone until they leave it.
- c) As soon as the finish arch of each stage is reached, and until 30 minutes after the last crew arrives or until the Race Steering Committee ends the "parc fermé."
- d) From the time they reach the finish arch at the end of the event in Monterrey until the time for lodging protests has expired.

26.2. "Parc fermé" rules

Failure to follow the "parc fermé" rules below will cause disqualification from the stage:

- a) While the vehicles are subject to the "park fermé" rules, repairs, refueling, or other intervention on the car are not allowed.
- b) If any marshal observes that a racing car is not in normal use conditions on the road, he must inform the Race Steering Committee of such an anomaly and request the crew to repair the car immediately after leaving the Control Zone, especially at the start of a Speed Section.
- c) The crew must obey the marshal who requests the repair of the car. If the request is not obeyed, the penalty will be 2 minutes. The control marshal's report will suffice to apply the said penalty.

26.3. Exceptions

As an exception and under the supervision of the corresponding marshal, the crew can do the following in a training area at the start of a stage:

- a) Change a flat or damaged tire.
- b) Install a new windshield with third parties' help.

These repairs must be completed before the start time; otherwise, a penalty corresponding to a "CH-P" Control will be imposed.



Estas reparaciones deben concluirse antes de la hora de arranque; en caso contrario se aplicará una penalización que corresponde a un Control "CH-P".

26.4. Asistencia de terceros

Si un auto no puede moverse por sus propios medios, a la entrada o a la salida de un "parque cerrado" (especialmente dentro de una Zona de Control), se le aplica una penalización de 30 segundos. En este caso se puede solicitar ayuda de terceros para salir de la Zona de Control, pero de cualquier forma se aplicará la penalización de 30 segundos. Será suficiente el reporte del oficial de control para aplicar dicha penalización.

26.5. "Parque Cerrado" al final del evento

Tan pronto como se haya ingresado al "parque cerrado" al final del evento, la tripulación debe abandonar el "parque cerrado" y ningún miembro de la tripulación ni de su equipo de servicio puede reingresar. Al finalizar el tiempo para recibir protestas, las tripulaciones pueden mover sus vehículos, excepto los protestados, los seis primeros lugares de cada categoría y aquellos que seleccione los Comisarios Deportivos o el Comité Directivo de Carrera.

Los vehículos protestados, los seis primeros lugares de cada categoría y los seleccionados deben permanecer en el "parque cerrado" y sólo pueden ingresar los competidores y sus servicios cuando los Comisarios Deportivos lo soliciten y para realizar las intervenciones que solamente ellos indiquen. Estos autos estarán sujetos a una revisión final, (Artículo 29).

26.6. Penalizaciones

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

26.4. Third-Party Assistance

If a vehicle cannot move by its means at the entrance or exit of a "parc fermé" (especially within a Control Zone), the penalty will be 30 seconds. In this case, third-party help can be requested to get out of the Control Zone, but the 30-second penalty will be applied anyway. The control marshal's report will suffice to apply the said penalty.

26.5. "Parc fermé" at the end of the event

As soon as "parc fermé" has been entered at the end of the event, the crew must leave "parc fermé," and no crew member or their service crew may re-enter. When the time for lodging protests has expired, the crews can move their vehicles, except those involved in a protest, the six first places of each category, and any cars selected by the Sporting Steward or the Race Steering Committee.

The protested vehicles, the first six places in each category, and those selected must remain in the "parc fermé," and the competitors and their services can only enter when the Sports Commissioner requests it and to carry out the interventions that only he indicates. These cars will be subject to a final review (Article 29).

26.6. Penalties

Any violation of the "parc fermé" rules means disqualification from the stage in which the breach occurs and disqualification from the event if the violation occurs in "parc fermé" at the end of the event.



Señalizaciones / Signs



FONDO AMARILLO CON CRONÓMETRO

Inicio de una zona de control /
Adentro, un auto no puede circular en reversa o detenerse.

YELLOW BACKGROUND WITH STOPWATCH

Start of a control zone
Inside, a car cannot reverse or stop.



FONDO CREMA CON RAYAS TRANSVERSALES

Final de una zona de control
Un auto con problemas debe pasar después de la señal.

CREAM BACKGROUND WITH TRANSVERSAL STRIPES

End of a control or technical zone
A car with problems must pass after the signal.



FONDO ROJO CON CRONÓMETRO

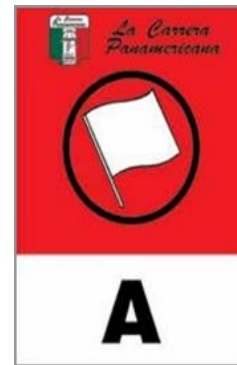
Control CH
El oficial del control anota la hora de paso.

Se penaliza adelanto o retraso.

RED BACKGROUND WITH STOPWATCH

"CH" Control
The control marshal writes down the passing time.

Early or late arrival is penalized.



FONDO ROJO CON BANDERA

Inicio de Sección de Velocidad – Control A.
El oficial del control anota la hora de paso, da la salida.

Los competidores deben usar cascos y cinturones de seguridad.

RED BACKGROUND WITH FLAG

Start of Speed Section – A Control
The control marshal writes down the passing time, gives the start to the crew.



FONDO AZUL CON CRONÓMETRO

Control CH-P
El oficial del control anota la hora de paso.

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

BLUE BACKGROUND WITH STOPWATCH

"CH-P" Control
The control marshal writes down the passing time.

Early arrival is not penalized; a delay of up to 15 cumulative minutes is allowed.



FONDO ROJO CON BANDERA DE CUADROS

Final de una zona de velocidad.
Prepararse para hacer ALTO después del banderazo.

RED BACKGROUND WITH CHECKERED FLAG

End of a Speed Section.
Prepare to STOP after the flag.



FONDO AMARILLO CON BANDERA DE CUADROS

Final de una sección de velocidad.
Se ubica antes del control B.

YELLOW BACKGROUND WITH CHECKERED FLAG

End of a Speed Section.
It is located before "B" Control.



FONDO ROJO CON PALABRA ALTO

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

RED BACKGROUND WITH THE "ALTO"

"C" Control
The car must make a mandatory STOP and the control marshal shall write down the passing time through Control B.



Carnet de Tiempos / Timecard

Reglamento / Rule Book 2024

 La Carrera Panamericana / Day 3, CD. MÉXICO / QUERÉTARO TARJETA DE TIEMPOS / TIME CARD 1 / 2			
SECCIÓN / SECTION 1		USO COMPETIDOR COMPETITOR'S USE CH	USO COMPETIDOR COMPETITOR'S USE VELOCIDAD / TIMED
CHP 0	SALIDA REAL STARTING TIME H M S → TIEMPO IDEAL IDEAL TIME H M S 0 45 00 CH 1	HORA PREVISTA ARRIVAL TIME CH 1 H M S	
CH 1	SALIDA REAL STARTING TIME H M S → TIEMPO IDEAL IDEAL TIME H M S 2 00 00 CH 2	HORA PREVISTA ARRIVAL TIME CHP 2 H M S	
SECCIÓN / SECTION 3 +		REAGRUPAMIENTO / REGROUP	
CHP 2	ENTRADA A REAGRUPAMIENTO REGROUP IN H M S → TIEMPO IDEAL IDEAL TIME H M S 0 30 00 CH 3	HORA PREVISTA ARRIVAL TIME CH 3 H M S	
CH 3	SALIDA DE REAGRUPAMIENTO REGROUP OUT H M S → TIEMPO IDEAL IDEAL TIME H M S 0 20 00 CH 4	HORA PREVISTA ARRIVAL TIME CH 4 H M S	
SECCIÓN / SECTION 5		VELOCIDAD / TIMED	
A 5	SALIDA REAL STARTING TIME H M S → TIEMPO IDEAL IDEAL TIME H M S 0 15 00 CH 5	HORA PREVISTA ARRIVAL TIME CH 5 H M S	A5 M S B5 M S 1/10 M S 1/10
A 6	SALIDA REAL STARTING TIME H M S → TIEMPO IDEAL IDEAL TIME H M S 0 20 00 CH 6	HORA PREVISTA ARRIVAL TIME CH 6 H M S	A6 M S B6 M S 1/10 M S 1/10
CONTINUA EN TARJETA 2 AL REVERSO / PLEASE CONTINUE IN CARD 2 (BACK)		TIEMPO SUBTOTAL 1 / SUBTOTAL TIME 1	
		H M S	H M S

HCH / CCP / La Carrera Panamericana

Tutorial LCP Academy "Carnet de tiempos"

<https://www.youtube.com/watch?v=ZXiiCsxM118>



Carnet de Tiempos / Timecard

Reglamento / Rule Book 2024



La Carrera Panamericana

Día / Day 3, CD. MÉXICO / TOLUCA
 TARJETA DE TIEMPOS / TIME CARD 2 / 2

AUTO No.
 CAR No.

--

USO COMPETIDOR
 COMPETITOR'S USE
 VELOCIDAD / TIMED

	USO COMPETIDOR COMPETITOR'S USE CH	TIEMPO SUBTOTAL 1 ANTERIOR / PREVIOUS SUBTOTAL TIME 1 VELOCIDAD / TIMED																											
SECCIÓN / SECTION 7	CH 7	TIEMPO SUBTOTAL 1 ANTERIOR / PREVIOUS SUBTOTAL TIME 1 VELOCIDAD / TIMED	H M S H M S																										
SALIDA REAL STARTING TIME A 7 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table> + → <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>0</td><td>45</td><td>00</td></tr></table> TIEMPO IDEAL IDEAL TIME H M S FIRMA DEL CONTROL / SIGN CONTROL CHP 7 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S	0	45	00	H	M	S	HORA PREVISTA ARRIVAL TIME CHP 7 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table> A7 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table> B7 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td><td>1/10</td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table>	M	S	M	S	M	S	1/10	M	S	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S	M	S
H	M	S																											
0	45	00																											
H	M	S																											
H	M	S																											
M	S																												
M	S																												
M	S	1/10																											
M	S																												
H	M	S																											
M	S																												
SECCIÓN / SECTION 8	CH 8	SERVICIO / SERVICE TIEMPO SUBTOTAL 2 / SUBTOTAL TIME 2	H M S H M S																										
ENTRADA AL SERVICIO / SERVICE IN CHP 7 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table> TIEMPO IDEAL IDEAL TIME H M S FIRMA / SIGN CH 8 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>1</td><td>25</td><td>00</td></tr></table>	H	M	S	1	25	00	HORA PREVISTA ARRIVAL TIME CH 8 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S											
H	M	S																											
1	25	00																											
H	M	S																											
H	M	S																											
H	M	S																											
SECCIÓN / SECTION 9	CH 9																												
SALIDA SERVICIO SERVICE OUT CH 8 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table> + → <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>0</td><td>40</td><td>00</td></tr></table> TIEMPO IDEAL IDEAL TIME H M S CH 9 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S	0	40	00	H	M	S	HORA PREVISTA ARRIVAL TIME CH 9 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S																
H	M	S																											
0	40	00																											
H	M	S																											
H	M	S																											
SECCIÓN / SECTION 10	CH 10	VELOCIDAD / TIMED																											
SALIDA REAL STARTING TIME A 10 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table> + → <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>0</td><td>20</td><td>00</td></tr></table> TIEMPO IDEAL IDEAL TIME H M S CH 10 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S	0	20	00	H	M	S	HORA PREVISTA ARRIVAL TIME CH 10 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table> A10 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table> B10 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td><td>1/10</td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table>	M	S	M	S	M	S	1/10	M	S	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table>	M	S			
H	M	S																											
0	20	00																											
H	M	S																											
H	M	S																											
M	S																												
M	S																												
M	S	1/10																											
M	S																												
M	S																												
SECCIÓN / SECTION 11	CH 11	VELOCIDAD / TIMED																											
SALIDA REAL STARTING TIME A 11 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table> + → <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>0</td><td>20</td><td>00</td></tr></table> TIEMPO IDEAL IDEAL TIME H M S CH 11 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S	0	20	00	H	M	S	HORA PREVISTA ARRIVAL TIME CH 11 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table> A11 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table> B11 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td><td>1/10</td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table>	M	S	M	S	M	S	1/10	M	S	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table>	M	S			
H	M	S																											
0	20	00																											
H	M	S																											
H	M	S																											
M	S																												
M	S																												
M	S	1/10																											
M	S																												
M	S																												
SECCIÓN / SECTION 12	CHP 12 META	VELOCIDAD / TIMED																											
SALIDA REAL STARTING TIME A 12 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table> + → <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>0</td><td>55</td><td>00</td></tr></table> TIEMPO IDEAL IDEAL TIME H M S CHP 12 META <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S	0	55	00	H	M	S	HORA PREVISTA ARRIVAL TIME CHP 12 META <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td></tr></table>	H	M	S	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table> A12 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table> B12 <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td><td>1/10</td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table>	M	S	M	S	M	S	1/10	M	S	<table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"><tr><td>M</td><td>S</td></tr></table>	M	S			
H	M	S																											
0	55	00																											
H	M	S																											
H	M	S																											
M	S																												
M	S																												
M	S	1/10																											
M	S																												
M	S																												
		TIEMPO TOTAL DÍA 3 / TOTAL TIME DAY 3	H M S H M S																										

HCH / CCP / La Carrera Panamericana

Tutorial LCP Academy "Carnet de tiempos"

<https://www.youtube.com/watch?v=ZXiiCsxM118>



XI. ESCRUTINIO

ARTÍCULO 27. REQUERIMIENTOS

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

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

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

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

Los autos o competidores que no pasen el escrutinio serán excluidos del evento.

Al finalizar la carrera, en el último arco de llegada, los oficiales de escrutinio indicarán a los competidores seleccionados por la organización que sus autos deberán ser sellados en el compartimiento del motor y que deberán permanecer en "Parque Cerrado" para que se trasladen posteriormente (una hora aproximadamente) al sitio donde se llevará a cabo el escrutinio final. Los competidores seleccionados deberán llevar sus autos (personalmente o por la persona que designen) dentro de la caravana que irá al sitio de escrutinio y deberán llevar a su personal técnico, con las herramientas necesarias, para que lleven a cabo las acciones de desarmado, o de cualquier tipo técnico que les indiquen los oficiales de escrutinio. Una vez revisado el auto, el oficial de escrutinio les permitirá salir del recinto.

ARTÍCULO 28. ANTES Y DURANTE EL EVENTO

28.1. Escrutinio

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

Al presentarse al escrutinio, se debe entregar el Expediente Técnico y de Seguridad de Competidores con los sellos de autorización de:

- a) Revisión Administrativa.
- b) Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C. (FEMADAC), para demostrar que poseen licencia válida expedida por ellos.
- c) Revisión Médica (Capítulo IV-6.4).

XI. SCRUTINEERING

ARTICLE 27. REQUIREMENTS

The data contained in the registration form and the competing car's Technical and Safety File must be true and match the actual technical specifications of the car.

To start the scrutineering process, the competitors must be holders of a valid regular driver's license and sports license from their country of origin and the one issued by the FEMADAC.

The car must be presented to scrutineering with all the mandatory official and publicity stickers.

Once the inspection is approved, an authorization sticker will be placed on the car and helmet of each competitor, which must remain attached throughout the event.

The event will exclude cars or competitors that do not pass the scrutineering.

At the end of the race, in the last arrival arch, the scrutineering officials will indicate to the competitors selected by the organization that their cars must be sealed in the engine compartment and that they must remain in "Parc Fermé" so that they can move later (approximately one hour) to the place where the final scrutineering will take place. The selected competitors must take their cars (personally or by the person they designate) within the caravan that will go to the scrutineering site and take their technical staff, with the necessary tools, to carry out the disassembly actions or of any specialized type indicated by the scrutineers. Once the car has been checked, the scrutineering marshal will allow them to leave the premises.

ARTICLE 28. BEFORE AND DURING THE EVENT

28.1. Scrutineering

Except for the crew, only one additional person per car is allowed in the scrutineering area.

When presenting to scrutineering, the Competitors Technical and Safety File must be delivered with the following authorization stamps:

- a) Administrative Review.
- b) Federación Mexicana de Automovilismo Deportivo, A.C.(FEMADAC), to show that they have a valid license issued by them.
- c) Medical Review (Chapter IV-6.4).



En caso de no contar con los sellos antes mencionados, no se realizará la Revisión Técnica y de Seguridad y se aplicará una penalización de 1 minuto.

Si un vehículo no pasa el escrutinio al no cumplir con lo estipulado en el Reglamento, los Comisarios Deportivos puede fijar una hora límite para que los participantes hagan las modificaciones necesarias.

Si finalmente el auto de competencia no cumple con lo estipulado en el Reglamento, quedará excluido del evento.

28.2. Revisiones hechas en el escrutinio

El escrutinio que se lleva al cabo antes de iniciar el evento es de naturaleza general.

- a) Tanto el chasis como el motor se marcarán y se colocarán sellos en los lugares que el escrutinador considere convenientes para posibles futuras revisiones durante la competencia.
- b) Si el Comité Directivo de Carrera lo considera necesario o a solicitud de los Comisarios Deportivos, el auto de competencia puede ser revisado detalladamente antes, durante o después del término de la competencia; incluso midiendo su cilindrada, entre otras cosas.
- c) Si el auto requiere de lastre, éste debe estar soldado o fijado de manera permanente y se sellará (lacrará) para posibles revisiones futuras.
- d) La revisión administrativa se realizará para todos los miembros de la tripulación (piloto, copiloto y piloto/copiloto de reserva), e incluye lo siguiente:

Revisión de las licencias de tránsito vigentes de su país de origen.

1. Revisión de las licencias deportivas vigentes del país de origen y de la FEMADAC.
 2. Entregar una copia del seguro de responsabilidad civil y daños a terceros para el vehículo de servicio. Este seguro es válido para todo el evento y en todo el territorio mexicano.
- e) El escrutinio para competidores y autos de competencia se realizará en las fechas y lugares indicados, (Capítulo IV-6.5).

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

Estas calcomanías serán entregadas durante la revisión administrativa presentando el Carnet Digital Técnico y de Seguridad totalmente lleno y sellado por cada área.

Los autos o competidores que no pasen el escrutinio serán excluidos del evento.

If you do not have the above stamps, the Technical and Safety Review will not be carried out, and a 1-minute penalty will be applied.

After scrutineering, if a vehicle does not comply with the regulations, the Sporting Steward may set a deadline for the vehicle to make the necessary modifications.

If the deadline expires and the car still does not comply with the provisions of the Regulations, it will be excluded from the event.

28.2. Items checked during scrutineering

The scrutineering process that is carried out before the start of the event is general.

- a) The chassis and the engine will be marked, and stickers will be placed in the places that the scrutineer considers convenient for possible future revisions during the competition.
- b) If the Race Steering Committee considers it necessary or at the request of the Sporting Steward, the competition car can be reviewed in detail before, during, or after the end of the competition, even measuring its displacement, among other things.
- c) If the car requires ballast, it must be permanently welded, fixed, and sealed for possible future revisions.
- d) The administrative review includes all crew members (driver, co-driver, and reserve driver/co-driver) and consists of the following:

Review of current driver's licenses from their country of origin.

1. Review of current sports licenses from the country of origin and FEMADAC.
 2. Provide a copy of the third-party liability and damage insurance for the service vehicle. This insurance is valid for the entire event and throughout Mexico.
- e) The competitors and competing cars will be scrutinized on the dates and places established. (Chapter IV-6.5).

Once the scrutineering is approved, an authorization sticker will be placed that must remain attached to the car throughout the event in the car and on the helmet of each competitor.

These decals will be delivered during the administrative review by presenting each area's fully filled and stamped Technical and Safety Digital Card.

The event will exclude cars or competitors that do not pass the scrutineering.



28.3. Equipo de seguridad de los competidores y del auto de competencia.

Todos los competidores y sus autos de competencia deben cumplir con los puntos de seguridad (Capítulo IX). El incumplimiento con estos será motivo de exclusión del evento.

28.4. Revisiones adicionales

En cualquier momento y lugar durante el evento se podrán realizar revisiones adicionales a los competidores o al auto de competencia. Los competidores serán los responsables de asegurarse que durante todo el evento ellos y su auto de competencia cumplan con los requerimientos técnicos y administrativos.

A juicio de los Comisarios Deportivos rehusarse a presentar un auto de competencia o el competidor mismo a una revisión será motivo de descalificación de la etapa o del evento.

28.5. Marcas y sellos en el auto

La tripulación será responsable de que las marcas y sellos colocados en el auto durante el escrutinio inicial permanezcan intactos hasta el final del evento.

Si en cualquier momento se detecta que faltan estos sellos o marcas, la tripulación quedará descalificada del evento.

28.6. Fraude

Cualquier fraude que se descubra, especialmente el hecho de remover, modificar o retocar los sellos o marcas que fueron colocados sobre el auto y el casco resultará en la descalificación inmediata de la tripulación, así como de cualquier otra tripulación, equipo de servicio o participante que haya cooperado de cualquier forma en este acto. Los elementos sujetos a sellos son: Cascos, Carburadores, módulos de encendidos y block motor.

ARTÍCULO 29. CONTROL FINAL

29.1. Último Parque Cerrado

Al llegar al final del evento la tripulación debe dirigirse inmediatamente al "parque cerrado" en donde todos los vehículos se revisarán para:

- a) Verificar que el auto corresponde al que fue presentado al escrutinio inicial (Artículo 28). b) Revisar si existen causas para imponer penalizaciones.

29.2. Ausencia de marcas o sellos

La ausencia de alguna de las marcas o sellos colocados durante el escrutinio inicial, (Artículo 28.2) implicará la descalificación del evento.

28.3. Safety equipment of the competitors and the competition car.

All competitors and their racing cars must comply with safety requirements (Chapter IX). Failure to comply with these requirements will be grounds for exclusion from the event.

28.4. Additional inspections

During the event, additional checks may be carried out on the competitors or the racing car. Competitors will ensure that they and their racing cars comply with the technical and administrative requirements throughout the event.

In the opinion of the Sports Commissioner, refusing to submit a competition car or the competitor himself to a review will be grounds for disqualification from the stage or event.

28.5. Marks and stickers on the car

The crew will be responsible for ensuring that the marks and stickers placed on the car during the the pre-event scrutineering remain intact until the end of the event.

If, at any time, these stickers or markings are found to be missing, the crew will be disqualified from the event.

28.6. Fraud

Any fraud that is discovered, especially removing, modifying, or retouching the stickers or marks that were placed on the car and the helmet, will result in the immediate disqualification of the crew, as well as any other crew, service team, or participant who has cooperated in any way in this act. Items subject to stickers include Helmets, carburetors, ignition modules, and engine blocks.

ARTICLE 29. FINAL CONTROL

29.1. Last Parc fermé

Upon reaching the end of the event, the crew must immediately go to the "parc fermé" where all the vehicles will be checked for:

- a) Verify that the car is the same as it was presented to the the pre-event scrutineering (Article 28). b) Check if there are causes to impose penalties.

29.2. Absence of marks or stickers

The absence of any marks or stickers placed during the the pre-event scrutineering (Article 28.2) will result in disqualification from the event.



29.3. Inspección final de autos ganadores

El auto de competencia de los 6 primeros lugares absolutos y/o de cada categoría o cualquier otro auto puede ser seleccionado por los oficiales para ser sometido a una revisión detallada e incluso para que se lleve a cabo el desmantelamiento del auto o motor de acuerdo con el criterio de los Comisarios Deportivos; o cuando se reciba una protesta o por decisión del Comité Directivo de Carrera.

29.4. Costo de desmantelar un auto

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

Si la protesta procede, el depósito y el 90% del monto de la protesta serán reembolsados al protestante y todos los gastos deben ser pagados por el protestado que está en falta (Artículo 31.2).

29.5. Inspección adicional

Si un auto es revisado o desmantelado al final del evento; será la responsabilidad de la tripulación aportar un mecánico para retirar una de las cabezas de su motor para verificar su cilindrada o para realizar cualquier otra operación necesaria al auto de competencia. Es obligatorio que los participantes tengan una junta extra de la cabeza del motor disponible para este propósito.

En el caso de protestas, éstas deberán ser específicas y relacionadas con un solo concepto por protesta y deben cumplir con lo estipulado en Artículo 31.1 - Inciso 3.

XII. PENALIZACIONES Y AMONESTACIONES

ARTÍCULO 30. RESUMEN DE PENALIZACIONES Y AMONESTACIONES

En este capítulo se presenta un resumen de las penalizaciones y amonestaciones que se indican en el cuerpo de este reglamento. Si existe alguna diferencia entre este resumen y la referencia original a la regla dentro del cuerpo de este documento; lo descrito en el cuerpo será considerado como válido.

Si en el cuerpo del reglamento hay alguna referencia a una amonestación o penalización que no está mencionada en este resumen; la penalización se considerará válida y podrá aplicarse de acuerdo con el criterio del Comité Directivo de Carrera o de los Comisarios Deportivos.

29.3. Final inspection of winning cars

The competition car of the first 6 absolute places and/or of each category or any other car can be selected by the officials to be subjected to a detailed review and even to carry out the dismantling of the car or engine following the criteria of the Sports Commissioner; or when a protest is received or by decision of the Race Steering Committee.

29.4. Cost to dismantle a car

If the dismantling mentioned above is the result of a protest, in addition to the cost of this, the claimant must pay in advance a deposit that covers all the expenses involved, including the costs derived from such an operation plus the fees claimed by the protested party and that have been authorized by the Sporting Steward.

If the protest turns out to be founded, the deposit and 90% of the protest fee are reimbursed to the claimant, and all expenses related to the dismantling are charged to the defaulting competitor (Article 31.2).

29.5. Additional inspection

If a car is serviced or dismantled at the end of the event, the crew is responsible for providing a mechanic to remove one of the heads of its engine to verify its displacement or to carry out any other necessary operation on the racing car. Participants must have an extra cylinder head gasket available for this purpose.

In the case of protests, these must be specific and only related to one concept per protest and must comply with the requirements outlined in Article 31.1 - Item 3.

XII PENALTIES AND WARNINGS

ARTICLE 30. SUMMARY OF PENALTIES AND WARNINGS

This chapter summarizes the penalties and warnings mentioned in these Regulations. If there is a difference between these summaries and the text of the rule in its specific section, the text of the particular section will deem valid.

If there is any reference to a warning or penalty in the Regulations not mentioned in this summary, the penalty will be considered valid and may be applied according to the criteria of the Race Steering Committee or the Sporting Steward.



Este resumen es solamente una guía para los competidores y sirve como una referencia rápida de las penalizaciones y amonestaciones que se podrán aplicar durante el transcurso de todo el evento.

30.1. Penalizaciones

1. Presentarse a escrutinio sin cumplir con los requisitos de publicidad obligatoria y sin haberla colocado en el auto de competencia - Penalización: Exclusión del evento, (Artículo 14.2). La ausencia de la publicidad obligatoria o si no está bien fijada o no se ve claramente - Penalización: 30 segundos por etapa. Si la falta persiste, a criterio del Comité Directivo de Carrera la sanción puede ser mayor, (Artículo 14.3).
2. No contar con autorización médica para competir - Penalización: Exclusión del evento, (Capítulo VII. Artículo 8 b) y Artículo 28.1).
3. No presentarse a la junta de copilotos antes de iniciar el evento - Penalización: 30 segundos, (Capítulo XIV, Artículo 33.5).
4. No presentarse a la junta de instrucciones para pilotos antes de iniciar el evento - Penalización: 30 segundos, (Capítulo XIV, Artículo 33.5).
5. No participar en el arranque ceremonial con al menos uno de los miembros registrados de la tripulación conduciendo el auto - Penalización: 30 segundos, (Capítulo X, Artículo 22 inciso j).
6. No presentarse a la junta para el personal de los servicios de las tripulaciones - Penalización: 1 minuto, (Capítulo XIV, Artículo 33.5).
7. No presentarse a la junta de pilotos (piloto y copiloto) antes de iniciar el evento - Penalización: 30 segundos, (Capítulo XIV, Artículo 33.5).
8. No presentarse ninguno de los miembros de la tripulación a las juntas de pilotos y a las ceremonias de premiación después de cada etapa - Penalización: 30 segundos y la tripulación pierde su derecho a recibir el trofeo que le corresponde y su derecho a protestar y apelar los resultados de la etapa y a solicitar una revisión de los resultados, (Capítulo XIV Artículo 33.5).
9. No presentarse ninguno de los miembros de la tripulación a la ceremonia final de premiación para la entrega de los resultados y trofeos finales - Penalización: La tripulación pierde su derecho a recibir el trofeo que le corresponde y pierde su derecho a protestar y a apelar los resultados, (Capítulo XIV Artículo 33.1).
10. No obtener la calcomanía OK que permite la participación en el evento - Penalización: Exclusión del evento, (Capítulo IV 6.7 b).
11. No cumplir con los requisitos obligatorios de seguridad ni con los requisitos de elegibilidad de los autos de competencia y de los competidores Penalización: Exclusión del evento, (Artículos 4, 5, 8,15, 16, 18 y 20).

This summary is only a guide for the competitors and serves as a quick reference to the penalties and warnings that may be applied during the event.

30.1. Penalties

1. Show up for scrutineering without complying with the mandatory publicity requirements or placing it in the competition car - Penalty: Exclusion from the event (Article 14.2). The absence of mandatory advertising or if it is not well posted or not seen - Penalty: 30 seconds per stage. If the fault persists, at the discretion of the Race Steering Committee, the penalty may be higher (Article 14.3).
2. Not having medical clearance to compete - Penalty: Exclusion from the event (Chapter VII. Article 8 b and Article 28.1).
3. Not attending the co-drivers meeting before starting the event - Penalty: 30 seconds (Chapter XIV, Article 33.5).
4. Not showing up to the driver briefing meeting before the start of the event - Penalty: 30 seconds (Chapter XIV, Article 33.5).
5. Fail to participate in the ceremonial start with at least one registered crew member driving the car - Penalty: 30 seconds (Chapter X, Article 22, paragraph j).
6. Failure to attend the meeting for crew services personnel - Penalty: 1 minute (Chapter XIV, Article 33.5).
7. Not showing up to the drivers' meeting (driver and co-driver) before starting the event - Penalty: 30 seconds (Chapter XIV, Article 33.5).
8. None of the crew members appear at the drivers' meetings and award ceremonies after each stage - Penalty: 30 seconds, and the crew loses its right to receive the corresponding trophy and its right to protest and appeal the results of the stage and request a review of the results, (Chapter XIV Article 33.5).
9. None of the crew members appear at the final award ceremony to deliver final results and trophies - Penalty: The crew loses its right to receive the corresponding trophy and to protest and appeal the results (Chapter XIV Article 33.1).
10. Not getting the OK sticker that allows participation in the event - Penalty: Exclusion from the event (Chapter IV 6.7 b)
11. Failing to meet the competing cars' and competitors' mandatory safety and eligibility requirements Penalty: Exclusion from the event (Articles 4, 5, 8,15, 16, 18, and 20).



12. Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva cometida por un competidor o participante, se juzgará por los Comisarios Deportivos quienes, a su criterio podrán imponer una amonestación o penalización que puede llegar hasta la descalificación del evento, (Artículo 7.5).
13. El uso indebido del logotipo, diseño y marca "La Carrera Panamericana" será motivo de una penalización que se definirá por el Comité Directivo de Carrera pudiendo llegar hasta una sanción legal, (Artículo 7.7).
14. Un competidor menor de 18 años manejando el auto de competencia - Penalización: Descalificación del evento, (Artículo 8.2).
15. No contar con las licencias ni seguros requeridos - Penalización: Exclusión del evento, (Artículo 8.3).
16. Conducir el auto de competencia con un sólo competidor o más de dos personas a bordo - Penalización: Descalificación del evento, (Artículo 8.5).
17. Sustituir a un tripulante sin avisar al Comité Directivo de Carrera y a los Comisarios Deportivos o sustituir a un tripulante por otro que no esté registrado - Penalización: Descalificación de la etapa, (Artículo 8.6).
18. Falta del Carnet Digital Técnico y de Seguridad de Competidores o que no haya correspondencia con los miembros de la tripulación registrada - Penalización: Descalificación de la etapa, (Artículo 8.7 c).
19. Falta de un número lateral de competencia - Penalización: 30 segundos en cada etapa, (Artículo 10.5).
20. Falta del número posterior - Penalización: 10 segundos en cada etapa, (Artículo 10.5).
21. Falta de ambos números laterales de competencia - Penalización: Descalificación de la etapa, (Artículo 10.5).
22. Por segunda vez, (Después de haber recibido una advertencia), la ausencia de la rotulación de los datos del tripulante en el auto de competencia y/o casco, Penalización: 1 minuto en la etapa en que se detecta la falta y 1 minuto por cada etapa en la que se repite la falta, (Artículo 10.7).
23. Presentarse a escrutinio sin la rotulación de los datos del tripulante en el auto de competencia y/o casco - Penalización: Exclusión del evento, (Artículo 10.7).
24. Infringir las leyes de tránsito - Penalizaciones: a) Penalización mínima: 30 segundos. b) Penalización máxima: Descalificación del evento a juicio de los Comisarios Deportivos, (Artículo 11)
12. Any incorrect, fraudulent, or unsportsmanlike action committed by a competitor, or a participant will be judged by the Sporting Steward, who, at his sole discretion, may impose warnings or penalties that can result in disqualification from the event.
13. The improper use of the logo, design, and brand "La Carrera Panamericana" will be a reason for a penalty defined by the Race Steering Committee and may even result in a legal sanction (Article 7.7).
14. A competitor under 18 driving the competition car - Penalty: Disqualification from the event (Article 8.2).
15. Not having the required licenses or insurance - Penalty: Exclusion from the event (Article 8.3).
16. Driving the competition car with only one competitor or more than two people on board - Penalty: Disqualification from the event (Article 8.5).
17. Substituting a crew member without notifying the Race Steering Committee and the Sporting Steward or replacing a crew member with another not registered - Penalty: Disqualification from Stage (Article 8.6).
18. Absence of the Technical and Safety Digital Card or if there is no match with the registered crew members - Penalty: Disqualification from the stage (Article 8.7 c).
19. Lack of a lateral competition number - Penalty: 30 seconds in each stage (Article 10.5).
20. Lack of the back number - Penalty: 10 seconds in each stage (Article 10.5).
21. Lack of lateral competition numbers - Penalty: Disqualification from Stage (Article 10.5).
22. For the second time (after having received a warning), the absence of the crew member's data labeling on the competition car or helmet, Penalty: One (1) minute in the stage where the fault is found and 1 minute for each stage where the fault is repeated (Article 10.7).
23. Show up for scrutineering without labeling the crew member's data on the competition car or helmet - Penalty: Exclusion from the event (Article 10.7).



25. Realizar reparaciones al auto de competencia en un lugar prohibido - Penalización: 2 minutos, (Artículo 12.1).
26. Remolcar, empujar o transportar el auto de competencia en otro vehículo o recibir ayuda de terceros - Penalizaciones: a) Penalización mínima: Descalificación de la sección (tiempo máximo asignado a la Sección de Velocidad más 1 minuto en los controles de tiempo al inicio y al final de la sección). b) Penalización máxima: Descalificación de la etapa o del evento si la falta se haya repetido de acuerdo con el juicio de los Comisarios Deportivos, (Artículo 12.2).
27. Obstruir el paso de otros competidores, no permitir que rebasen en una Sección de Velocidad o mostrar actitud antideportiva en cualquier momento durante todo el evento - Penalización: Descalificación de la etapa o del evento, (Artículo 12.3).
28. No registrar o identificar el vehículo de servicio o apoyo de la tripulación - Penalización: 1 minuto (1a vez), 3 minutos por etapa (2da o más veces), (Artículo 13.1.a).
29. No tener seguro vigente de responsabilidad civil y de daños a terceros para el vehículo de servicio - Penalización: Exclusión del evento, (Artículo 13.1.b).
30. Vehículo de servicio o apoyo circulando durante la competencia entre los autos insignia y la "barredora" o rebasar a este último sin autorización del oficial que la maneja - Penalización: Descalificación de la etapa, (Artículo 13.2).
31. Vehículo de servicio o apoyo circulando o estacionado inapropiadamente en una Sección de Velocidad en donde se esté llevando a cabo la competencia - Penalización: Descalificación del evento, (Artículo 13.3).
32. No cumplir con las características técnicas establecidas y/o hacer modificaciones no autorizadas a los autos de competencia - Penalización: Descalificación del evento, (Artículos 16 y 18)
33. Utilizar llantas no autorizadas - Penalización: Descalificación de la etapa, (Artículos 16 y 18.8 f)
34. Presentarse a escrutinio sin haber instalado el módulo de ignición MSD o el limitador de RPMs Mallory - Penalización: Exclusión del evento, (Artículos 16.1, 16.2, 16.4).
35. Usar gasolina para avión - Penalización: Descalificación del evento, (Artículo 17).
36. Cargar combustible fuera de las gasolineras o zonas de servicio o transportar combustible en el auto de competencia o en el vehículo de servicio o apoyo durante la competencia - Penalización: Descalificación de la etapa, (Artículo 17).
24. Breaking traffic laws Penalties: a) Minimum penalty: 30 seconds. b) Maximum penalty: Disqualification from the event at the discretion of the Sporting Steward (Article 11)
25. Carry out repairs to the racing car in a prohibited place - Penalty: 2 minutes (Article 12.1).
26. Towing, pushing, or transporting the competing car in another vehicle or receiving help from third parties - Penalties: a) Minimum penalty: Disqualification from the section (maximum time assigned to the Speed Section plus 1 minute at the time controls at the beginning and end of the section). b) Maximum penalty: Disqualification from the stage or the event if the offense has been repeated according to the judgment of the Sporting Steward (Article 12.2).
27. Block other competitors, not allowing them to pass in a Speed Section or show an unsportsmanlike attitude during the event - Penalty: Disqualification from Stage or Event (Article 12.3).
28. Failing to register or identify crew service or support vehicle - Penalty: One (1) minute (1st time), 3 minutes per stage (2nd or more times) (Article 13.1.a).
29. Not having current civil liability and third-party damage insurance for the service vehicle - Penalty: Exclusion from the event (Article 13.1.b).
30. Service or support vehicle running during the competition between the flagship cars and the "sweeper" or passing the latter without authorization from the official driving it - Penalty: Disqualification from Stage (Article 13.2).
31. Service or support vehicle running or parked inappropriately in a Speed Section where the competition occurs - Penalty: Disqualification from the event (Article 13.3).
32. Not complying with the established technical characteristics or making unauthorized modifications to the competition cars - Penalty: Disqualification from the event (Articles 16 and 18)
33. Using unauthorized tires - Penalty: Disqualification from the stage (Article 16 18.8 f)
34. Show up for scrutineering without having installed the MSD ignition module or the Mallory RPM limiter - Penalty: Exclusion from the event (Articles 16.1, 16.2, 16.4).
35. Using airplane fuel Penalty: Disqualification from the event (Article 17).
36. Refueling in places other than gas stations or service areas or transporting fuel in the competition car or the service or support



37. Utilizar un parabrisas de un material que no sea cristal inastillable - Penalización: Descalificación del evento, (Artículo 18.3 c).
38. El auto de competencia no cumple con el peso especificado - Penalización: Descalificación de la etapa, (Artículo 16 y 18.12).
39. Autos de competencia que después de haber pasado por el escrutinio, el auto de no cumple con los requerimientos técnicos estipulados en este reglamento - Penalización: Exclusión del evento o la transferencia del auto a la categoría de Autos de Exhibición previo acuerdo del Comité Directivo de Carrera junto con los Comisarios Deportivos y el participante, (Artículos 19.1 y 19.2).
40. Usar cinturones de seguridad con más de 5 años de haberse fabricado o que no sean autorizados por el Director de Escrutinio - Penalización: Exclusión del evento o no poder continuar en el evento después de un accidente, (Artículo 20.5).
41. Fijar los asientos del auto de manera no autorizada - Penalización: Exclusión del evento, (Artículo 20.6).
42. Usar casco no homologado y certificado durante el Escrutinio inicial o que el casco no esté rotulado con el nombre, tipo de sangre, factor Rh y alergias del competidor - Penalización: Exclusión del evento hasta que se cumpla con el casco adecuado. Esta penalización puede aplicarse en cualquier momento durante la competencia, (Artículo 20.9)
43. Presentarse a escrutinio sin un dispositivo para proteger cabeza y cuello - Penalización: Exclusión del evento, (Artículo 20.9.h).
44. Usar overoles no autorizados por el Director de Escrutinio en cualquier momento durante la competencia - Penalización: Descalificación del evento (Artículo 20.10).
45. No cumplir con todos los requisitos y requerimientos que corresponden al equipo de seguridad obligatorio - Penalización: Exclusión del evento (Artículos 20.11 y 28.3).
46. Llegar tarde a la zona de formación o pasar atrasado por el arco de inicio de la etapa sin que esté bloqueado - Penalizaciones: a) 1 segundo por cada minuto de retraso, hasta un máximo de 15 minutos. b) Si el retraso es mayor a 15 minutos: 2 minutos, (Artículo 22.b).
47. Llegar más de 15 minutos tarde a la zona de formación o al pasar por el arco de inicio de la etapa - Penalización: 2 minutos, (Artículo 22.c). Nota: Una tripulación no tendrá justificación si no puede recoger su Tarjeta de Tiempos o cumplir con lo estipulado en los boletines de competencia de ese día por falta de tiempo.
48. Obstruir el paso de un competidor en la formación para el inicio de una etapa - Penalización: 1 minuto (Artículo 22.f).
- vehicle during the competition - Penalty: Disqualification from Stage (Article 17).
37. Using a windshield made of a material other than shatterproof glass - Penalty: Disqualification from the event (Article 18.3 c).
38. The competition car does not meet the specified weight - Penalty: Disqualification from the stage (Article 16 and 18.12).
39. Competition cars that, after passing scrutineering, do not meet the technical requirements outlined in this regulation - Penalty: Exclusion from the event or transfer of the car to the Show Cars category with the previous agreement of the Race Steering Committee together with the Sporting Steward and the participant, (Articles 19.1 and 19.2).
40. Using seat belts over 5 years old or not authorized by the Chief Scrutineer - Penalty: Exclusion from the event or inability to continue after an accident (Article 20.5).
41. Unauthorized fixing of car seat Penalty: Exclusion from the event (Article 20.6).
42. Wearing a helmet that is not approved and certified during the The pre-event scrutineering or if the helmet is not labeled with the name, blood type, Rh factor, and allergies of the competitor - Penalty: Exclusion from the event until the proper helmet is used. This penalty can be applied at any time during the competition (Article 20.9)
43. Show up for scrutineering without a device to protect the head and neck - Penalty: Exclusion from the event (Article 20.9.h).
44. Wearing overalls not authorized by the Chief Scrutineer at any time during the competition - Penalty: Disqualification from the event (Article 20.10).
45. 45. Not complying with all mandatory safety requirements and equipment - Penalty: Exclusion from the event (Articles 20.11 and 28.3).
46. Late arrival to the formation area or crossing through the stage's start arch when not blocked - Penalties: a) 1 second for every minute of delay, up to a maximum of 15 minutes. b) If the delay exceeds 15 minutes: 2 minutes (Article 22.b).
47. Arriving more than 15 minutes late to the formation area or when crossing through the stage start arch - Penalty: 2 minutes (Article 22.c). Note: A crew will not be justified if they cannot collect their Timecard or comply with the provisions of the competition bulletins for that day due to lack of time.



49. Pasar por el arco de inicio fuera de su orden de salida o de su hora ideal de paso - Penalización: 2 minutos. (Artículo 22.g).
50. Presentarse directamente al primer Control "CH" del día sin haber pasado por el arco y/o sin su Tarjeta de Tiempos - Penalización: Además de los 2 minutos, (Inciso #47), la tripulación arrancará al final de todos los competidores que sí arrancaron de acuerdo con su orden de salida. La tripulación mantendrá este nuevo orden por el resto de la etapa. No se le aplicarán más penalizaciones ese día por no haber pasado por el arco de inicio, (Artículo 22.i).
51. No respetar el orden de arranque - Penalización: 30 segundos más las penalizaciones adicionales que se acumulen por esta u otras acciones. (Artículo 22.2.b).
52. Llegar tarde más de 15 minutos acumulados a un control de tiempo (Control "CH-P" o "CH") o no presentarse - Penalización: 30 segundos en ese control y en todos los controles de tiempo siguientes, hasta el final de la etapa. Además, se le asignará a la tripulación el tiempo máximo de cada una de las Secciones de Velocidad restantes, (Artículos 22.2.c y 24.3).
53. No seguir la ruta especificada en el Libro de Ruta - Penalización: 30 segundos en ese control y en todos los controles de tiempo siguientes hasta el final de la etapa. Además, se le asignará a la tripulación el tiempo máximo de cada una de las Secciones de Velocidad restantes, (Artículo 22.4).
54. Entrar en una Zona de Control en sentido contrario al del evento, pasar dos veces por un control, entrar de nuevo a la Zona de Control o circular en reversa dentro de la Zona de Control - Penalización: 2 minutos (1ª vez), descalificación de la sección (2ª vez) o descalificación de la etapa (3ª vez), (Artículo 23.5).
55. Correcciones o enmendaduras en la Tarjeta de Tiempos - Penalización: 10 segundos (Artículo 23.6.3).
56. Error en cálculos en la Tarjeta de Tiempos - Penalización: 30 segundos por cada error. Entregar la Tarjeta de Tiempos sin el total de la suma de las Secciones de Velocidad en el arco de fin de etapa - Penalización: 1 minuto. (Artículo 23.6.d).
57. La ausencia del tiempo en un control de tiempo o dicho tiempo de paso no escrito en la Tarjeta de Tiempos, no entregar la Tarjeta de Tiempos oportunamente en un control por causas atribuibles a la tripulación, no entregar la Tarjeta de Tiempos en el arco de fin de etapa aun cuando el auto no haya pasado por el arco a tiempo o haber perdido la Tarjeta de Tiempos - Penalización: 1 minuto, (Artículos 23.6.d y 25.8).
58. No obedecer las instrucciones de un oficial de control - Penalización: 2 minutos. La penalización puede ser mayor, (Artículo 23.8).
48. Obstructing another competitor in the formation for the start of a stage - Penalty: 1 minute (Article 22.f).
49. 49. Passing through the starting arch in a different position from their original starting order or target time - Penalty: 2 minutes. (Article 22.g).
50. Showing directly to the first "CH" Control of the day without having gone through the arch or without the Timecard - Penalty: In addition to the 2 minutes (Item #47), the crew will start at the end of all the competitors who did start according to their starting order. The crew will keep this new starting order for the rest of the stage. No more penalties will be applied that day for not passing through the starting arch (Article 22.i).
51. Not respecting the starting order - Penalty: 30 seconds plus any additional penalties that accumulate for this or other actions. (Article 22.2.b).
52. Arriving more than 15 cumulative minutes late at a time control ("CH-P" or "CH" Control) or not showing up - Penalty: 30 seconds at that control and at all subsequent time controls until the end of the stage. In addition, the crew will be assigned the maximum time for each of the remaining Speed Sections (Articles 22.2.c and 24.3).
53. Not following the route specified in the Road Book - Penalty: 30 seconds at that control and at all subsequent time controls until the end of the stage. In addition, the crew will be assigned the maximum time for each of the remaining Speed Sections (Articles 22.4).
54. Entering a Control Zone in the opposite direction to the event, going through a control twice, re-entering the Control Zone or driving backward within the Control Zone - Penalty: 2 minutes (1st time), disqualification from the section (2nd time) or disqualification from the stage (3rd time), (Article 23.5).
55. Corrections or amendments to the Timecard - Penalty: 10 seconds (Article 23.6.3).
56. Calculation mistakes in the Timecard - Penalty: 30 seconds for each mistake. Deliver the Timecard without the total sum of the Speed Sections at the end of the stage arch - Penalty: 1 minute. (Article 23.6.d).
57. Missing a time from a Time Control or passage control on the Timecard, not handing in a Timecard on time at a post control due to the team's fault, and not handing a Timecard at the finish arch even if the car did not pass through the arch on time or lost the Timecard - Penalty: 1 minute. (Article 23.6.d and 25.8).
58. Not following the instructions of a control officer - Penalty: 2 minutes. The penalty may be higher (Article 23.8).



59. Pasar el control o arco de fin de etapa con más de 15 minutos de adelanto o atraso o no pasar por el arco - Penalización: 2 minutos, (Artículo 24.1.c).

60. Controles de tiempo ("CH-P" y "CH"): a) Adelanto menor a 5 minutos - Penalización: 15 segundos por cada minuto de adelantó. b) Adelanto mayor a 5 minutos - Penalización: 5 minutos. c) Atraso mayor a 1 minuto y menor a 15 minutos acumulados - Penalización: 5 segundo por cada minuto de atraso. d) Atraso mayor a 15 minutos acumulados - Penalización: 30 segundos en ese control y en todos los controles de tiempo siguientes, hasta el final de la etapa. Además, se le asignará a la tripulación el tiempo máximo de cada una de las Secciones de Velocidad restantes - (Artículos 22.2.c y 24.3). (Artículos 24.2.g, 24.2.i y 24.3).

61. Entrar a la Zona de Control con más de un minuto de adelanto - Penalización: 30 segundos por cada minuto de adelanto. La penalización puede ser mayor, (Artículo 24.2).

62. Presentarse a un control de tiempo con más de 15 minutos acumulados de atraso en una etapa o no presentarse - Penalización: 30 segundos en ese control, más todas las penalizaciones indicadas en el Artículo 22 (Artículos 24.3.a y 24.3.b).

63. Después de un accidente, no tener la autorización del Director de Escrutinio y del Director Médico para que el auto de competencia o los tripulantes puedan continuar en el evento - Penalización: Descalificación del evento, (Artículos 24.3.f.4 y 32.5).

64. No terminar una etapa y no avisar al Comité Directivo de Carrera ese mismo día que se desea continuar en la competencia - Penalización: Descalificación del evento, (Artículo 24.3.g). Si el competidor se presenta al Control "CH" y ahí se le permite arrancar (porque el oficial de control desconoce las circunstancias) de todas maneras se descalificará al competidor, (Artículo 24.3.h).

65. Si se le avisa al Comité Directivo de Carrera por escrito el mismo día; pero fuera de tiempo, el competidor podrá seguir participando siempre y cuando tenga la autorización de los Comisarios Deportivos y del Comité Directivo de Carrera quien deberá firmar la Tarjeta de Tiempos. La tripulación arrancará hasta atrás de todos los demás competidores, (Artículo 24.3.g).

66. Sección de Velocidad no iniciada o finalizada - Penalización: El menor tiempo de su categoría más 2 minutos. Si ninguna tripulación de la categoría termina una Sección de Velocidad - Penalización: el mayor tiempo de la categoría inmediata superior más 1 minuto. Este tiempo se conoce como "El tiempo máximo asignado a una Sección de Velocidad", (Artículo 24.3.j).

67. Iniciar una Sección de Velocidad en donde un competidor no tiene puesto el casco, no usa un protector de cabeza y cuello, no usa ropa resistente al fuego o no se ha abrochado el cinturón de

59. Pass the control or end of stage arch more than 15 minutes earlier or later or do not pass the arch - Penalty: 2 minutes (Article 24.1.c).

60. Time controls ("CH-P" and "CH"): a) Less than 5 minutes earlier - Penalty: 15 seconds for every minute earlier. b) More than 5 minutes earlier - Penalty: 5 minutes. c) Delay greater than 1 minute and less than 15 accumulated minutes - Penalty: 5 seconds for every minute late. d) Delay greater than 15 cumulative minutes - Penalty: 30 seconds at that control and subsequent time controls until the end of the stage. In addition, the crew will be assigned the maximum time for each of the remaining Speed Sections (Articles 22.2.c and 24.3). (Articles 24.2.g, 24.2.i and 24.3).

61. Entering the Control Zone more than one minute early - Penalty: 30 seconds for every minute early. The penalty may be higher (Article 24.2).

62. Show up for a time control with more than 15 cumulative minutes late in a stage or not showing up - Penalty: 30 seconds at that control, plus all the penalties outlined in Article 22 (Articles 24.3.a and 24.3.b).

63. After an accident, not having the authorization of the Chief Scrutineer and the Medical Director for the competition car or the crew to continue in the event - Penalty: Disqualification from the event (Article 24.3.f.4 and 32.5).

64. Not finishing a stage and not notifying the Race Steering Committee that same day that you want to continue in the competition - Penalty: Disqualification from the event (Article 24.3.g). If the competitor shows up at "CH" Control and is allowed to start (because the control marshal is unaware of the circumstances), the competitor will still be disqualified (Article 24.3.h).

65. If the Race Steering Committee is notified in writing on the same day but out of time, the competitor may continue participating as long as he has the authorization of the Sporting Steward and the Race Steering Committee, who must sign the Timecard. The crew will start behind all the other competitors (Article 24.3.g).

66. Speed section not started or finished - Penalty: The shortest time in its category plus 2 minutes. f no crew in the category finishes a Speed Section - Penalty: the longest time of the immediately superior category plus 1 minute. This is "The maximum time assigned to a Speed Section" (Article 24.3.j).

67. Starting a Speed Section where a competitor is not wearing a helmet, head and neck protector, is not wearing fire resistant clothing,



seguridad - Penalización: Descalificación del evento, (Artículos 25.2 y 25.4).

68. Si un competidor arranca una Sección de Velocidad sin casco o sin protector de cabeza y cuello o sin ropa resistente al fuego o sin abrocharse el cinturón y a la vista del oficial de control se detiene al salir de la Zona de Control para corregir su error - Penalización: 5 minutos, (Artículo 25.4).

69. Circular en sentido contrario al evento en una Sección de Velocidad - Penalización: Descalificación del evento, (Artículo 25.3).

70. Empujar un auto de competencia dentro de la Zona de Control (con o sin ayuda de terceros) - Penalización: 30 segundos, (Artículos 25.4 y 26.4).

71. Arrancar en falso al iniciar una Sección de Velocidad - Penalización: 5 segundos por cada segundo de adelanto. La penalización puede ser mayor si la falta se repite, (Artículo 25.6).

72. Detenerse en la Zona de Control entre los controles "B" y "C" - Penalización: 1 minuto, (Artículo 25.7).

73. Ausencia de la hora de inicio o el tiempo final de una Sección de Velocidad en la Tarjeta de Tiempos - Penalización: 1 minuto (Artículo 25.8).

74. Circular en reversa en un Control "C" dentro del área de control - Penalización: Descalificación de la etapa (Artículo 25.8).

75. Recorrer menos distancia cuando la Sección de Velocidad se lleve a cabo en un autódromo - Penalización: Tiempo máximo asignado a esa Sección de Velocidad más 3 minutos, (Artículo 25.8).

76. Recorrer más distancia cuando la Sección de Velocidad se lleve a cabo en un autódromo - Penalización: Tiempo total registrado esto incluye el tiempo adicional que se tomó para completar las vueltas adicionales recorridas, (Artículo 25.8).

77. Interrumpir una Sección de Velocidad - Penalización: Tiempo máximo asignado a esa Sección de Velocidad más 1 minuto (Artículo 25.12).

78. Rehusarse a iniciar una Sección de Velocidad - Penalización: 2 minutos (Artículo 25.13).

79. Hacer reparaciones, recargar combustible o hacer otra intervención al auto dentro del "parque cerrado" - Penalización: Descalificación de la etapa, (Artículos 26.2 y 26.6).

80. No obedecer a un oficial de control que solicita una reparación al auto de competencia - Penalización: 2 minutos (Artículo 26.2).

81. Excederse en el tiempo de reparación en una zona de formación al inicio de la etapa - Penalización: ver inciso #60 anterior (Artículo 26.3).

or fastened a seat belt - Penalty: Disqualification from the event (Articles 25.2 and 25.4).

68. If a competitor starts a Speed Section without a helmet or a head and neck protector or without fire-resistant clothing or without fastening the seat belt but within sight of the control marshal, he stops when leaving the Control Zone to correct his mistake - Penalty: 5 minutes, (Article 25.4).

69. Driving in the opposite direction to the event in the Speed Sections - Penalty: Disqualification from the event (Article 25.3).

70. Pushing a racing car within the Control Zone (with or without the help of third parties) - Penalty: 30 seconds (Articles 25.4 and 26.4).

71. False start when starting a Speed Section - Penalty: 5 seconds for every second early. The penalty may be greater if the offense is repeated (Article 25.6).

72. Stop in the Control Zone between "B" and "C" controls - Penalty: 1 minute (Article 25.7).

73. Missing start or end times of a Speed Section on the Timecard - Penalty: 1 minute (Article 25.8).

74. Drive in reverse at "C" Control within the control area - Penalty: Disqualification from Stage (Article 25.8).

75. Travel less distance when the Speed Section is held on a racetrack - Penalty: Maximum time assigned to that Speed Section plus 3 minutes (Article 25.8).

76. Travel more distance when the Speed Section is held on a racetrack - Penalty: Total time recorded - this includes the additional time taken to complete the additional laps driven (Article 25.8).

77. Interrupt a Speed Section - Penalty: Maximum time assigned to that Speed Section plus 1 minute (Article 25.12).

78. Refusing to start a Speed Section - Penalty: 2 minutes (Article 25.13).

79. Repairs, refuel or make other interventions on the car within the "parc fermé" - Penalty: Disqualification from the stage (Articles 26.2 and 26.6).

80. Not following the instructions from a control marshal who requests a repair to the competing car - Penalty: 2 minutes (Article 26.2).

81. Exceeding the repair time in a formation area at the beginning of the stage - Penalty: see paragraph #60 above (Article 26.3).



- 82.** Un auto de competencia incapaz de moverse por sus propios medios en la entrada o salida de un "parque cerrado"; especialmente dentro de una Zona de Control - Penalización: 30 segundos, (Artículo 26.4).
- 83.** Violar las reglas del "parque cerrado"- Penalización: Descalificación de la etapa, para el parque cerrado final descalificación del evento, (Artículo 26.6).
- 84.** No aprobar el escrutinio para el auto de competencia o las revisiones para un competidor - Penalización: Exclusión del evento, (Artículo 27).
- 85.** Presentarse al escrutinio con más personas de las permitidas, sin el Carnet Digital Técnico y de Seguridad debidamente llenado y/o sin haber cumplido con la revisión administrativa y examen médico - Penalización: 1 minuto, (Artículo 28.1).
- 86.** Vencimiento del tiempo adicional que se le dio a una tripulación por parte de los Comisarios Deportivos para realizar modificaciones al auto de competencia para poder cumplir con el reglamento - Penalización: Exclusión del evento, (Artículo 28.1).
- 87.** Rehusarse al escrutinio, (auto de competencia o competidor), en cualquier momento y lugar durante el evento - Penalización: Descalificación de la etapa o del evento a juicio de los Comisarios Deportivos (Artículo 28.4).
- 88.** Ausencia de las marcas o sellos colocados en el auto o casco durante el escrutinio - Penalización: Descalificación del evento (Artículos 28.5 y 29.2).
- 89.** Descubrimiento de fraude de cualquier tipo, incluyendo la modificación de las marcas o sellos colocados en el auto o casco durante el escrutinio - Penalización: Descalificación del evento (Artículo 28.6).
- 90.** Cooperar o participar en el algún fraude (ver inciso anterior) - Penalización: Descalificación del evento (Artículo 28.6).
- 91.** No tener la acreditación oficial durante el evento - Penalización: Descalificación de la etapa. (Artículo 8.7 b)
- 92.** Entrar en una Zona de Control en sentido contrario al del evento, pasar dos veces por un control, entrar de nuevo a la Zona de Control o circular en reversa dentro de la Zona de Control - Penalización: 2 minutos (1a vez), descalificación de la sección (2a vez) o descalificación de la etapa (3a vez), (Artículo 23.5).
- 82.** A vehicle unable to move by its means at the entrance or exit of a "parc fermé," especially within a Control Zone - Penalty: 30 seconds (Article 26.4).
- 83.** Infringe the "parc fermé" rules- Penalty: Disqualification of the stage, regarding the final parc fermé disqualification from the event (Article 26.6).
- 84.** Failure to pass the scrutineering of the competition car or the reviews of a competitor - Penalty: Exclusion from the event (Article 27).
- 85.** Show up to scrutineering with more people than allowed, without the duly filled Technical and Safety Digital Card or without having complied with the administrative review and medical examination - Penalty: 1 minute (Article 28.1).
- 86.** Expiration of the additional time that the Sporting Steward gave a crew to modify the competition car to meet the regulations - Penalty: Exclusion from the event (Article 28.1).
- 87.** Refusing to be scrutineering (competing car or competitor) at any time and place during the event - Penalty: Disqualification from the stage or event at the discretion of the Sporting Steward (Article 28.4).
- 88.** Absence of marks or stickers placed on the car or helmet during scrutineering - Penalty: Disqualification from the event (Articles 28.5 and 29.2).
- 89.** Discovery of any type of fraud, including modifying the marks or stickers placed on the car or helmet during scrutineering - Penalty: Disqualification from the event (Article 28.6).
- 90.** Cooperate or participate in any fraud (see previous paragraph) - Penalty: Disqualification from the event (Article 28.6).
- 91.** Not using the official accreditation during the event - Penalty: Disqualification from the stage. (Article 8.7 b)
- 92.** Entering a Control Zone in the opposite direction to the event, going through a control twice, re-entering the Control Zone or driving backward within the Control Zone - Penalty: 2 minutes (1st time), disqualification from the section (2nd time) or disqualification from the stage (3rd time), (Article 23.5).



30.2. Amonestaciones

1. Las amonestaciones pueden ser verbales o por escrito y no forzosamente implican una penalización. Sin embargo, a juicio de los Comisarios Deportivos las amonestaciones pueden convertirse en penalizaciones e incluso se puede notificar la descalificación de una etapa o del evento mismo si la falta que se juzga es suficientemente grave.
2. Las amonestaciones pueden presentarse por acciones o actitudes incorrectas o fraudulentas y pueden venir acompañadas por penalizaciones, (Artículo 7.5).
3. Ausencia del rótulo de los tripulantes en el vehículo - Penalización: Amonestación verbal o escrita (1ª vez) y 1 minuto cada vez que se repita (Artículo 10.7).

30.2. Warnings

1. Warnings can be verbal or written and do not necessarily imply a penalty. However, in the sole judgment of the Sporting Steward, the warnings can become penalties and even disqualification from a stage or the event if the offense is serious enough.
2. Warnings may arise for incorrect or fraudulent actions or attitudes and may be accompanied by penalties (Article 7.5).
3. Absence of the crew member's label in the vehicle - Penalty: Verbal or written warning (1st time) and 1 minute each time it is repeated (Article 10.7).

XIII. PROTESTAS Y APELACIONES

ARTÍCULO 31. PROTESTAS Y APELACIONES

31.1. El derecho a protestar

El derecho a protestar es sólo para los competidores. Sin embargo, los Comisarios Deportivos y/o el Comité Directivo de Carrera pueden, aún en ausencia de una protesta o apelación oficial tomar las acciones oficiales que consideren necesarias para la resolución de un caso.

Un competidor puede presentar cualquiera de los siguientes tipos de protestas:

- a) Contra un competidor o su vehículo, antes del inicio del evento, para evitar que participe en el evento. En este caso, la protesta debe presentarse a más tardar a las 14:00 hr del día 10 de octubre por cualquiera de las siguientes causas:
 1. El auto de competencia no cumple con el reglamento y se solicita su exclusión del evento. El protestante debe indicar exactamente la pieza mecánica o el punto específico que desea protestar. Si la protesta implica diversas piezas mecánicas o puntos específicos, el protestante debe presentar una protesta por cada una de ellas.
 2. El vehículo no corresponde a la categoría en la que ha sido autorizado para participar y se solicita el cambio de categoría. El protestante debe indicar las razones específicas.
 3. El competidor no ha cumplido con los requisitos administrativos y se solicita su exclusión del evento. El protestante debe indicar los requisitos que no se han cumplido.

XIII PROTESTS AND APPEALS

ARTICLE 31. PROTESTS AND APPEALS

31.1. The right to protest

Only competitors have the right to protest. However, the Sporting Steward or the Race Steering Committee may take the official actions necessary to resolve a case, even without an official protest or appeal.

A competitor may lodge any of the following protests:

- a) Against a competitor or the vehicle before the start of the event to prevent it from participating in the event. In this case, the protest must be submitted no later than 2:00 p.m. on October 10 for any of the following reasons:
 1. The competition car does not comply with the regulations, and its exclusion from the event is requested. The claimant must indicate the mechanical part or the specific point he wishes to protest. The claimant must submit a protest for each if the protest involves various mechanical parts or specific points.
 2. The vehicle does not correspond to the category in which it has been authorized to participate and requested a category change. The claimant must indicate the specific reasons.
 3. The competitor has not complied with the administrative requirements, and their exclusion from the event is requested. The claimant must indicate the requirements that have not been met.



En el caso de que el incumplimiento del reglamento de un auto se note a simple vista, la protesta en contra de ese auto debe hacerse a más tardar a las 14:00 del día 10 de octubre.

Las protestas por fallas visibles que se reciban después de haber iniciado el evento se considerarán sin fundamento y se rechazarán. Por esta razón, las protestas se deben presentar dentro de la hora siguiente de haber finalizado la junta de pilotos o en la zona de formación antes de iniciar la etapa del día.

En este caso, se le informará a la tripulación del auto protestado que hay una protesta en su contra y el motivo. La tripulación tendrá la opción de: 1.) corregir el problema antes de iniciar la etapa, 2.) arrancar estando protestado, o 3.) no tomar la salida. Si un auto de competencia pasó satisfactoriamente el escrutinio e inició el evento; pero en alguna etapa posterior modificó su condición original y a simple vista el auto ya no cumple con el reglamento, pero pretende arrancar esa nueva etapa; la protesta en contra de ese vehículo debe hacerse antes de iniciar la etapa en el arco de inicio y entregar la protesta por escrito al oficial del arco. En cuanto sea posible, se debe de informar a los Comisarios Deportivos, al Comité Directivo de Carrera o al Director de Escrutinio.

Al final de la etapa, la protesta debe hacerse llegar a los Comisarios Deportivos para ser revisada y en su caso, aplicar la penalización correspondiente. En este caso, se le dará aviso al competidor protestado de que existe una protesta en su contra para que tome una de las opciones antes mencionadas.

- b)** Contra el resultado del escrutinio del auto y/o la revisión administrativa del competidor. En este caso, la protesta debe presentarse a más tardar 15 minutos después de que el escrutinio de ese auto haya terminado. La protesta es en contra del escrutinador y se puede solicitar:
 - 1. Que el auto de competencia o el piloto/copiloto sea aceptado para iniciar el evento, considerando que sí cumple con el reglamento.
 - 2. Que el auto de competencia sea incluido en determinada categoría.
- c)** Contra otro competidor al final del evento, para que sea descalificado. En este caso, la protesta debe presentarse a más tardar 30 minutos después de que la última tripulación haya entrado al "parque cerrado". Las causas de dicha protesta pueden ser:
 - 1. El auto no cumple con el reglamento en alguna de sus partes no visibles. La protesta debe ser específica y sólo se aceptará un concepto por protesta, (Ver Artículo 29.5.)
 - 2. El competidor o la tripulación deben ser penalizados por alguna falta indicada en este reglamento. La protesta debe presentarse al final de la etapa en que fue cometida la falta de acuerdo con el inciso "d" siguiente; habiendo

If a car's breach of regulations is visible to the naked eye, the protest against that car must be made no later than 2:00 p.m. on October 10.

Visible failure protests received after the event has started will be considered unfounded and will be rejected. For this reason, protests must be submitted within the hour after the drivers' meeting or in the training area before starting the day's stage.

In this case, the crew of the protested car will be informed that there is a protest against them and the reason. The crew will have the option to 1.) correct the problem before starting the stage, 2.) start while protested, or 3.) not start. If a competing car satisfactorily passes scrutineering and starts the event, but at some later stage, it modifies its original condition. At first glance, the vehicle no longer complies with the regulations. Still, it intends to start that new stage; the protest against that vehicle must be made before starting the stage at the starting arch and deliver the protest in writing to the marshal of the arch. The Sporting Steward, the Race Steering Committee, or Chief Scrutineer should be informed as soon as possible.

At the end of the stage, the protest must be sent to the Sporting Steward to be reviewed and, where appropriate, apply the corresponding penalty. In this case, the protested competitor will be notified of a protest against them, and they can take one of the options mentioned above.

- b)** Against the result of scrutineering of a car or the administrative review of the competitor. In this case, the protest must be lodged no later than 15 minutes after the car's scrutineering has finished. The protest is against the scrutineer, and the following can be requested:
 - 1. The competition car or the driver/co-driver should be accepted to start the event, considering that it complies with the regulations.
 - 2. That the competing car be included in a specific category.
- c)** Against another competitor at the end of the event, to be disqualified. In this case, the protest must be lodged no later than 30 minutes after the last crew has entered "parc fermé." The causes of said protest may be:
 - 1. A car does not comply with the regulations in some of its non-visible parts. The protest must be specific; only one item per protest will be accepted (See Article 29.5.)
 - 2. The competitor or the crew must be penalized for any fault these regulations indicate. The protest must be submitted at the end of the stage where the offense was committed



informado a algún oficial en el momento en que se cometió o se presentó la falta.

3. La persona que viene a bordo del auto no sea un competidor registrado.
- d) En los casos del inciso "c" anterior, las protestas pueden presentarse al final de cualquier etapa, dentro de los 30 minutos siguientes a la llegada del último auto al arco de fin de etapa. Si se protesta al piloto, copiloto o a la tripulación; ésta se debe hacerse verbalmente en el momento mismo del hecho ante el primer oficial que pueda tomar nota. La protesta formal debe presentarse al final de la etapa ofreciendo como testigo al oficial que fue notificado en el momento de los hechos.
- e) Contra los resultados finales del evento. La protesta debe presentarse a más tardar una hora después de que se publican los resultados extraoficiales.

El procedimiento es el siguiente:

Una vez publicados los resultados extraoficiales, el competidor puede solicitar una aclaración de estos resultados, (Artículo 31.7). El Comité Directivo de Carrera debe proceder inmediatamente a analizar la solicitud y tomar una decisión y/o modificar los resultados extraoficiales. Los nuevos resultados deben publicarse a la mayor brevedad posible. Después de haber hecho las modificaciones correspondientes, se le debe avisar a los competidores afectados para asegurar que todos tengan conocimiento de los cambios y que estén de acuerdo con ellos. Si alguno de los competidores no está de acuerdo con el resultado final, pueden presentar una protesta formalmente conforme el Artículo 31.2.

31.2. Cuota de la protesta

Todas las protestas deben presentarse por escrito junto con una cuota de \$10,000.00 pesos mexicanos a los Comisarios Deportivos o al Director Técnico. Esta cuota no se devuelve si la protesta se juzga infundada. Si la protesta tiene fundamento, el 90% del costo de la protesta se devolverá al protestante y el 10% restante se le entregará al Comité Directivo de Carrera.

Si la protesta requiere el desmantelamiento y reensamble del motor o de diferentes partes del auto de competencia, el protestante debe pagar un depósito o garantía adicional que determinarán los Comisarios Deportivos. Esta cantidad debe ser suficiente para cubrir todos los posibles gastos de la operación requerida, (Artículo 29.4).

Si una protesta se juzga infundada, ni la cuota de la protesta ni el depósito adicional o parte alguna del costo del registro se devolverán al protestante.

under subparagraph "d" below. An officer must be informed of the offense, when and where it was committed.

3. The person in the car is not a registered competitor.
- d) Regarding any cases of paragraph "c" above, protests can be lodged at the end of any stage within 30 minutes after the arrival of the last car at the end of the stage arch. If the driver, co-driver, or crew is protested, it must be made verbally at the very moment of the act before any officer can take note. The officer that was notified earlier will act as a witness. The formal protest must be lodged at the end of the stage.
- e) Against the final results of the event. The protest must be lodged no later than one hour after the unofficial results are released.

The procedure will be as follows:

Once the unofficial results have been published, the competitor may request clarification (Article 31.7). The Race Steering Committee must immediately proceed to analyze the request and decide to modify the unofficial results. The new results should be published as soon as possible. After the corresponding modifications, the affected competitors must be notified to ensure everyone knows and agrees with the changes. If any of the competitors do not agree with the final result, they may formally submit a protest following Article 31.2.

31.2. Protest fee

All protests must be submitted in writing along with a fee of MXN 10,000.00 to the Sporting Steward or Technical Director. This fee will not be returned even if the protest is deemed unfounded. If the protest is well-founded, 90% of the protest fee will be returned to the claimant, and the remaining 10% will be given to the Race Steering Committee.

If the protest requires the dismantling and reassembly of the engine or various parts of the racing car, the claimant must pay an additional deposit or guarantee to be determined by the Sporting Steward. This amount must be sufficient to cover all possible expenses of the required operation (Article 29.4).

If a protest is found unfounded, neither the protest fee, additional deposit, nor any part of the registration fee will be returned to the claimant.



31.3. Gastos adicionales

Si la protesta se juzga infundada, los gastos que se deriven del trabajo y del transporte del vehículo se cubrirán con el depósito adicional. De lo contrario, si la protesta procede con base al reglamento, todos los gastos serán cubiertos por el protestado.

31.4. Protesta infundada

Si la protesta se juzga infundada y los gastos totales derivados de la misma, (escrutinio, transporte, trabajo, materiales, etc.) resultan ser mayores al monto del depósito, la diferencia la debe pagar el protestante. A la inversa, si los gastos totales son menores, la diferencia deberá ser devuelta al protestante.

31.5. Protesta inadmisibles

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

31.6. Derechos del protestante

La audiencia para escuchar al protestante y a todas las partes involucradas se debe realizar lo más pronto posible después de que la protesta haya sido presentada formalmente. Todas las partes deben ser convocadas para que se presenten junto con sus testigos. Los Comisarios Deportivos debe asegurarse de que la convocatoria a la audiencia haya sido recibida por todas las partes. Ante la ausencia de cualquiera de las partes o sus testigos, el dictamen puede definirse por contumacia o incumplimiento. Si después de escuchar a las partes, no se puede llegar a una resolución inmediata; éstas deben ser informadas del lugar y la hora en la que se tomará una decisión final.

31.7. Solicitud para aclaración de resultados

Un competidor puede solicitar una aclaración de los resultados extraoficiales publicados al final de cada etapa dentro de la hora siguiente a su publicación.

Todas las solicitudes de aclaración serán atendidas.

Las solicitudes extemporáneas se rechazarán inmediatamente. Todas las solicitudes de aclaración deben ser realizadas por medio de la Aplicación LCP y deberán acompañarse con las pruebas que la sustenten en caso de contar con ellas (videos, fotografías u otros medios).

El Comité Directivo de Carrera será responsable de revisarlas y de emitir una respuesta. Cuando un resultado está en proceso de aclaración, éste se mostrará en el tablero de resultados de la Aplicación con un estatus especial, para indicar que existe una revisión en proceso. El Comité Directivo de Carrera y los Comisarios

31.3. Additional costs

If the protest is deemed unfounded, the expenses arising from the work and transportation of the vehicle will be covered with the additional deposit. Otherwise, if the protest proceeds based on the regulation, all expenses will be covered by the protested competitor.

31.4. Unfounded protest

If the protest is deemed unfounded and the total expenses arising from it (scrutineering, transportation, work, materials, etc.) turn out to be greater than the amount of the deposit, the difference must be paid by the claimant. Conversely, the difference must be returned to the claimant if the total expenses are less.

31.5. Inadmissible protest

Inadmissible protests are those against the officers' decisions, who become judges of fact in exercising their duties and functions (for example, control marshals).

31.6. Rights of the claimant

The hearing to hear the claimant and all parties involved should be held as soon as possible after the protest has been formally filed. All parties must be summoned to appear along with their witnesses. The Sporting Steward must ensure that all parties have received the summons to the hearing. The opinion can be defined as contempt or default in the absence of any of the parties or their witnesses. If an immediate resolution cannot be reached after hearing the parties, they must be notified of the place and time for a final decision.

31.7. Request for clarification of results

A competitor may request clarification of the unofficial results published at the end of each stage within one hour of publication.

All clarification requests will be attended to.

Untimely, applications will be rejected immediately. All clarification requests must be made through the LCP Application and accompanied by supporting evidence, if available (videos, photographs, or other means).

The Race Steering Committee and the Sporting Steward must communicate the result of the decisions made in each case through the Application. The Race Steering Committee will be responsible for reviewing them and issuing a response. When a result is clarified, it will be shown on the Application results board with a special status, indicating a review in progress.



Deportivos, deberán comunicar el resultado de las decisiones que se tomen en cada caso a través de la Aplicación.

El Comité Organizador y los Comisarios Deportivos, tienen hasta 24 horas para decidir sobre las solicitudes de aclaración y publicar los resultados oficiales de la etapa del día anterior junto con los resultados extraoficiales de la etapa del día.

Ninguna solicitud de aclaración de resultados se considerará como una protesta formal, por lo que no tendrá ningún costo; pero sí debe cumplir con los siguientes requisitos: hacerse oportunamente y hacerse por medio de la Aplicación LCP para que se considere. Cualquier otro método utilizado para solicitar una aclaración de resultados se desechará por improcedente.

En caso de que un competidor sea citado para aclaración de resultados y no se presente a la cita, su aclaración se considerará improcedente. Si un competidor no está de acuerdo con la resolución a su solicitud de aclaración, entonces puede presentar una protesta formal siguiendo el procedimiento indicado en el Artículo 31.1.e).

En este caso, la protesta no será en contra de los resultados finales, sino en contra de los resultados oficiales de la etapa anterior. La protesta debe cumplir con los requisitos de una protesta formal.

31.8. Apelaciones

Los competidores pueden presentar una apelación en contra de la decisión de los Comisarios Deportivos que haya tomado ante una protesta formal. La apelación debe presentarse por escrito ante la Comisión Nacional de Rallies México (CNRM) dentro de los dos días siguientes de que se notificó la decisión a la protesta; siempre y cuando dentro de la hora siguiente a esa notificación se le haya informado por escrito a los Comisarios Deportivos de la intención de apelar la resolución de la protesta. Si este aviso no se hace oportunamente a los Comisarios Deportivos, el competidor pierde su derecho a apelar.

El costo de la apelación será de \$25,000.00 pesos mexicanos, que pasarán a formar parte de los fondos de la CNRM. El fallo de la CNRM es inapelable y definitivo. La CNRM deberá resolver la apelación en un máximo de 10 días después de que fue presentada.

The Organizing Committee and the Sporting Steward have 24 hours to decide on clarification requests and publish the official results of the previous day's stage together with the unofficial results of the day's stage.

A request for clarification of results will not be deemed a formal protest, so there will be no charge, but the request must meet the following requirements: be done promptly and through the LCP Application for it to be considered. Any other method used to request a clarification of results will be considered inappropriate.

If a competitor is summoned to clarify results and does not attend the appointment, his clarification will be considered inappropriate. If a competitor is not in agreement with the decision of his request for clarification, he may then lodge a formal protest following the procedure of Article 31.1.e).

In this case, the protest will not be regarding the final results but the official results of the previous stage. The protest must meet the requirements of a formal protest.

31.8. Appeals

Competitors may appeal against the Sporting Steward's decision regarding a formal protest. The appeal must be submitted in writing to the Mexican National Rally Commission (CNRM) within two days after the protest resolution was notified if, within the hour following that notification, the Sporting Steward has been informed in writing of the intention to appeal the resolution of the protest. If this notice to the Sporting Steward is not made on time, the competitor forfeits his right to appeal.

The appeal will cost MXN \$25,000.00, which will become part of the CNRM funds. The CNRM must resolve the appeal within 10 days after it was filed. The CNRM ruling is final.



XIV. CLASIFICACIÓN Y TROFEOS

ARTÍCULO 32. CLASIFICACIÓN

32.1. Clasificación general

Las penalizaciones al igual que los tiempos de competencia se expresan en horas minutos y segundos. Los resultados finales se determinan por la suma de los tiempos obtenidos en las Secciones de Velocidad más las penalizaciones incurridas durante el evento.

La tripulación ganadora de la Carrera Panamericana será aquella que tenga el menor tiempo acumulado a lo largo de los siete días dentro del Grupo de Autos Panamericanos, la tripulación ganadora de la Carrera Panamericana Histórica será aquella que tenga el menor tiempo acumulado a lo largo de los siete días dentro del Grupo de Autos Históricos Panamericanos.

Para la llegada al arco de meta final se formarán a los tres primeros lugares del Grupo de Autos Panamericanos seguidos de los tres primeros lugares del Grupos de Autos Históricos Panamericanos.

32.2. Empate

En caso de empate, la tripulación que haya registrado el mejor tiempo en la primera Sección de Velocidad del evento, se proclamará ganadora. Si el empate persiste, los tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc. Sección de Velocidad se tomarán en cuenta hasta determinar al ganador.

Esta regla se aplicará en cualquier momento durante el recorrido, especialmente para definir el orden de arranque de cada etapa; pero considerando la primera Sección de Velocidad del día en que se presenta el empate.

32.3. Publicación de resultados

Los resultados se publicarán de acuerdo con lo indicado en el programa, (Capítulo IV).

32.4. Clasificación final

La clasificación final al terminar el evento se considerará final cuando haya transcurrido una hora después de la publicación de los resultados extraoficiales y que no existan protestas, (o éstas se hayan resuelto).

32.5. Resultados preliminares de la etapa

Al final de cada etapa, se publicará una clasificación extraoficial para determinar el orden de arranque de la siguiente etapa. El orden de arranque de la siguiente etapa no incluye a los competidores que no terminaron la etapa anterior, excepto a los que notificaron al Comité Directivo de Carrera por medio de la Aplicación LCP de su intención de continuar en el evento, en caso de que el abandono sea por accidente, deberán contar con la autorización previa del Director de

XIV. CLASSIFICATION AND TROPHIES

ARTICLE 32. CLASSIFICATION

32.1. Overall classification

The final results are determined by adding the times obtained in the Speed Sections plus the penalties incurred during the event. Penalties, as well as competition times, are expressed in hours, minutes, and seconds.

The winning crew of the Carrera Panamericana will be the one who has the least accumulated time after the seven days of competition within the Group of Panamerican Cars, the winning crew of the Historic Panamericana will be the one who has the least accumulated time after the seven days of competition within the Group of Historic Panamericana Cars.

The arrival to the final arch will be set in the following order: the first three places of the Panamerican Car Group followed by the first three places of the Historic Panamerican Car Group.

32.2. Tie

On the occasion of a tie, the crew that recorded the best time in the first Speed Section of the event will be proclaimed the winner. If the tie persists, the times of the second, third, fourth, etc., speed section will be considered to determine the winner.

This rule will be applied at any time during the race, especially to define the starting order of each stage, but considering the first Speed Section of the day where the tie occurs.

32.3. Publication of results

The results will be published as outlined in the program (Chapter IV).

32.4. Final classification

The final classification at the end of the event will be considered final when one hour has elapsed after the publication of the unofficial results, and there are no protests (or they have been resolved).

32.5. Preliminary stage results

At the end of each stage, an unofficial classification will be published to determine the starting order for the next stage. The starting order of the next stage does not include the competitors who did not finish the previous stage, except those who notified the Race through the LCP Application of their intention to continue in the event in case of abandonment due to an accident, they must have the prior



Escrutinio y del Director Médico quienes habrán aprobado la reincorporación del auto y los participantes. La clasificación se considerará oficial una hora después de haberse publicado la lista final de cada etapa y al final del evento, a menos que se haya solicitado una aclaración de los resultados o se hayan protestado los mismos.

32.6. Solicitud para aclaración de resultados

Los resultados se considerarán oficiales y finales después de que se hayan resuelto las solicitudes de aclaración de los resultados, las protestas y que no se haya notificado al Comité Directivo de Carrera de la intención de algún competidor de presentar una apelación. Si un competidor protestado tiene derecho a trofeos, éstos deben retenerse hasta que la protesta y/o la apelación sean resueltas. Si la protesta puede alterar la lista de los ganadores de trofeos, esta lista debe publicarse de manera extraoficial y todos los trofeos deben retenerse hasta que se pueda publicar la lista definitiva una vez que las protestas y apelaciones hayan sido resueltas o cuando haya expirado el tiempo de respuesta. Si la protesta o apelación solo afecta a algunos de los ganadores de trofeos, sus trofeos serán retenidos mientras que aquellos competidores que no están bajo protesta podrán recibir sus trofeos correspondientes.

ARTÍCULO 33. ENTREGA DE TROFEOS, PREMIACIÓN Y JUNTAS DE PILOTOS

33.1. Entrega de trofeos

La fiesta final de La Carrera Panamericana 2024, será el 17 de octubre a partir de las 20:30 horas (la fecha y horario del evento están sujetos a cambios). Durante la cena se entregarán los trofeos a los ganadores del evento. La asistencia es obligatoria para todos los competidores clasificados. Si un competidor tiene derecho a recibir un trofeo y no se presenta a la ceremonia de premiación final, perderá el derecho de recibirlo y también su derecho a presentar una protesta o apelación.

33.2. Trofeos absolutos

Al final del evento se entregarán trofeos dobles, (piloto/copiloto) al primer, segundo y tercer lugar absolutos de la clasificación final del Grupo de Autos Panamericanos y del Grupo de Autos Históricos.

33.3. Trofeos por categorías

Al final del evento, se entregarán trofeos dobles, al primer, segundo y tercer lugar de la clasificación final de cada una de las categorías. Las clases que se abran en cada categoría recibirán sus respectivos trofeos.

33.4. Premiación por etapa

Se entregarán medallas de reconocimiento a cada piloto y copiloto en el arco de llegada de cada etapa para reconocer que la tripulación

authorization of the Chief Scrutineer and the Medical Director who will have approved the reinstatement of the car and the participants. The classification will be considered official one hour after the final list of each stage has been published and at the end of the event unless clarification of the results has been requested or protested.

32.6. Request for clarification of results

Results will be considered official and final after requests for clarification of results and protests have been resolved and the Race Steering Committee has not been notified of any competitor's intention to file an appeal. If a protested competitor is entitled to trophies, they must be withheld until the protest or appeal is resolved. If the protest is likely to alter the list of trophy winners, this list must be published unofficially, and all trophies must be withheld until the final list can be issued once protests and appeals have been resolved or response time has expired. If the protest or appeal only affects some of the trophy winners, their trophies will be withheld, while those competitors who are not under protest may receive their corresponding trophies.

ARTICLE 33 DELIVERY OF TROPHIES, AWARD CEREMONY, AND DRIVER'S MEETINGS

33.1. Delivery of trophies

The final celebration of La Carrera Panamericana 2024 will be on October 17, starting at 8:30 pm (The date and time of the event are subject to change). During dinner, the trophies will be delivered to the event winners. Attendance is mandatory for all classified competitors. If a competitor is entitled to receive a trophy and does not show up at the final award ceremony, they will lose their right to receive it and file a protest or appeal.

33.2. Overall trophies

At the end of the event, double trophies (driver/co-driver) will be awarded to the overall first, second, and third place in the final classification of the Pan American Car Group and the Historic Car Group.

33.3. Trophies by categories

At the end of the event, double trophies will be awarded to the first, second, and third place in the final classification of each of the categories. The classes opened within the categories will receive their respective trophies.

33.4. Award by stage

Recognition medals will be awarded to each driver and co-driver at the finish line of each stage to recognize that the crew has finished the stage. In addition, double trophies will be awarded to the first 3



ha terminado la etapa. Además, se entregarán trofeos dobles a los 3 primeros lugares de cada categoría y clases de cada etapa en las juntas de pilotos y de premiaciones diarias.

33.5. Premiación y juntas diarias de pilotos.

Los resultados de cada etapa y el orden de arranque del día siguiente se publican en la junta de pilotos al final de cada etapa.

Por lo menos un competidor de cada tripulación clasificada que tiene la intención de arrancar en la siguiente etapa debe presentarse a estas juntas de pilotos. En caso de no asistir, la tripulación recibirá una penalización de 30 segundos y perderá su derecho a protestar y apelar los resultados de la etapa del día y también de solicitar una revisión de los resultados. Además, los competidores perderán su derecho a recibir sus trofeos correspondientes.

Los competidores que sufrieron algún percance que les hizo abandonar la etapa y que desean volver a arrancar la etapa siguiente, deberán solicitar su readmisión por medio de la Aplicación LCP para ser considerados en la lista de arranque, en caso de haber abandonado por accidente, el auto deberá ser evaluado y autorizado por el Director de Escrutinio y la tripulación por el Director Médico del evento.

Si no cumplen con estos requisitos, la tripulación no podrá ser tomada en cuenta para reincorporarse a la carrera. Es obligatorio que la tripulación completa esté presente en la junta de pilotos que se lleva a cabo en el Parque de Registro antes de iniciar el evento. No asistir causará una penalización de 30 segundos. A partir de la edición 2022 la Carrera Panamericana cuenta con una Aplicación Oficial en donde se publicarán también los resultados.

places in each stage category and classes at the drivers' meetings and daily awards.

33.5. Awards and daily driver's meetings

The results of each stage and the starting order for the following day are published in the drivers' meeting at the end of each stage.

At least one competitor from each classified crew intending to start in the next stage must attend these drivers' meetings. In case of not attending, the crew will receive a 30-second penalty and lose their right to protest and appeal the results of the day's stage and request a review. In addition, the competitors will lose their right to receive their corresponding trophies.

Competitors who suffered an accident, abandoned the stage, and wish to start the next stage must request their reinstatement through the LCP Application to be considered in the starting list. The car must be evaluated and authorized by the Chief Scrutineer and the crew by the Medical Director.

If they do not meet these requirements, the crew may not be considered to rejoin the race. The entire crew must be present at the drivers' meeting in the Registration Park before starting the event. Breaking these rules will cause a 30-second penalty. As of the 2022 edition, La Carrera Panamericana has an Official App where the results will be posted.



APÉNDICE 1 – GLOSARIO

Parque de Registro

Zona en donde los autos de competencia se presentan al escrutinio antes del inicio del evento. Se permite hacer reparaciones e intervenciones a los vehículos; pero está prohibido cargar combustible en esta zona. La entrada y salida de los autos será sin restricciones. Además del escrutinio inicial, se llevará a cabo el registro y la revisión administrativa, el examen médico, la adquisición de las licencias OMDAI-FIA y FEMADAC, las calcomanías oficiales y la autorización definitiva para participar en el evento.

Parque cerrado ("Parc fermé")

Es una zona en donde las reparaciones e intervenciones al auto de competencia al igual que la recarga de combustible está prohibida; excepto en los casos expresamente indicados en este reglamento.

Etapas

Cada una de las partes diarias del evento. La Carrera Panamericana 2024 consta de 7 etapas. Cada etapa está dividida en diferentes secciones.

- Sección de Tránsito
- Sección de Servicio
- Sección de Velocidad con Tránsito

Sección de Tránsito

Es aquella sección que se encuentra entre:

- a) Dos Controles de tiempo "CH-P"
- b) Un Control "CH-P" y un Control "CH"

El tiempo para recorrer estas secciones estará indicado en el Libro de Ruta y en las Tarjetas de Tiempos de los competidores. El tiempo otorgado a los competidores para completar las Secciones de Tránsito será el suficiente para que se pueda respetar las leyes y señales de tránsito y los límites legales de velocidad.

Sección de Servicio

Es aquella sección que siempre inicia y termina en un Control "CH-P".

Generalmente, ambos controles se encuentran en el mismo punto o muy cerca uno del otro. Dado que el área destinada al servicio está delimitada o cerrada, la distancia de recorrido indicada será cero. El tiempo indicado en el Libro de Ruta para estas secciones está calculado sin considerar atrasos en la etapa.

Sección de Velocidad con Tránsito

Es aquella sección que siempre inicia en un Control "A" y termina en un Control "CH" o "CH-P".

APPENDIX 1 – GLOSSARY

Registration Park

The area where the competition cars are presented for scrutineering before the start of the event. Vehicle repairs and interventions are allowed, but it is prohibited to refuel in this area. The cars are free to enter and exit this area when necessary. Besides scrutineering, the registration and administrative review, the medical examination, the acquisition of the OMDAI-FIA and FEMADAC licenses, the official decals, and the final authorization to participate in the event will be carried out in this area.

Parc fermé

The area where repairs, interventions on the cars, or refueling is forbidden, except for cases indicated explicitly in this Regulations.

Stage

Means each of the daily parts of the event. La Carrera Panamericana 2024 consists of 7 stages. Each stage is divided into different sections.

- Transit sections
- Service sections
- Speed Section with Transit

Transit sections

These sections are between:

- a) Two-time controls "CH-P"
- b) A "CH-P" Control and a "CH" Control

The time to cover these sections will be indicated in the Road Book and the competitors' Timecards. The time given to a team to cover the Transit Sections is enough to allow them to respect the law, traffic signals, and legal speed limits.

Service sections

The section that always starts and ends in a "CH-P" Control.

Generally, both controls are in the same place or very close to each other. The time indicated in the Road Book for these sections is calculated without considering delays in the stage. Since the area destined for the service is delimited or closed, the indicated travel distance will be zero.

Speed Section with Transit

The section that always starts and ends at an "A" Control and ends at a "CH-P" or "CH-P" Control.



El tiempo para estas secciones está indicado en el Libro de Ruta y en las Tarjetas de Tiempos de los competidores. Estas secciones inician siempre con una Sección de Velocidad en un Control "A". La Sección de Velocidad termina en un Control "B" y la hora de paso por este último control se anota en la Tarjeta de Tiempos del competidor en el Control "C". A partir del Control "C" inicia la Sección de Tránsito, hasta llegar al control "CH" o CH-P" de fin de la sección.

Boletines de Competencia

Los Boletines de Competencia son documentos oficiales que forman parte integral del Reglamento y del evento. Existen dos tipos de boletines: Boletines Reglamentarios que anuncian modificaciones o aclaraciones al reglamento y llegan a complementar el mismo.

Boletines Informativos que anuncian avisos importantes a los competidores de la ruta, horarios, eventos, etc.

Los boletines de competencia deben estar fechados, numerados y autorizados. Es obligación de los participantes verificar la publicación de estos boletines en los tableros oficiales.

Los boletines se emiten por el Comité Directivo de Carrera hasta el día del escrutinio inicial y se darán a conocer en el Secretariado Permanente, en los tableros oficiales y en la página oficial de La Carrera Panamericana:

<https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/boletines-oficiales/>

Tarjeta de Tiempos

Tarjeta destinada para registrar las diferentes horas de paso por los controles de tiempo establecidos en el Libro de Ruta para las distintas Secciones de Velocidad. En cada etapa las tripulaciones recibirán una Tarjeta de Tiempos con su hora de arranque que deben de respetar.

Descalificación de una sección

Es la penalización total de una sección, incluyendo 30 segundos por cada control de tiempo al inicio y al final de la sección más el tiempo máximo asignado a la Sección de Velocidad de esa sección.

Descalificación de una etapa

Es la penalización total de una etapa, incluyendo 30 segundos por cada control de paso y de tiempo, más el tiempo máximo asignado a cada Sección de Velocidad de esta etapa.

Exclusión o descalificación del evento

Una tripulación quedará excluida del evento si no cumple con todos los requerimientos técnicos y de seguridad antes de que el evento haya iniciado oficialmente.

The time to cover these sections will be indicated in the Road Book and the competitors' Timecards. These sections start with a Speed Section at an "A" Control. The Speed Section ends at a "B" Control, and the passing time through this last control is noted on the competitor's Timecard at the "C" Control. The Transit Section begins at "C" Control until reaching "CH" or CH-P" Control at the end of the section.

Competition Bulletins

The Competition Bulletins are official documents that are integral to the Regulations and the event. There are two types of bulletins: Regulatory bulletins that announce modifications or clarifications to the regulation and complement it.

Informative bulletins that provide important notices to the competitors regarding the route, schedules, events, etc.

Competition bulletins must be dated, numbered, and authorized. The participants must verify the publication of these bulletins on the official boards.

The Race Steering Committee issues the bulletins until the day of the pre-event scrutineering. They will be announced at the Permanent Secretariat, on the official boards, and the official website of La Carrera Panamericana:

<https://lacarrerapanamericana.com.mx/pilotos/en/boletines-oficiales/>

Times card

The card records the passing times through the time controls established in the Road Book for the different Speed Sections. In each stage, the crews will receive a Timecard with their starting time that they must respect.

Disqualification from a section

It is the total penalty for a section, including 30 seconds for each time control at the start and end of the section, plus the maximum time allotted to the Speed Section of that section.

Disqualification from a stage

It is the total penalty of a stage, including 30 seconds for each pass and time control, plus the maximum time assigned to each Speed Section of this stage.

Exclusion or disqualification from the event

A crew will be excluded from the event if they do not meet all the technical and safety requirements before the event starts.



Una vez iniciado el evento, la tripulación que no cumpla con todas las reglas y requerimientos será descalificada. En ambos casos, la tripulación no tendrá autorización para iniciar la siguiente sección/etapa desde el momento en que el equipo haya sido notificado de acuerdo con la decisión tomada por los oficiales.

Once the event has started, the crew that does not comply with all the rules and requirements will be disqualified. In both cases, the crew will not be authorized to start the next section/stage from the moment the team has been notified, according to the decision made by the officials.

APÉNDICE 2 – SEGURIDAD Y ETIQUETAS

APPENDIX 2 – SAFETY AND LABELS

- 1. Jaula
 - a) Base 6 puntos

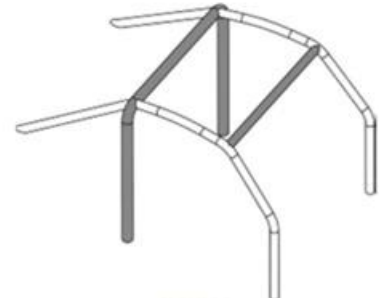
- 1. Cage
 - a) Base 6 points



253-1



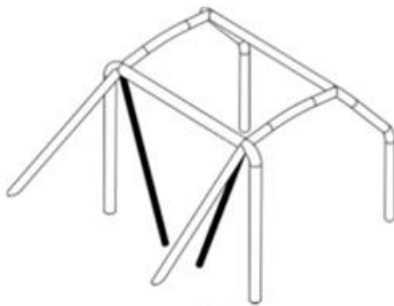
253-2



253-3

- b) Diagonales obligatorias

- b) Compulsory members



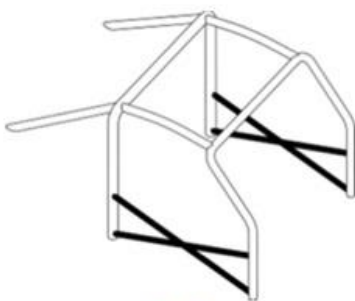
253-6



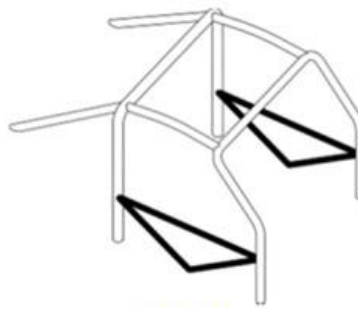
253-7

- c) Refuerzos laterales obligatorios

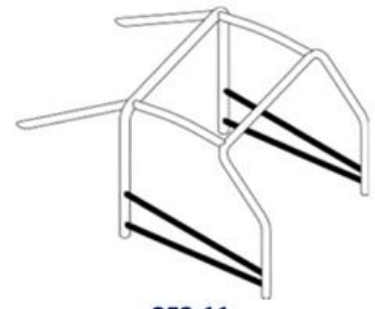
- c) Compulsory lateral reinforcements



253-9



253-10

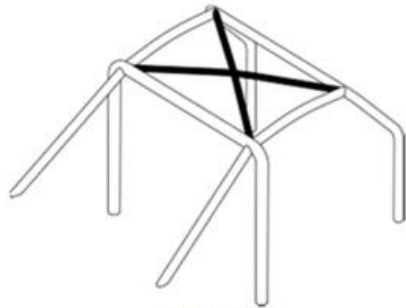


253-11



d) Refuerzos de techos obligatorios

d) Compulsory roof reinforcements



253-12



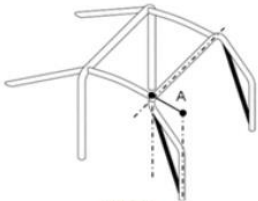
253-13



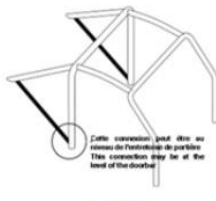
253-14

e) Recomendado

e) Recommended



253-15



253-17



253-21



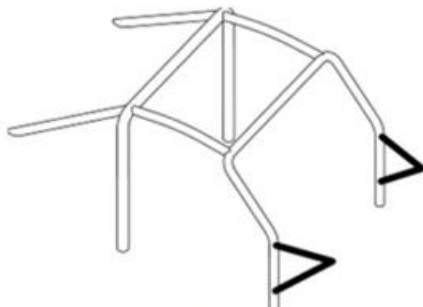
253-22



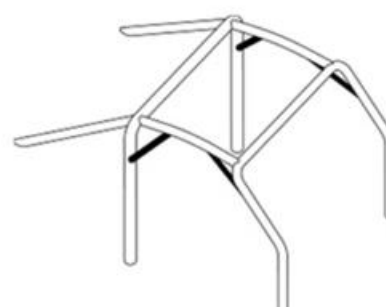
253-29

f) Opcional

f) Optional



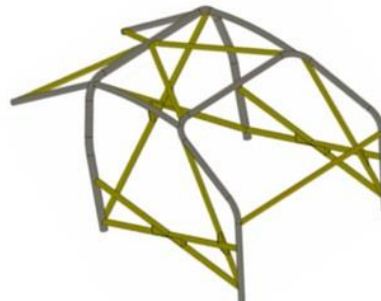
253-25



253-31

g) Ideal

g) Ideal



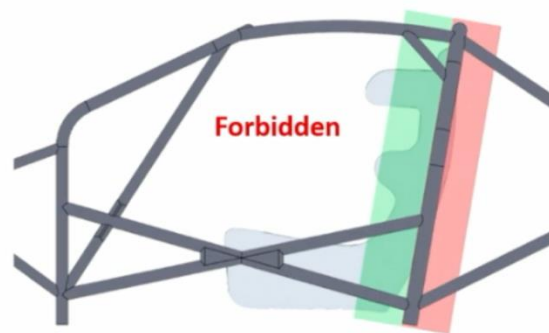
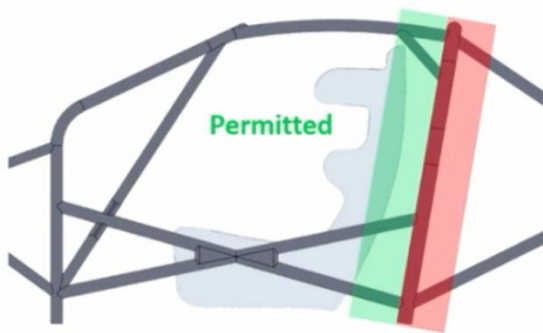
*Los dibujos de la jaula han sido extraídos del Artículo 253, del Apéndice "J" versión 2016 de la FIA, para una mejor referencia.

*The drawings of the cage have been taken from Article 253, of Appendix "J" version 2016 of the FIA, for better reference



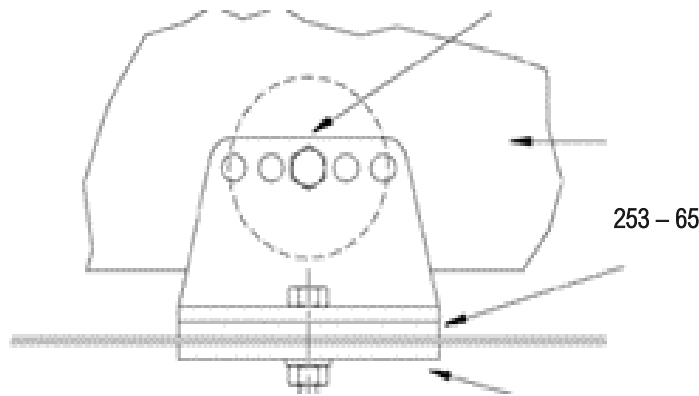
2. Posición de asientos y cinturones

2. Seats position and belts



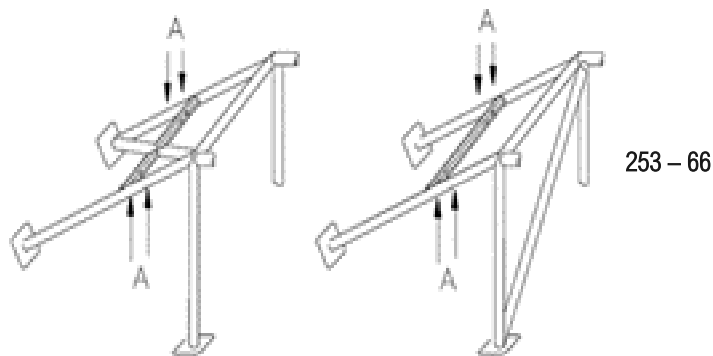
a) Dibujo del anclaje de los asientos.

a) Drawing of the anchorage of the seats.



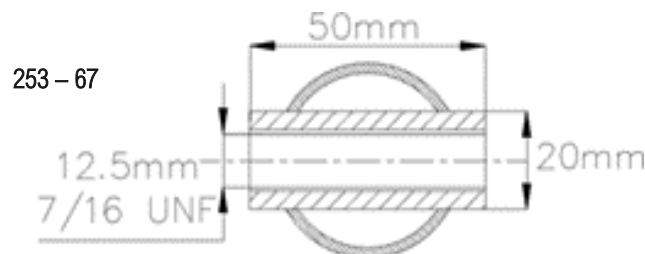
b) Dibujo del tirante adicional trasero. También servir para fijar los cinturones de los hombros.

b) Drawing of mounting holes for harness



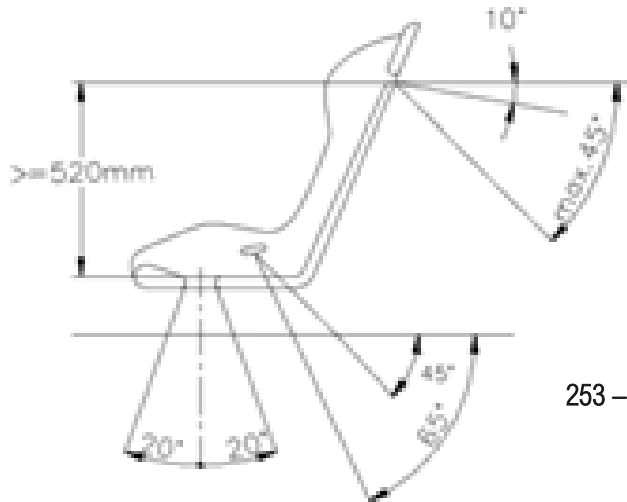
c) Dibujo del anclaje de los cinturones cuando se utilizan tornillos en el tirante adicional trasero.

c) Drawing of the seat belt anchorage when using screws on the additional rear shoulder strap.



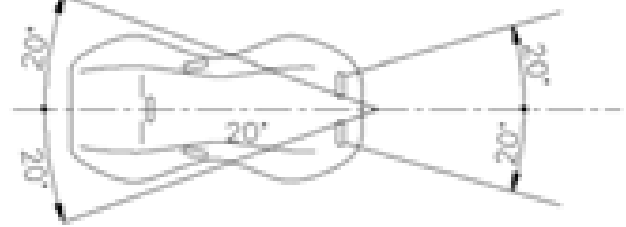


d) Dibujo del ángulo al que deben trabajar los cinturones.

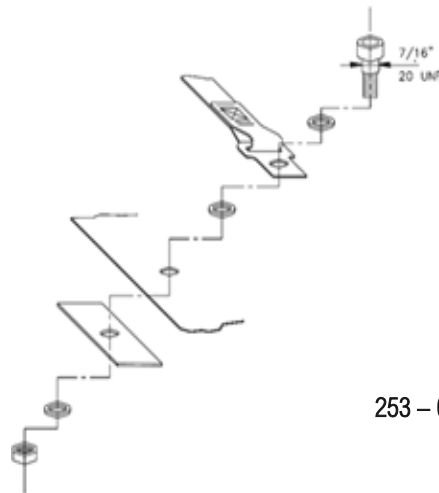


253 – 61

d) Drawing of the angle at which the belts must work.

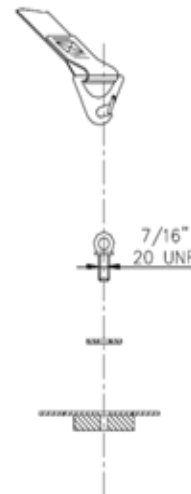


e) Dibujo del ángulo al que deben trabajar los cinturones.



253 – 62

e) Drawing of the angle at which the belts must work.



3. Cutter:

Fotografía de los "cutters" que deben usarse, de acuerdo con el punto 20.8 b).

3. Cutter:

Photograph of the "cutters" that must be used, according to 20.8b).





4. Asientos:

Los estándares válidos para los asientos en La Carrera Panamericana son FIA 8855-1999, 8855-2021 y 8862-2009. A continuación, presentamos muestras de las etiquetas correspondientes.

4. Seats:

The valid standards for seats in La Carrera Panamericana are FIA 8855-1999, 8855-2021, and 8862-2009. Below are samples of the corresponding labels.



5. Cinturones:

Los estándares válidos para los cinturones en La Carrera Panamericana son FIA 8853-2016. A continuación, presentamos muestras de las etiquetas correspondientes.

5. Belts:

The valid standards for seat belts in La Carrera Panamericana are FIA 8853-2016. Below are samples of the corresponding labels.





6. Overol:

Los estándares válidos para los overoles en la carrera panamericana son FIA 8856-2000, 8856-2018 y SFI 3.2A/15 y 3.2A/20 a continuación, presentamos muestras de las etiquetas correspondientes.

Las etiquetas de los overoles que son válidos para la carrera panamericana.

6. Overall:

The valid standards for overalls in La Carrera Panamericana are FIA 8856-2000, 8856-2018, and SFI 3.2A/15 and 3.2A/20; below are samples of the corresponding labels.

The labels of the overalls that are valid for La Carrera Panamericana.



7. Zapatos:

Las etiquetas de los zapatos que son válidos para La Carrera Panamericana.

7. Shoes:

The shoe labels that are valid for La Carrera Panamericana.

SFI 3.3
FIA 8856-2000
FIA 8856-2018





8. Dispositivo de soporte de cabeza y cuello:

Las etiquetas de los zapatos que son válidos para La Carrera Panamericana.

8. Head & neck support device:

Labels for head and neck support devices that are valid for La Carrera Panamericana.

- FIA Standard 8858-2002



- FIA Standard 8858-2010



- SFI SPEC 38.1



9. Cascos:

Las etiquetas de los cascos que son válidos para La Carrera Panamericana..

9. Helmets:

The labels of the helmets that are valid for La Carrera Panamericana.

FIA 8860-2010



FIA 8859-2015



FIA 8860-2018



FIA 8860-2010



SFI 31.1A

SFI 31.2A





10. Sistemas de Extinción: (FIA 8865-2015):

Ejemplos de extintores automaticos recomendados:

Modelo CESAL 4L / C ESAL 4L model



10. Fire extinguishing systems: (FIA 8865-2015):

Examples of automatic extinguishers as recommended:

LIFELINE Modelo Zero 2000 DC / Zero 2000 DC Model



APÉNDICE 3 SECUENCIA DE SEÑALES DE CONTROL Y PIZARRÓN CONTROL A

a) Señales de control para secciones de tránsito y de velocidad:



APPENDIX 3 SEQUENCE OF CONTROL SIGNALS AND "A" CONTROL BOARD

a) Control signals to speed o transit sections:

Señales para unir:

- Secciones de tránsito con secciones servicio
- Secciones de tránsito con secciones tránsito
- Secciones de servicio con secciones tránsito

Signals to link:

- A transit section with a service section
- A transit section with another transit section
- A service section with a transit section

- Señales para el inicio de una sección de velocidad.
- Signals to start a speed section.

- Señales para el final de una sección de velocidad.
- Signals to end a speed section.

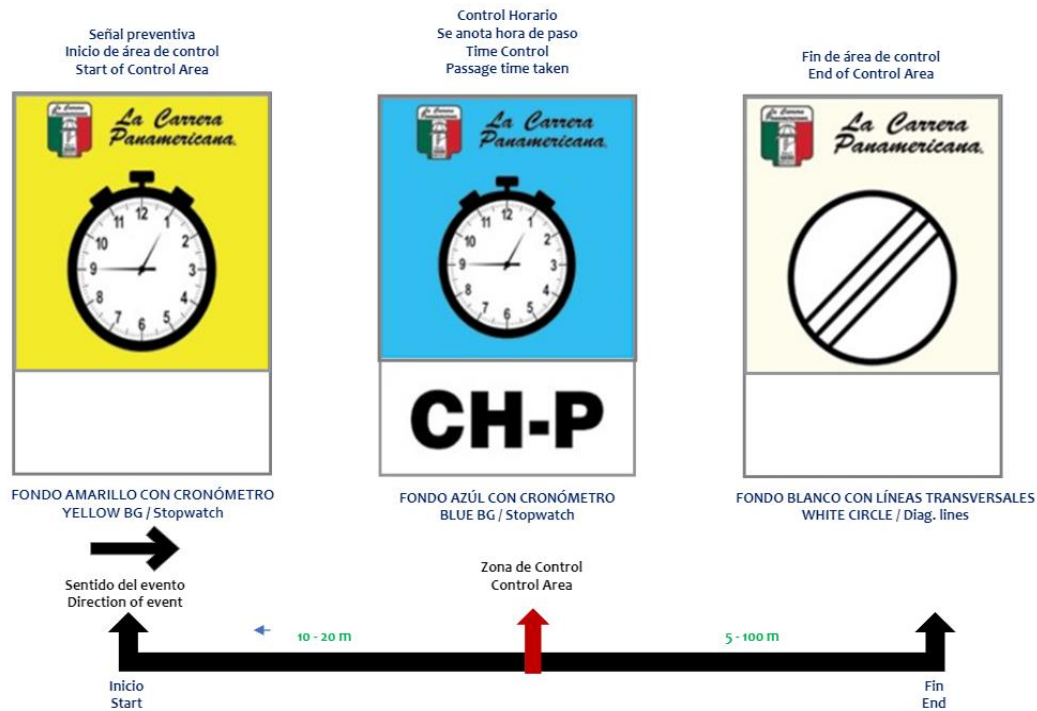


- b) Secuencia de las señales de control horario de paso “CH-P” y definición de la zona de control.

Estas señales se utilizan para unir una sección de tránsito con una de servicio o una sección de tránsito con otra de tránsito o una sección de servicio con una de tránsito

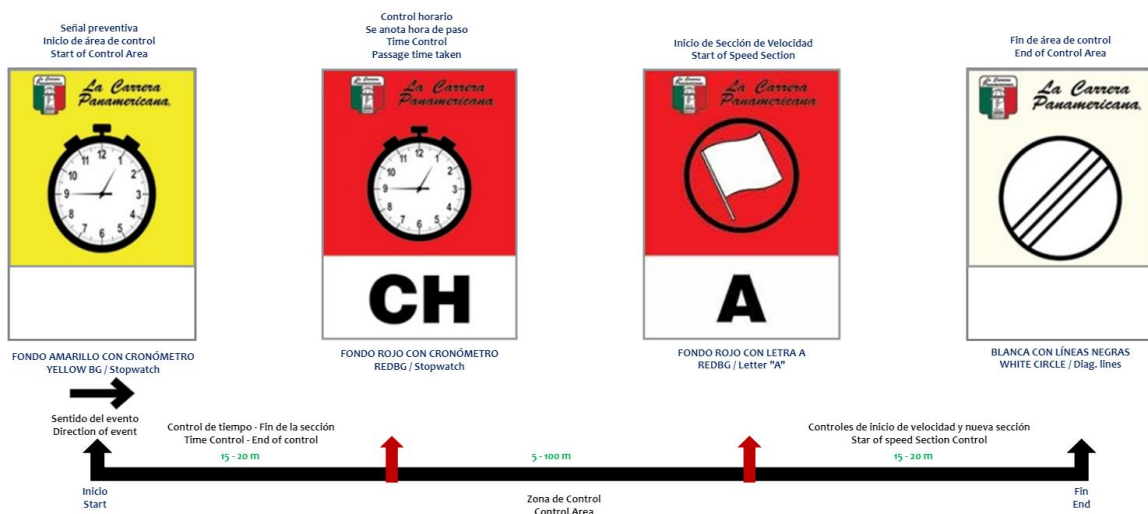
- b) Sequence of the control signals for Passage Control "CH-P" and to indicate a Control Area.

These signals are used to link a Transit Section with a Service Section, a Transit Section with another Transit Section or a Service Section with a Transit Section.



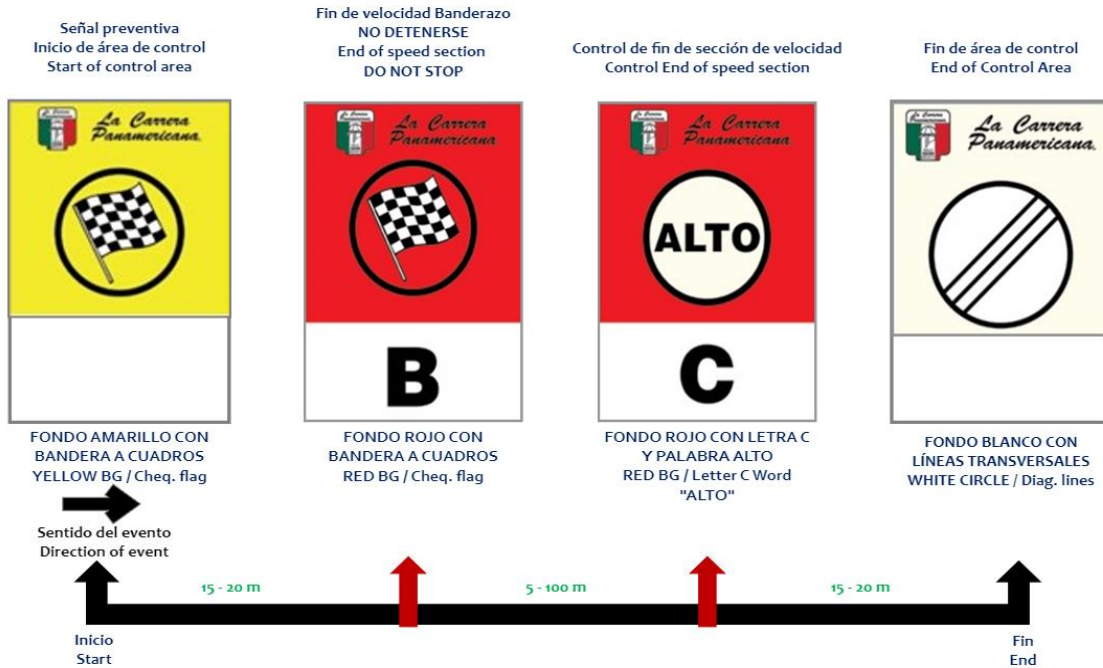
- c) Secuencia de las señales de control horario “CH” e inicio de una sección de velocidad “A” y definición de la zona de control. Estas señales se utilizan para unir el final de una sección de tránsito con el inicio de una sección de velocidad.

- c) Sequence of the control signals for the "CH" Time Control, to indicate the START of a Speed Section "A" and Control Area. These signals are used to indicate the END of a Speed Section.





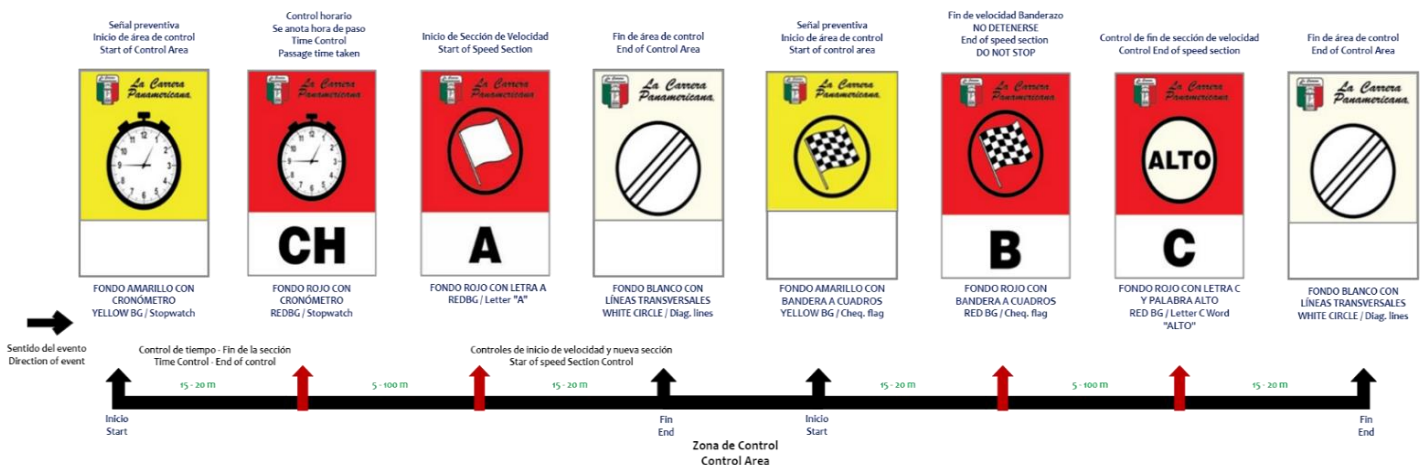
- d) Secuencia de las señales de control del final de una sección de velocidad "B-C" y definición de la zona de control. Estas señales se utilizan para el final de una sección de velocidad.
- d) Sequence of the control signals for the end of a "B - C" Speed Section and to indicate a Control Area. These signals are used to indicate the END of a Speed Section.



- e) Secuencia de las señales de una sección de velocidad completa y sus zonas de control. Estas señales se utilizan para una sección de velocidad completa, desde el control horario "CH" del final del tránsito de la sección anterior pasando por el control "A" de inicio de sección de velocidad, hasta llegar al final de la velocidad "B" y la señal del ALTO "C" en donde comienza el tránsito de la sección.
- e) Sequence of the control signals for a complete Speed Section and its Control Areas. These signals are used for a complete Speed Section: From the "CH" Time Control of the end of the previous Transit Section - Passage at an "A" Control - The end of the Speed Section at the "B" Control and the "ALTO" sign ("C" Control) where the next Transit Section will start.

Secuencia de señales de sección de velocidad

Sequence of signals complete speed section





Señales en pizarrón de Control "A"

Signals for the board at Control "A"



Sección Cancelada
Cancelled Section



Tráfico Abierto
Open Road



Desprendimiento de rocas
Falling Rocks



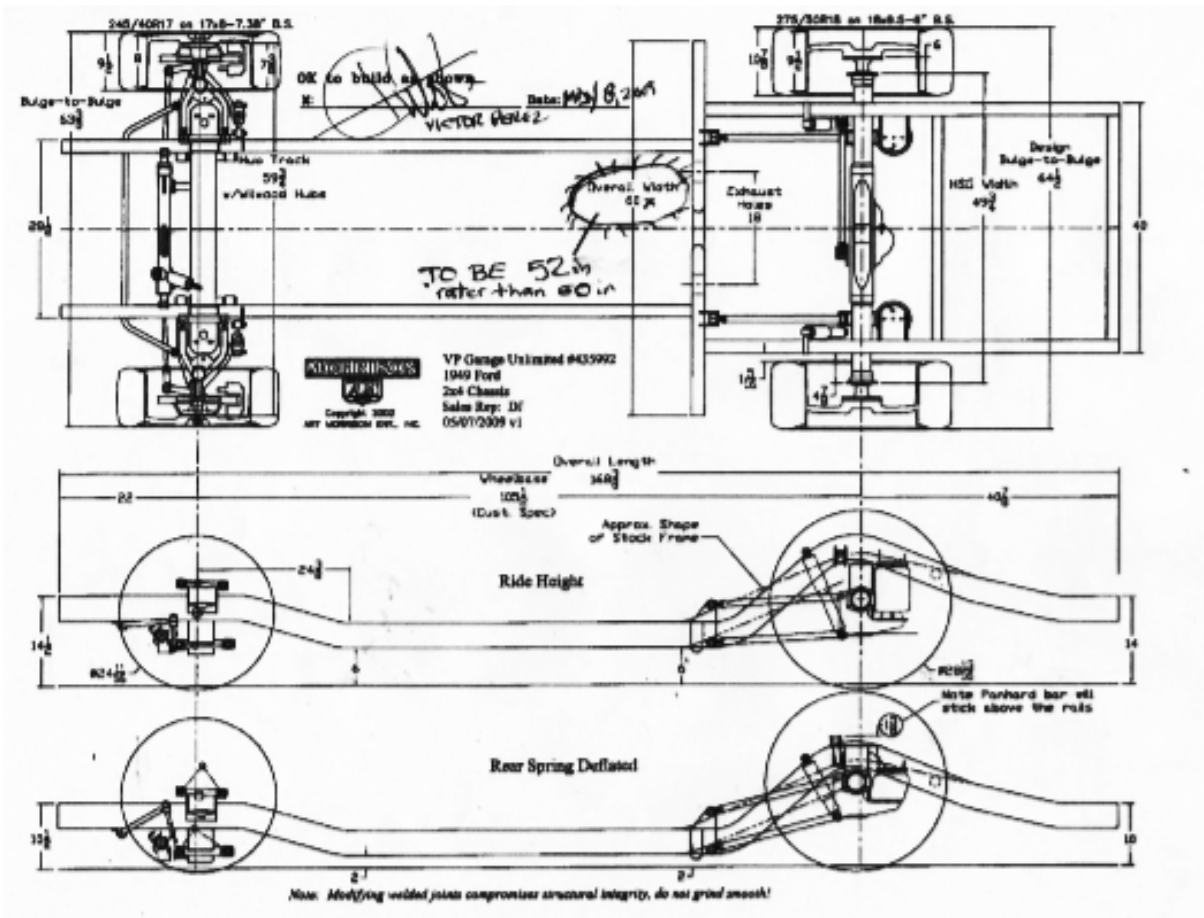
Cruce de ganado
Cattle Ahead



Grava suelta
Loose Gravel

APÉNDICE 4 DIBUJO DE REFERENCIA PARA
CONSTRUIR UN CHASIS NUEVO

APPENDIX 4 REFERENCE DRAWING FOR
BUILDING A NEW CHASSIS





APÉNDICE 5 DIAGRAMA DE COLOCACIÓN DE MARCAS

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

APPENDIX 5 MARKING PLACEMENT DIAGRAM

It is mandatory to place the official decals of the sponsors on the competition cars and the service or support vehicles. The Organizing Committee will provide these decals. The absence of mandatory advertising in the competition car and the service or support vehicles will generate penalties that can result in disqualification from the event (Article 14).



APÉNDICE 6 TABLA CLASES POR CUBICAJE

Definición de Clases según cubicaje del motor.

APPENDIX 6 CLASS TABLE BY DISPLACEMENT

Class definition regarding engine displacement.

CLASE / CLASS	CUBICAJE / DISPLACEMENT
1	<1150 cm3
2	>1150 - 1400 cm3
3	>1400 - 1600 cm3
4	>1600 - 1800 cm3
5	>1800 - 2000 cm3
6	>2000 - 2250 cm3
7	>2250 - 2500 cm3
8	>2500 - 3000 cm3
9	>3000 - 3500 cm3
10	>3500 - 4000 cm3
11	>4000 - 4500 cm3
12	>4500 - 5000 cm3
14	>5000 - 5500 cm3
15	>5500 - 6000 cm3
16	>6000 cm3



NOTAS / NOTES



Av. Lindavista 312, Col. Lindavista Norte,

C.P.07300, Ciudad de México.

Tels.: +52 (55) 5586 6898

+52 (55) 5754 6052

+52(442) 325 0983

USA. (310) 860 6959

www.lacarrerapanamericana.com.mx

México

telcel

infinitum
Exceso de Velocidad

FUNDACIÓN
TELMEX telcel



PORSCHE

