REGLAMENTO DEL CAMPEONATO DE RALLIES Y EVENTOS PAC 2024

REGLAMENTO DEL CAMPEONATO DE RALLIES Y EVENTOS PAC 2024

Í N D I C E

Artículo.	Página.
FUNDACIÓN DEL PUEBLA AUTO CLUB, A. C.	5
PRESIDENTES DEL PUEBLA AUTO CLUB, A.C.	5
DEFINICIÓN DE EVENTOS PAC	5
EXPRESIÓN DEL “JUEGO LIMPIO”	6
CLAUSULA OBLIGATORIA	7
AUTORIDADES COMPETENTES DEL PRESENTE REGLAMENTO	7
1.- OBJETIVO	**8**
1.1.- CONSEJO DIRECTIVO	8
A.- INTEGRACIÓN	8
A1.- Comité de Apelación y Arbitraje	8
A2.- Comité Técnico	9
B.- FUNCIONES, OBLIGACIONES Y FACULTADES	9
2.- COMISARIO	**11**
3.- CAMPEONATO 2024	**12**
3.1.-CALENDARIO 2024	12
3.2.-PUNTUACIÓN PARA EL CAMPEONATO 2024	12
3.2.1.-COEFICIENTE	12
3.3.-FORMA DE PUNTUACIÓN	13
3.3.1.-GANADOR ABSOLUTO POR CARRERA	13
3.4.-TROFEOS Y PREMIOS	13
4.- NOVATOS	**14**
5.- EXPERTOS	**14**
6.- TIPO DE ETAPAS	**14**
6.1.-PARQUE CERRADO	14
6.2.-TRAMO CRONOMETRADO	14
6.3.-ENLACE	14
6.4.-SECCIÓN	15
6.5.-ESPECIAL	15
6.6.-SERVICIO	15
6.7.-REAGRUPAMIENTO	15
6.8.-REORDENAMIENTO	16

7.- LIBRETA DE RUTA **16**
7.1.-SIMBOLOGÍA 16
7.2.-CARPETA DEL COMPETIDOR 16
7.3.-FRECUENCIA Y ORDEN DE SALIDA 17
7.4.-AUTOS DE SEGURIDAD 17
7.5.-REGLAMENTO PARTICULAR (CONVOCATORIA) Y BOLETINES 17
7.6.- RUTA CRÍTICA 17
7.7.- ESCRUTINIO 18
7.7.1.-ESCRUTINIO ADMINISTRATIVO 18
7.7.2.-ESCRUTINIO TECNICO 18
7.7.3.-REQUISITOS DE SEGURIDAD 19
7.8.- EXAMEN MÉDICO 21

8.- CONTROLES **21**
8.1.- TIPOS DE CONTROL 21
8.1.1.- AREA DE CONTROL 22
8.1.2.- CONTROL TIPO “CH” 23
8.1.3.- CONTROL TIPO “A” 24
8.1.4.- CONTROLES TIPO “B” Y “C” 24
8.2.- PENALIZACIONES 25
8.2.1.-EN “CH” 25
8.2.2.-EN “A” 25
8.2.3.-EN “C” 25
8.3.- VUELTA EN “U” 25

9.- COMPETIDORES **25**
9.1.- RESPONSABILIDADES 25
9.2.- INSCRIPCIONES 26
9.2.1 COSTO DE INSCRIPCIÓN 26
9.3.- NÚMEROS DE COMPETENCIA 26
9.4.- CARNET DE TIEMPOS 27
9.5.- AYUDA A TERCEROS 28
9.6.- OPERATIVO BÁSICO DE SEGURIDAD EN RALLIES PAC 28
9.6.1.- FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO 29
9.7.- DESCALIFICACIONES 29
9.8.- RECLAMACIONES Y PROTESTAS 30
9.9.- APELACIONES 31

10.- CATEGORÍAS DE AUTOMOVILES **31**

11.- REGLAMENTO TÉCNICO 32
11.1.- CATEGORÍA “RE 5” 32
11.2.- CATEGORÍA “RE 4” 32
11.3.- CATEGORÍA “RE B” HISTÓRICA 33
11.4.- CATEGORÍA “RE 3” 33
11.5.- CATEGORÍA “RE 3T” 33
11.6.- CATEGORÍA “RE OPÉN” 34

12.- SUPER RALLY

12.- PROCEDIMIENTO PARA OPTAR POR EL SUPER RALLY. 34

13.- PUBLICIDAD 35

14.- IMÁGEN 36

15.- COMITÉ ORGANIZADOR DEL CAMPEONATO 36

15.1.- RALLIES POR OTROS CLUBES O PROMOTORAS 37

16.- COMPORTAMIENTO EN EVENTOS PAC 38

17.- EVENTUALIDADES 38

18.- REGLAMENTO INTERIOR PAC 39

19.- CAMPEONES HISTORIA PAC 40

FUNDACIÓN DEL PUEBLA AUTO CLUB, A.C.

El Puebla Auto Club, A.C. fue fundado el 1º de Abril de 1991, como resultado de la fusión de varios clubes que en ese entonces existían. En sus inicios tuvo como actividades principales la difusión y promoción del rallismo en la entidad, organizando diversos eventos de la especialidad, hasta que en 1996 se conformó formalmente el Campeonato de Rallies PAC, el cual, a lo largo de los años y con el esfuerzo de sus dirigentes, se ha ido consolidando, siendo uno de los Campeonatos más importantes en México.

PRESIDENTES PUEBLA AUTO CLUB, A. C.

1991 – 1992	JESÚS GONZÁLEZ PACHECO
1993 – 1994	JAIME MORENO GALVEZ
1994 – 1995	JORGE GARCÍA SALMONES BAZ
1995 – 1996	ALEJANDRO GAYOSSO VERGARA
1997 – 1998	RAÚL REYNA ASOMOZA
1999 – 2000	SALVADOR ANZURES AGUILAR
2001 – 2002	OMAR CALZADA SALAZAR
2003 – 2004	ENRIQUE LÓPEZ VIVEROS
2005 – 2006	RICARDO HUERTA LIMÓN
2007 – 2008	RICARDO HUERTA LIMÓN
2009 – 2010	GABRIEL COVARRUBIAS LOMELI
2011 – 2012	FERNANDO GIL PLA
2013 – 2014	MARIO RUÍZ DEL SOL
2015 – 2016	CÉSAR AUGUSTO SILVA CELIS
2017 – 2018	RAÚL REYNA ASOMOZA
2019 – 2019	RICARDO FERNÁNDEZ ÁLVAREZ
2021 – 2021	JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ MAZZOCO
2022 – 2023	CARLOS ROBERTO RAMÍREZ MAC-LEAN
2024 – 2025	MARCO ANTONIO ARROYO VARILLAS

DEFINICIÓN DE EVENTOS P.A.C.

- Rally de Velocidad: Competencia automovilística en caminos cerrados de tierra y/o pavimento, con piloto y navegante, contra reloj entre controles tipo “A” y “B”.

- PAC Day: Evento realizado por el PAC para fomentar la inclusión de nuevos socios, que compartan los objetivos de la asociación.

Expresión del “Juego Limpio”.

El deporte de competencia puede responder a numerosas exigencias y aportar a los individuos, cualquiera que sea su edad y condición, posibilidades de expansión y un enriquecimiento de las relaciones interpersonales y colectivas. Puede, de diversas y notables maneras, mejorar la calidad de vida, pero a la vez incitan a una participación creciente y apasionada, lo que, al mismo tiempo, aumenta la amenaza contra el “juego limpio”, debido a la búsqueda más frecuente de la victoria a cualquier precio.

El competidor es el que da el testimonio del “juego limpio”. Eso exige la prueba de un respeto total y constante a la regla escrita y sobre todo al espíritu con que se hizo, y esto será más fácil si se acepta el objetivo de la regla y si se reconoce que además de esta regla, existe un espíritu dentro del cual debe practicarse el deporte de competición.

El “juego limpio” se manifiesta por la voluntad de participar para ganar, objetivo primero y esencial, pero siempre con el rechazo firme a conseguir la victoria a cualquier precio.

El “juego limpio” es una forma de ser, basada en el respeto a sí mismo y que implica respeto al adversario, victorioso o vencido, con la conciencia de que es el compañero indispensable, al que le debe unir la camaradería deportiva. Además, respeto irrestricto al árbitro o al juez.

El “juego limpio” implica modestia en la victoria, serenidad en la derrota, y una generosidad suficiente como para crear relaciones humanas entrañables y duraderas.

La amenaza principal que pesa sobre el “juego limpio”, es la importancia excesiva que se le concede a la victoria. Competir para ganar es la esencia de la competición deportiva, pero la preocupación excesiva por la victoria incita cada vez más a los participantes a violar los reglamentos y burlar la autoridad de los oficiales, recurriendo a prácticas desleales y de indisciplina.

Los participantes tienen una responsabilidad primordial en salvaguardar y desarrollar el “juego limpio”, por su constante observancia de las reglas, su sensibilidad para el espíritu deportivo, su respeto constante y absoluto a los oficiales, a los adversarios y compañeros.

Como primeros educadores, los padres pueden aportar una contribución inestimable a los hijos, en la enseñanza del “juego limpio”, incitando los principios de la lealtad y el respeto, para hacerlos descubrir y reconocer estos como fundamentales valores.

El deber de la organización es el de definir claramente la ética del comportamiento deportivo mediante reglamentos y asegurarse de que son totalmente respetados. Estas organizaciones son guardianas de la imagen del deporte y tienen una responsabilidad especial cuando se trata, mediante el uso prudente pero positivo de su autoridad, de salvaguardar la dignidad de este. Es indispensable que reacciones firmemente contra toda acción desleal y cualquier ataque al “juego limpio”.

CLÁUSULA OBLIGATORIA

ESTE REGLAMENTO REGULA LOS RALLIES DE VELOCIDAD DEL CAMPEONATO REGIONAL PAC 2024, ORGANIZADO POR EL PUEBLA AUTO CLUB, A. C.

TODOS LOS COMPETIDORES QUE SE INSCRIBAN Y COMPITAN EN CUALQUIER EVENTO DEL CAMPEONATO DE RALLIES Y EVENTOS PAC 2024, ACEPTAN ESTE REGLAMENTO, ASÍ COMO, LOS ESTATUTOS Y REGLAMENTOS DEL PAC, COMO LA ÚNICA NORMA QUE RIGE A LOS CONTENDIENTES.

EL PRESENTE, TENDRÁ USO COMO REGLAMENTO PARTICULAR DEL CAMPEONATO DE RALLIES Y EVENTOS PAC 2024.

ASIMISMO, PARA CUALQUIER PROTESTA O CONTINGENCIA DEL REGLAMENTO, LOS COMPETIDORES ACEPTAN COMO AUTORIDAD PARA LA RESOLUCIÓN DE DICHAS PROTESTAS E INCONFORMIDADES AL COMISARIO DEL EVENTO EN PRIMERA INSTANCIA; EN SEGUNDA INSTANCIA A LA CNRM, Y EN TERCERA Y ÚLTIMA INSTANCIA, A LA FEMADAC. LAS DECISIONES QUE SE TOMEN POR LA FEDERACION, SERAN INAPELABLES, PERO NUNCA EN DETRIMENTO, NI SUPRIMIENDO LOS DERECHOS QUE LOS AFECTADOS PUDIERAN TENER ANTE INSTANCIAS SUPERIORES. EL PAC SE COMPROMETE A CUMPLIR LOS LINEAMIENTOS DE LAS AUTORIDADES DEPORTIVAS SUPERIORES COMPETENTES.

EN CASO DE QUE ALGÚN SOCIO AFILIADO AL **PUEBLA AUTO CLUB, A.C**. PERTENEZCA A OTRO CLUB O ASOCIACIÓN CON EL MISMO OBJETO SOCIAL, PERDERÁ LOS DERECHOS Y REPRESENTACIONES COMO MIEMBRO DE NUESTRA ASOCIACIÓN EN CUALQUIER EVENTO DEPORTIVO, ASÍ COMO, PARA LA INTERMEDIACIÓN DE TRÁMITES, PROTESTAS O SOLICITUDES ANTE LAS AUTORIDADES DEPORTIVAS CORRESPONDIENTES.

AUTORIDADES COMPETENTES DEL PRESENTE REGLAMENTO

1.- PRESIDENTE DEL PUEBLA AUTO CLUB, A. C.
2.- COMISARIO DEL RALLY.
3.- COMITÉ DE APELACIÓN Y ARBITRAJE.

1.– O B J E T I V O

Fomentar, encausar, reglamentar, supervisar, sancionar y coordinar la práctica del rallismo deportivo en carreteras y caminos dentro del territorio nacional pertenecientes al Campeonato de Rallies PAC, encausada fundamentalmente a los jóvenes pilotos del estado de Puebla y entidades nacionales, en el marco del presente Reglamento y reglas aplicables.

1.1.- CONSEJO DIRECTIVO

A.- INTEGRACIÓN

El Consejo Directivo del PUEBLA AUTO CLUB, A.C. (PAC), estará integrado por:

Presidente:	Marco Antonio Arroyo Varillas.
Vicepresidente:	Alvaro Porta López Rojas.
Secretario:	Pablo Moreno Guerrero
Tesorero:	
Vocal:	

El presidente del PAC sin perjuicio de ninguna autoridad podrá imponer sanciones a organizadores, competidores y cualquier persona involucrada en los Rallies del Campeonato Regional PAC, aun no siendo socio del club, pudiendo en cualquier orden suspenderlos, amonestarlos, multarlos, descalificarlos y/o excluirlos de los eventos PAC, de acuerdo a la gravedad de la falta cometida.

El presidente en funciones tendrá la facultad de otorgar, comercializar y/o ceder los derechos y la organización de cualquier rally del Campeonato de Rallies PAC a otro(s) club(es) automovilísticos y/o promotora(s) de rallies deportivos, cumpliendo el Art. 14.1

El presidente tendrá la facultad de designar los Comités necesarios para cumplir los objetivos del PAC y a los titulares de los mismos, aparte de los mencionados a continuación en el inciso A1 y A2.

A1.- Comité de Apelación y Arbitraje

El Comité de Apelación y Arbitraje del PAC está formado por el Consejo Directivo en funciones más 2 socios que son nombrados por el presidente en funciones y su cargo será al 31 de diciembre de 2024.

El Consejo Directivo del PAC y/o el Comité de Apelación y Arbitraje del PAC se reservan el derecho del análisis a las faltas cometidas tanto técnicas como de comportamiento; de las decisiones a las que se llegue para aceptar o rechazar la participación de cualquier persona a los eventos PAC y/o donde exista participación directa o indirecta de la Asociación.

La mesa directiva en pleno del PAC, se reserva el derecho de aceptar o rechazar cualquier afiliación y/o inscripción, para ser miembro del club o para participar en cualquier evento o junta organizado y/o sancionado por el PAC.

A2.- Comité Técnico (también conocido como Consejo Técnico)

El Comité Técnico del PAC está formado, como mínimo por 2 personas con fundamentos y amplio conocimiento en Mecánica Automotriz, que son nombrados por el Comité Directivo en funciones y su cargo será al 31 de diciembre de 2024.

El Comité Técnico del PAC se reserva el derecho de revisar cualquier vehículo que participe en los eventos PAC para asignar categorías y/o sancionar a los propietarios de vehículos que no cumplan con la reglamentación técnica necesaria para cada evento; de las decisiones a las que se llegue deberán ser acatadas por el participante con la anuencia del Director de Seguridad del Campeonato.

El Comité Técnico, aun cuando está formado por un mínimo de personas, no es necesario que estén presentes todos al momento de la revisión.

El Comité técnico estará integrado por Roberto Suárez Plata y el segundo miembro será nombrado por el presidente del PAC y se nombrará, en el reglamento particular de cada evento.

B.- FUNCIONES, OBLIGACIONES Y FACULTADES

En base a los acuerdos entre el Consejo Directivo en funciones y/o los clubes y/o las promotoras que obtengan los derechos y/u organización de alguna fecha del Campeonato de Rallies PAC o el Campeonato completo, conforme al contrato celebrado, deberán cumplir los siguientes incisos:

B.1.- Organizar anualmente el Campeonato de Rallies PAC, compuesto por:

1.- Campeonato de velocidad por categorías de pilotos y navegantes.
2.- Campeonato de novatos.
3.- Campeonato absoluto.

B.2.- El Consejo Directivo del PAC y los asesores designados por la misma deberán coordinar la actualización del Reglamento de Rallies PAC que regirá para los rallies del Campeonato de Rallies PAC.

B.3.- Formular el calendario de Rallies con puntuación para el Campeonato de Rallies PAC.

B.4.- Recibir, examinar y resolver las protestas y apelaciones presentadas.

B.5.- Reglamentar en general todo lo relacionado sobre Rallies en carreteras y caminos inscritos en el calendario del campeonato respectivo.

B.6.- El Consejo Directivo del PAC y los asesores designados por la misma, en pleno y por mayoría de votos, podrá reformar, adicionar o eliminar cualquier artículo del presente reglamento, siempre en busca del beneficio del rallismo.

B.7.- El Consejo Directivo del PAC deberá revisar en todas sus partes la organización, el desarrollo y el resultado de cada Rally, calificándolo a más tardar **5 días** posteriores al evento; la calificación será sancionada en conjunto con los directores de Área participantes. La calificación de cada Rally sólo será para uso interno, no tendrán voto los promotores del evento en dicha revisión, examinando los siguientes puntos:

1.- Reglamento particular
2.- Prensa y difusión
3.- Libreta de ruta
4.- Boletines y medición
5.- Escrutinio Administrativo y Técnico
6.- Parque Cerrado de Inicio y Final de Rally
7.- Salida del rally
8.- Llegada del rally

9.- Vehículos insignias, barredoras y radiocomunicación
10.- Seguridad en cierres de tramos cronometrados (TC)
11.- Funcionamiento de controles
12.- Funcionamiento de oficiales
13.- Parque de servicios
14.- Servicio Médico, Ambulancia
15.- Servicio de grúas
16.- Cómputo y resultados
17.- Entrega de premios
18.- Evaluación de tripulaciones
19.- Asuntos varios

Nota: Las calificaciones están acompañadas de los comentarios que las soportan.

Las calificaciones se otorgan conforme a lo indicado en el Reglamento: 10= excelente; 8= bueno; 6= regular; 4= malo; 2= pésimo; 0= inaceptable.

B.8.- El Comité Organizador del rally anexará mediante boletines las medidas que juzgue convenientes para el mejor desarrollo del evento.

B.9.- El Consejo Directivo deberá recibir, examinar y resolver, junto con el Comité de Apelación y Arbitraje, las apelaciones presentadas.

B.10.- El Consejo Directivo deberá estar en comunicación directa y constante con todos los asociados buscando la armonía y el buen entendimiento.

B.11.- El Presidente del PAC propondrá el/ los Comisario(s) y/o Suplentes de todos los eventos del PAC a la Autoridad Deportiva Correspondiente.

B.12.- El Presidente del PAC en funciones deberá supervisar el desarrollo del evento, y podrá sugerir al Comisario y al director de carrera, si a su criterio existen motivos fundados y suficientes para hacerlo, a solicitar su modificación o hasta su cancelación.

B.13.- El Consejo Directivo deberá recibir del Comité Organizador del rally, a más tardar 8 días naturales después de su realización, un expediente completo, el cual deberá contener:

a. Reglamento particular
b. Libreta de ruta
c. Boletines
d. Ubicación de controles
e. Resultados oficiales
f. Hojas de escrutinio técnico
g. Copias de los oficios de las autoridades
h. Inscripciones y responsivas
i. Incluir carpeta de prensa antes y después del evento todo lo demás relacionado con el Rally

B.14.- El Presidente del PAC en funciones impondrá sanciones a organizadores, competidores y cualquier persona involucrada en los rallies del Campeonato de Rallies PAC, pudiendo en cualquier orden suspenderlos, amonestarlos, multarlos, descalificarlos y hasta excluirlos de los eventos de dicho Campeonato, de acuerdo a la gravedad de la falta cometida respecto del reglamento vigente y/o del contrato firmado con la promotora y/o clubes involucrados.

B.15.- El Presidente del PAC, es la máxima autoridad representativa del PAC en los eventos del Puebla Auto Club y fuera de ellos.

B.16.- Será obligación y formará parte de las facultades del presidente del PAC el hacer cumplir el Art. 7.5 del presente reglamento a cada comité organizador de los eventos del Campeonato.

2.- COMISARIO

El Comisario de cada rally será la persona que designe la AUTORIDAD DEPORTIVA COMPETENTE, en caso de no existir designación 30 días antes del evento, el Presidente del Puebla Auto Club deberá designarlo

El Comisario y/o el Director del Evento serán la máxima autoridad deportiva en el Rally, para aplicar y hacer respetar el presente reglamento, sus boletines, el código deportivo y el programa del rally, incluido el reglamento particular de cada evento.

El Comisario deberá revisar principalmente la parte de un Rally, dictando las modificaciones que estime convenientes, ejecutando cualquier cambio que considere necesario para beneficio del mismo y particularmente de la seguridad.

El Comisario en acuerdo con el director del Evento, tiene facultad para tomar decisiones y/o aplicar sanciones en todo caso no previsto por el presente reglamento.

El Comisario deberá informar al director de Carrera, lo concerniente a la seguridad de los tramos cronometrados y en el buen funcionamiento de los controles.

Una vez que el Comisario haya efectuado el levantamiento de seguridad, decidirá las correcciones necesarias, de común acuerdo con el director de Carrera.

En el caso de no estar en acuerdo el director del Rally y el Comisario sobre las correcciones y cambios solicitados, prevalecerá la decisión del comisario del Rally.

El Comisario deberá supervisar el cumplimiento de la ruta crítica del rally en proceso. Es obligatorio que el Comisario circule en uno de los vehículos oficiales del evento.

La Mesa Directiva del PAC tendrá la posibilidad de proponer un Comisario adjunto para apoyo, con el fin de prepararlo a comisariatos en el futuro.

El Comisario del Rally deberá presentar al Consejo Directivo del PAC, (con copia a la AUTORIDAD COMPETENTE), un reporte detallado y la calificación del rally a más tardar 8 días posteriores al evento incluyendo los siguientes puntos en el formato "REPORTE DE EVALUACIÓN DE COMISARIO":

a. Cumplimiento de la ruta crítica
b. Relaciones y comunicación con el director del Rally. Reglamento particular
c. Promoción y difusión del Rally
d. Parques Cerrados de inicio y final de rally
e. Salida y Meta del rally
f. Escrutinio Administrativo y técnico, parques de servicio. Libreta de ruta, mediciones y boletines.
g. Vehículos insignia y barredora. Seguridad en cierre de carreteras
h. Cronometraje y funcionamiento de controles
i. Protestas
j. Radio comunicación, servicios médicos y rescate. Grado de dificultad del rally
k. Cómputo y resultados oficiales.
l. Entrega de premios
m. Asuntos varios

Nota: Las calificaciones están acompañadas de los comentarios que las soportan. Las calificaciones se otorgan conforme a las siguientes consideraciones: 10= excelente; 8= bueno; 6= regular; 4= malo; 2= pésimo 0= inaceptable.

3.- CAMPEONATO 2024

.3.1.- CALENDARIO 2024

Tabla 1

DÍA	MES	EVENTO	TIPO	CIUDAD
22 – 23	MARZO	3° RALLY HUAMANTLA	PAVIMENTO	HUAMANTLA, TLAX
14 - 15	JUNIO	17° RALLY SIERRAS DEL SUR	PAVIMENTO	TEHUACÁN, PUE.
12-13	JULIO	2° RALL OTOMI	PAVIMENTO	TOLUCA EDO MEX.
29 - 31	AGOSTO	21° RALLY SIERRA JUAREZ	PAVIMENTO	OAXACA, OAX
8 - 9	NOVIEMBRE	2° RALLY PUEBLA	PAVIMENTO	PUEBLA, PUE.

3.2.- PUNTUACIÓN PARA EL CAMPEONATO 2024.

Los competidores recibirán los siguientes puntos para su clasificación por categoría y general en cada rally. Para la clasificación Absoluta del Campeonato, se sumará la puntuación obtenida en la clasificación general de cada evento.

Puntuación para Rallies:

Lugar	Puntos	Lugar	Puntos
1°	15	5°	5
2°	12	6°	3
3°	9	7°	2
4°	7	EN ADELANTE	1

A partir del Campeonato Regional PAC 2024 aplicara en todos los eventos la POWER STAGE, donde se otorgará 3 puntos al ganador de la etapa que se sumaran al resultado de puntos obtenidos en su categoría y 1 punto que se sumara al resultado de puntos obtenidos en el absoluto. Esta suma será al ganador de cada categoría participante

3.2.1- COEFICIENTE

Todos los rallies del campeonato PAC 2024 se realizarán con coeficiente 1.

NOTA 1.- Para que un rally sea válido se deberá correr al menos el 50% de los kilómetros cronometrados marcados en la libreta de ruta.

NOTA 2.**- DESEMPATE**

A) Para desempatar cualquier posición en un Rally se tomará en cuenta:

a. Quien haya ganado más tramos cronometrados.
b. Quien haya obtenido menos penalizaciones.
c. La primera tripulación que obtenga el menor tiempo en una etapa cronometrada.

B) Para desempatar cualquier posición en el Campeonato se tomará en cuenta:

Los mejores resultados absolutos y/o de su grupo.

a. Quien haya ganado más eventos.
b. Quien haya ganado más tramos cronometrados.
c. Quien haya tenido menos penalizaciones.
d. Quien haya participado en más eventos y/o etapas.

3.3.- FORMA DE PUNTUACION POR CARRERA

Cada Categoría puntuará en forma independiente para su clasificación conforme a la tabla de puntuación señalada en el numeral 3.2

3.3.1- GANADOR ABSOLUTO POR CARRERA

Todas las Categorías correrán para una sola calificación para el lugar absoluto de cada rally conforme a la tabla de puntuación establecida en el numeral 3.2

3.4.- TROFEOS Y PREMIOS

En cada Rally, serán acreedores a trofeos dobles, (siempre y cuando haya un mínimo de tres inscritos por categoría), los siguientes lugares:

a. Los 3 primeros lugares de cada categoría.
b. Los 3 primeros lugares absolutos.
c. 1er lugar de novatos. (Piloto – Navegante)

Cuando haya menos de 3 inscritos en una categoría, estos se quedarán en su categoría, pero solo serán reconocidos con mención y/o diploma doble.

Para tener derecho a la clasificación en el Campeonato por categoría y absoluto, los pilotos y navegantes deberán arrancar el 80% de los rallies que componen el Campeonato.

Al finalizar el Campeonato de Rallies PAC, el Comité Organizador tendrá la obligación de entregar en ceremonia especial, lo siguiente:

1. Mención y trofeos dobles a los 3 primeros lugares absolutos
2. Mención y trofeos dobles a los 3 primeros lugares de cada categoría.
3. Mención y trofeos dobles al PRIMER LUGAR de novatos. (Piloto – Navegante).

4.- NOVATOS

Para los efectos del Campeonato de novatos, se considera novato al piloto o navegante que nunca haya participado en algún rally del Campeonato PAC, o en cualquier campeonato de rallies de velocidad nacional o internacional y seguirá considerándose durante toda la temporada como tal mientras no cumpla con alguno de los siguientes supuestos:

a) Haya sido campeón de cualquier campeonato de rallies de velocidad regional, nacional o internacional.
b) Haya corrido o iniciado 5 Rallies o más, en diferentes temporadas no consecutivas.
c) Haya corrido o iniciado, cualquier número de rallies en 2 temporadas consecutivas.

Notas:

Quien inicia como novato, aunque en algún rally subsecuente de este mismo 2024 cumpla uno de los supuestos anteriores, terminara la temporada siendo considerado novato.
La temporada 2020, cancelada por pandemia, no se contabilizará para ninguno de los supuestos. (solo campeonato regional PAC. Si corriste CRO o Nacional, si se contabilizará).

Los novatos quedan topados a participar como máximo en la categoría "RE 3", si corre en una categoría superior no tendrá derecho a puntos en esta categoría, pero sin derecho a puntaje ni premio.

5.- EXPERTOS

Será piloto experto todo aquel que no entre dentro del grupo de novato. El estatus de novato y experto es independiente, aun se compita en el mismo vehículo.

6.- TIPO DE ETAPAS

El recorrido podrá hacerse en cualquier tipo de carretera, camino o pista incluso podrán ser mixtos, tierra y pavimento; Las etapas de las que consta un rally, son las siguientes:

6.1.- PARQUE CERRADO

Siempre existirán al menos un parque cerrado por Rally, donde los autos deben ser depositados.
Todos los parques cerrados estarán indicados por controles tipo "CH". Los Parques Cerrados deben estar debidamente señalizados y no se permite hacer mecánica, cambiar o modificar cualquier pieza del auto, incluyendo electrónica, bajo pena de descalificación, salvo previa autorización del comisario del evento por cuestiones de seguridad. Todos los miembros de equipo y tripulantes deberán estar fuera de esta área, salvo requerimiento de prensa con autorización y vigilancia de un oficial del evento.
En los parques cerrados de inicio arrancada, las tripulaciones solo podrán entrar a sus autos, 10 minutos antes de su hora ideal de arranque, salvo orden expresa de un oficial de carrera, so pena de penalización, la cual será de 10 segundos por minuto de adelanto.

6.2.- TRAMO CRONOMETRADO (TC)

En este tipo de etapa los automóviles se clasificarán en función del tiempo realizado, acumulando al final del Rally el tiempo total para determinar al ganador de cada categoría.
Los TC's se efectuarán siempre en caminos cerrados al tráfico ajeno al Rally. Distancia de cada TC: máxima 50 Km., mínima 1.0 Km.
Es Obligatorio el uso de cascos (Art. 7.7.3 h), cinturones de seguridad (Art. 7.7.3 i) firmemente ajustados, así como también el uso de overol nomex (Art. 7.7.3 q), bajo pena de descalificación.

6.3.- ENLACE

Se define como el tramo a recorrer entre dos TC's. El tiempo para esta etapa deberá ser amplio y los competidores deberán respetar su hora de paso por los controles de inicio y final. Todo vehículo de competencia está obligado a cumplir esta y todas las etapas impulsado por sus propios medios mecánicos.

6.4.- SECCIÓN

Todas las partes comprendidas entre:
a) La salida y el primer reagrupamiento, reclasificación o servicio.
b) Dos reagrupamientos, reclasificaciones o servicios sucesivos.
c) El último reagrupamiento, reclasificación o servicio y la meta final del rally.

6.5.- ESPECIAL

El Organizador podrá incluir dentro del Rally etapas especiales diferentes a las demás, debidamente autorizadas por el Comisario. Únicamente tendrá que dar una explicación clara y detallada del funcionamiento, en la libreta de ruta o en un boletín numerado, revisado y autorizado. Para que un slalom u otro tipo de etapa especial puedan contar para un Rally, se deberá reglamentar perfectamente y someterlo junto con la libreta a la consideración del Comisario y deberá contemplar aspectos de seguridad tanto de público como de competidores. Dentro de estas etapas estarán consideradas las que se desarrollen en CIRCUITOS y/o AUTODROMOS, siendo dichas etapas de un máximo del 20% del total de TC's.

6.6.- SERVICIO

El (los) servicio(s) estará(n) especificado(s) en el reglamento particular y en el croquis de la libreta de ruta con localización y horarios...

Los servicios sólo se podrán llevar a cabo en el área destinada por el Comité Organizador. Cada equipo debe tener un extintor de mínimo 2 Kg. de polvo ABC, por auto, cargado y listo para utilizarse fuera del vehículo, bajo pena de descalificación en caso de no tenerlo, o tener a la hora del servicio la chaveta puesta en el mismo, Podrá considerarse el uso del extintor portátil del auto de competencia, mismo que deberá extraerse del vehículo y tenerlo a la mano durante el servicio, en caso de ser utilizado, la tripulación deberá sustituirlo para continuar participando en el evento.

Se prohíbe cargar combustible en el área de servicio bajo pena de descalificación y sólo podrá reabastecerse en las áreas designadas en la libreta de ruta y/o en el reglamento particular, pudiendo ser directamente de la bomba de la gasolinera o fuera del área de las bombas si es que se carga de un depósito manual, debiendo contar con su extintor de 2 Kg. de polvo ABC cargado y listo para usarse en caso necesario bajo pena de descalificación en caso de no tenerlo.
El área para los servicios será asignada por la organización y cada equipo deberá utilizar el espacio necesario conforme al número de autos inscritos, en caso de no cumplir esta regla, el equipo podrá ser penalizado o sancionado por la organización; los vehículos de carga y traslado deberán ubicarse fuera del área de servicio.

Se asignara por parte del consejo Directivo del Puebla Auto Club, a un oficial por evento que supervise, regule y de certeza que se cumple con todo lo necesario dentro del servicio como se estipula en este artículo.

6.7.- REAGRUPAMIENTO

Parada prevista por los organizadores, con un control horario "CH" de entrada y un control "CH" de salida, con el objeto y posibilidad de:

a) Permitir la concentración de los vehículos que siguen en carrera, cerrando los tiempos muertos de autos que han abandonado el rally y en su caso reclasificación.
b) Reclasificar los autos.

El tiempo de parada puede variar de una tripulación a otra. Las etapas de reagrupamiento podrán indicarse en la libreta de ruta como etapas independientes. La ubicación del área de reagrupamiento será siempre definida e identificada en la libreta de ruta.

6.8.- REORDENAMIENTO O RECLASIFICACIÓN.

Dar un nuevo orden de salida a los autos competidores por el Comisario y/o el director del Rally, de acuerdo con el tiempo parcial acumulado de su carnet de tiempos, el cual podrá ser en la etapa de servicio y/o en la de reagrupamiento. Deberá haber como mínimo una reclasificación durante el rally. El Comisario y/o el director de carrera darán el tiempo nuevo de salida **del área de reordenamiento cuando corresponda.**

7.- LIBRETA DE RUTA

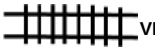
Indicaciones para los competidores que le permiten seguir la ruta y horarios del evento, por lo menos 3 kilómetros después de una desviación deberán incluirse una referencia en la libreta.
La libreta de ruta será enviada únicamente por medios electrónicos, y la tripulación deberá presentarla en el escrutinio administrativo ya sea de forma impresa o en algún medio de visualización electrónico.

Se permite incluir publicidad de patrocinadores del evento en el encabezado y/o pie de página que no interfiera con la información de la libreta de ruta.

Asi mismo, deberá contener los siguientes formatos: Evaluación del Rally y Abandono del Rally

7.1.- SIMBOLOGÍA

EJEMPLOS DE SIMBOLOGÍA A UTILIZARSE EN LA LIBRETA DE RUTA:

CONTROL HORARIO (CH)	**POSTE CFE**
CONTROL INICIO DE TC (A)	**ARBOL**
CONTROL FINAL DE TC (B)	**LETRERO PREVENTIVO**
CONTROL "C" ALTO	**LETRERO INFORMATIVO**
TOPE	**CAMELLON**
SEMAFORO	 **VIAS DEL TREN**
PUENTE	**PIEDRA**
CASA, IGLESIA	**LOMO**
CAMINO EN MAL ESTADO	**VADO**

7.2.-CARPETA DEL COMPETIDOR

Deberá contener un mapa del Rally, resumen de etapas y horarios, hoja con los datos de los Hospitales de apoyo, formatos de: escrutinios administrativo y técnico, cambio de tripulación o auto, protesta, notificación de abandono, encuesta del rally y calificación.
Esta Carpeta debe ser presentada impresa o en medios electrónicos por cada tripulación en el momento del escrutinio administrativo de cada evento.

7.3.- FRECUENCIA Y ORDEN DE SALIDA
A juicio del director de Carrera, será con intervalos de 30 segundos como mínimo, (se sugiere 1 minuto).
El orden de salida será a juicio del Comité Organizador.

7.4.- AUTOS DE SEGURIDAD
Para una mayor seguridad y ayuda en los Rallies, es obligatorio contar como mínimo con: 3 automóviles insignia (000, 00 y 0), los vehículos necesarios de primera intervención médica (VPI), como mínimo 1 barredora, las ambulancias y grúas necesarias.

Cuando menos, después de cada 12 competidores deberá ir un vehículo de primera intervención médica (MIC), con los profesionales que el director médico del rally apruebe y con el equipo clínico necesario.

Todos los reportes de oficiales, insignias, intervenciones y barredoras que impliquen faltas al Reglamento General de competencia y seguridad, deberán ser entregados por escrito al final del rally en el parque cerrado al director de Carrera, quien examinará dicho reporte para hacerlo válido en su caso tomando las decisiones apegadas a reglamento.

7.5.- REGLAMENTO PARTICULAR (CONVOCATORIA) Y BOLETINES
Se deberá emitir un reglamento particular (convocatoria) para cada Rally, el cual deberá contener:

Nombre y fecha del evento, distancia total a recorrer, distancia en TC's y cantidad de TC's; mapa del Rally; categorías convocadas; fechas, lugar y costos para inscripción del Rally; fecha, lugar y hora del escrutinio administrativo y técnico de autos competidores y pilotos; ubicación y duración de el/los parque(s) cerrados; ubicación y duración de parques de servicio; ubicación de la(s) recarga(s) de combustible; hotel sede para el Rally; fecha, lugar y hora para premiación y trofeos; publicidad obligatoria; cantidad máxima de autos a competir; licencia deportiva; seguros; presentaciones y conferencias de prensa; hora de control "D" de inicio de evento; hora de junta de competidores previa al rally; Comité Organizador y/o Club Organizador del Rally.

Boletines: Cualquier tipo de información relacionada con el mecanismo del Rally que se produzca después de publicado el reglamento particular del Rally, así como cualquier comunicación del Organizador para los competidores, deberá hacerse por escrito mediante boletines numerados y con acuse de recibo. Las comunicaciones verbales a los competidores no serán oficiales. Durante el Rally, cuando por cualquier motivo no sea posible entregar un boletín numerado y por escrito, el director del Rally o el Director Operativo deberán firmar la carpeta de cada competidor que reciba el comunicado.

7.6.-RUTA CRÍTICA.

Cronograma de obligaciones a cumplir por el Comité Organizador de otros Clubes o promotores al PAC para cada evento, comprendiendo los siguientes puntos como mínimo:
1.- Ratificación de fecha del evento por el Comité Organizador, 45 días antes del evento.
2.- Entrega del cheque garantía de aval, en su caso, sanción, seguro del evento, 45 días antes del evento.
3.- Definición de la estructura o Comité Organizador del Evento, 35 días antes el evento.

4.- Propuesta de Libreta de Ruta y Reglamento Particular, 35 días antes del evento.
5.- Carpeta de seguridad, 30 días antes del evento.
6.- Permisos a autoridades aprobados, 25 días antes del evento.
7.- Autos oficiales, 15 días antes del evento.
8.- Controles, 15 días antes del evento.
9.- Radiocomunicación, 15 días antes del evento.
10.- Lugar y hora de escrutinios, 15 días antes del evento.
11.- Lugar y hora de parque cerrado de salida y meta, 15 días antes del evento.
12.- Reglamento Particular, 30 días antes del evento.
13.- Información al Comisario, Correcciones del Comisario, 15 días antes del evento.
14.- Emisión de Reglamento Particular y libreta de ruta aprobados, 20 días antes del evento.
15.- Inscripciones, sin sobre cuota 7 días antes del evento.
16.- Inscripciones con sobre cuota con un límite dos días antes del evento.
17.- Cómputos y premiación (extraoficial), un día después del evento.
18.- Emisión de Lista preliminar de Inscritos, 3 días antes del evento.
19.- Emisión de Lista de Inscritos, jueves antes del evento.
20.- Emisión de Lista de Escrutinio, jueves antes del evento.
21.- Emisión de Lista de Arranque, dos horas antes del evento.
22.- Rueda de prensa, jueves antes del evento.
Será aplicada una sanción al Comité Organizador de cada evento por cada punto de la ruta crítica no cumplido.

7.7.- ESCRUTINIO

Los escrutinios se efectuarán antes del Rally en el lugar y horario que sea publicado. **Los escrutinios Administrativo y Técnico podrán ser presentados por algún miembro del equipo siempre y cuando se presente la documentación debidamente requisitada**, **con firma autógrafa de Piloto y Navegante**, copia de licencia de conducir y original o recibo (en su caso) de licencia expedida por la FEMADAC de Piloto y Navegante.

7.7.1.- ESCRUTINIO ADMINISTRATIVO
Revisión de los documentos necesarios para la autorización de participación de los competidores en el evento.

Para tal efecto, deberá designarse un área adecuada, la cual será atendida por el personal necesario, que deberá revisar por lo menos lo siguiente y marcarlo en el formato “Escrutinio Administrativo” incluido en la carpeta del competidor:

1. Solicitud de inscripción impresa debidamente llenada y firmada. (Formato CNRM)
2. Comprobante impreso de pago de inscripción a la competencia
3. Licencia de conducir vigente de Piloto y Navegante. (original y copia)
4. Licencia de la FEMADAC vigente de Piloto y Navegante. (original y copia)
5. Pago de servicio de Grua.
6. Demas formatos señalados en cada reglamento particular del Rally

Una vez que la tripulación cuente con la documentación completa y correcta, los escrutiñadores administrativos deberán hacer la entrega de:

7. Entrega de publicidad del evento.
8. Entrega de boletines del evento, en caso de existir

Cumpliendo este escrutinio, se entregará al competidor el formato de escrutinio Técnico, que será el pase de entrada al mismo.

7.7.2.- ESCRUTINIO TÉCNICO
Revisión de requisitos de seguridad tanto a tripulación como a su vehículo, para permitir su participación en el evento.

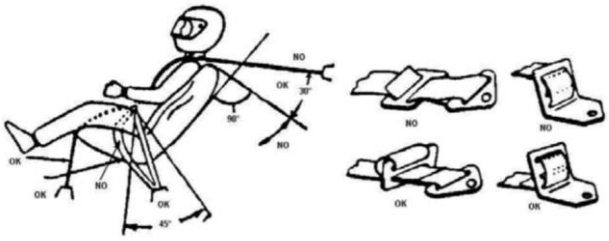
Para tal efecto, deberá designarse un área adecuada con paso **restringido**, la cual será atendida por el Director de Escrutinio y los auxiliares necesarios, que deberán revisar los siguientes puntos (Art. 7.7.3), marcándolos en el formato “Escrutinio Técnico” el cual le fue entregado al aprobar el Escrutinio Administrativo.

Cumpliendo este escrutinio, se entregará un contra recibo de escrutinio aprobado, que será el pase de entrada al parque cerrado de inicio del evento y/o se deberá adherir una calcomanía de “Escrutinio OK”, o algún distintivo que lo confirme.

Cuando un competidor no apruebe su escrutinio Técnico en las dos primeras presentaciones, tendrá una tercera oportunidad para aprobarla, haciéndose acreedor a una sanción económica de $2,000.00 (Dos mil pesos 00/100 M.N.) pagaderos en efectivo para poder arrancar dicho evento. Si, aun así, la tripulación no logra pasar el escrutinio, estará descalificada del evento sin derecho a reembolso del pago de su inscripción.

7.7.3.- Requisitos de Seguridad.

a) Automóvil en buenas condiciones mecánicas, estéticas y con números de competencia registrados previamente en el PAC.
b) Limpia parabrisas en buen estado y funcionando.
c) Luces esenciales en perfecto funcionamiento.
d) Direccionales delanteras y traseras funcionando.
e) Luces de emergencia delantera y trasera (intermitentes) funcionando.
f) Corta corriente accionable desde exterior (cofre junto a extintor central) e interior al centro donde ambos tripulantes lo tengan al alcance y lo puedan accionar en caso de emergencia, debidamente señalado.
   El Cortacorriente General debe cortar todos los circuitos eléctricos (batería, alternador o dinamo, luces, claxon, encendido, controles eléctricos, etc.), y debe parar el motor.
   Debe ser un modelo a prueba de chispas y será accesible desde el interior y desde el exterior del vehículo.
   En el exterior, el sistema de accionamiento del cortacorriente estará situado, obligatoriamente, en la parte inferior de los montantes del parabrisas en los vehículos cerrados.
   Estará marcado por un rayo rojo en un triángulo azul con el borde blanco y una base de al menos 12 cm. Este accionamiento exterior solo afecta a vehículos cerrados.
   Aplicación: Es obligatorio para todos los vehículos que no cuenten con el sistema de encendido original.
g) Claxon en funcionamiento
h) Parabrisas en buenas condiciones sin rajaduras y sin cualquier objeto que obstruya la visibilidad de la tripulación.
i) Cascos protectores con especificación mínima **Snell SA10,** Snell Foundation **2015-SA** y **2015-SA** (USA) y/o SFI Foundation Inc., SFI spec. 31.5 y SFI spec. 31.5 (USA), British Approved, Kevlar, o sus correlativos mundiales, **con máximo 10 años de su fecha de fabricación**, para ambos participantes, indicando en su exterior en calcomanía, su nombre, tipo de sangre, factor RH y alergias del competidor. **Será obligatorio el uso de balaclava norma SFI o FIA, para cascos abiertos.**
j) Cinturones de seguridad con 5 puntos de apoyo como mínimo norma mínima SFI spec. 16.1 o equivalentes, **con máximo 10 años de su fecha de fabricación**. Deberán tener etiquetas de seguridad y fecha de fabricación. No se permiten cinturones con daño alguno, estirado y/o con más de 10 años de fabricación. Los puntos de fijación deberán estar atornillados y reforzados por una placa (rondana) de 3mm de espesor y 1 pulgada de diámetro mínimo. Se aceptan las fijaciones originales del fabricante. Los tirantes traseros de los hombros, deberán fijarse al Roll Cage o a la parte trasera de la cabina, con un ataque máximo de entre 10 y 30 grados.
   (cuando un un auto competidor sufra un accidente considerable en un evento PAC, el comité técnico junto con el afectado determinaran si se deben cortar los arneses portados en el siniestro, liberando a la organización de cualquier tipo de reclamo posterior de parte de la tripulación o equipo afectado, en caso de desacuerdo).



k) Extinguidor vigente y sujeción correcta. Deberá ser del tipo ABC polvo de 2Kg., debe estar en perfectas condiciones de operación, con certificación de mantenimiento y carga, vigente (un año de la fecha de mantenimiento). Queda Prohibido el de **Halon**
El medio de fijación debe ser metálico, en buen estado y de fácil liberación, se recomienda fijarlos en el piso del auto, en la parte delantera del lado del copiloto. Es obligatorio estar al alcance de los tripulantes. Queda estrictamente prohibido fijarlo con cualquier tipo de cinta adhesiva o elástica. Se deberá adherir una calcomanía de "Extintor OK" con el número de auto al aprobarse. Deberá estar colocada la chaveta en este y durante la competencia debe ser retirada.

El uso del Extintor central es obligatorio y deberá constar de los siguientes componentes:

- Botella de capacidad mínima de 4.5 litros
- Dos cables de tirado
- Seis Difusores
- La instalación deberá ser en el piso y detrás de cualquiera de los dos asientos.
- Cable tirado o chicote exterior, deberá estar por fuera del vehículo, en la parte más baja del parabrisas.
- La Tubería deberá ser metálica, bien sujeta y los dobleces nunca en ángulo recto, siempre redondeados.
- Los difusores deberán quedar libres de sujeción para garantizar su correcto funcionamiento.
- La ubicación de los difusores deberá ser la siguiente.
- ♦ - Dos difusores dentro del cockpit (habitáculo), apuntando hacia cada uno de los tripulantes, por ejemplo: uno debajo de la columna de dirección del volante y el otro debajo de la guantera.
- ♦ - Cuatro difusores en la zona del motor, ubicados en cada una de las esquinas. La solución contenida en el extintor deberá ser espuma AFFF
- ♦ La vigencia del extintor central será de dos años, de acuerdo a la etiqueta de mantenimiento y llenado.

l) Señales reflejantes de emergencia 2 como mínimo.

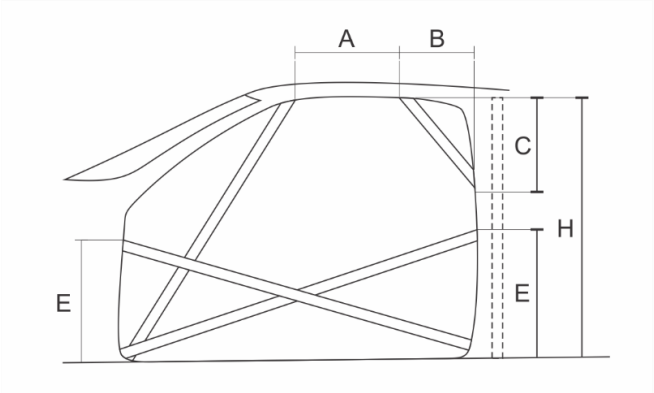
m) Navaja o Cúter al alcance de la tripulación (con cinturones abrochados) con ubicación segura.

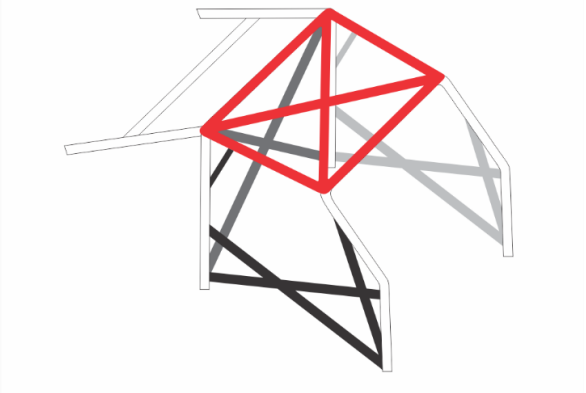
n) Llantas en buen estado.

o) Botiquín obligatorio fijo al vehículo con mínimo: gasas, vendas algodón, agua oxigenada, banditas adhesivas "curitas" con el número del auto.

p) Dos inmovilizadores cervicales obligatorios (collarines de Thomas, Filadelfia) sujetos al alcance del piloto y navegante, con número del auto ya sea en la etiqueta o en la tela misma del collarín.

q) Jaula de seguridad (roll-Cage de seis puntos mínimo de fijación al chasis o bastidor). Esta jaula tendrá que ser de tubo de 1 ½ pulgada de diámetro, con espesor de pared mínimo de 86 milésimas de pulgada (calibre 14; 2mm.). No deberá tener dobleces con radios cerrados, no arrugas en los dobleces; tampoco podrá ser de 2 piezas soldadas. El alma principal del roll Cage deberá ser de una sola pieza, sin embargo, podrá ser desarmable. Las soldaduras de los tirantes del alma de la barra deberán ser completas y adecuadas, a juicio del Comité Organizador. La fijación al piso del automóvil o a cualquier otra parte, deberá ser con placas y contra placas, de un octavo de pulgada de espesor y de 3 x 4 pulgadas de superficie como mínimo.





r) Overol anti-fuego, (Nomex) SFI spec. 3-2A/5, FIA o sus equivalentes internacionales. Si el overol es de una capa será obligatorio el uso de under wear de nomex **(pantalón y camisa) con máximo 10 años de su fecha de fabricación.**
s) Zapatos Nomex.
t) Argollas de arrastre delantera y trasera perfectamente señaladas con una flecha de color naranja, rojo o amarillo reflejante y debidamente fijadas al bastidor.
u) Apellido de piloto y navegante en ambos lados del cristal lateral trasero del auto con tipo de sangre y alergias en color blanco con 5 cm. de alto como mínimo.
v) Ventanas laterales originales (vidrio) con película anti-asalto (piloto y navegante)
w) Deben sustituirse los Asientos originales por Asientos de Competencia Homologados FIA, SFI o sus correlativos mundiales, sin juego ni daño alguno, en buen estado, no se aceptarán asientos fabricados de forma artesanal o cualquier modificación al estado original de los mismos. **Máximo de 5 años más al vencimiento o 10 años de su fabricación.**
x) Dispositivo de sujeción de cabeza y cuello tipo Hans, Hutchens o similares obligatorio para todas las categorías.
y) Placa de Estireno **TAMAÑO CARTA** con las siglas mínimo de 15x15cm impresas o en vinil adherible, que en el anverso se visualice una cruz roja y por el reverso un OK de color verde.
z) Los seguros de cofre y de cajuela (pinghood) son obligatorios y no deberán tener chapa trasera.

7.8.- EXAMEN MÉDICO

Aleatoriamente, el Director Médico del evento podrá efectuar examen médico, etílico y/o toxicológico a los tripulantes antes, durante o después del rally.

8.- CONTROLES

El coordinador de equipo y sus controles deberán ser socios o miembros afiliados pagados del PAC o de otro club afiliado a CNRM, contar la licencia de oficial expedida por la autoridad deportiva correspondiente vigente, ambas obligatorias, conocer y aceptar los reglamentos correspondientes. Especificaciones para controles:

a) Todos los controles deberán efectuarse con cronómetros electrónicos con función Re atrapante.
b) La sincronización de relojes será basada en cuanto a minutos y a segundos, con la emisora WWV de Fort Collins, Colorado, EE.UU.
c) Todos los controles deberán registrar el “chip” de cada competidor (cuando se ocupe) y transcribir sus tiempos a la “HOJA DE CONTROL” respectiva usando bolígrafos. No deberán utilizarse lápices ni plumones. Los oficiales de los controles deberán hacer números claros y muy legibles.
d) Las horas de paso podrán mostrarse a los competidores.
e) Los controles deberán efectuarse por un oficial acreditado.
f) Ningún control que haya funcionado correctamente podrá ser cancelado.

g) El director de carrera o el director de seguridad, podrán rechazar la designación de un control o cancelarlo con base al reglamento.
h) Tanto la salida como la llegada de los rallies, tendrán un control horario, quedando entendido que no pasar por el mismo dentro de los límites máximos de tiempo, será motivo de descalificación. Los tiempos para llegar a estos controles deberán ser siempre muy amplios tomando en cuenta el excesivo tráfico de las ciudades.
i) La primera y última etapa de un rally deberán ser siempre de enlace con controles horarios y con tiempos muy amplios.
j) Todos los controles deberán ubicarse siempre visibles, con la señalización oficial.
k) Todos los controles deben conocer y respetar el presente reglamento.
l) Todo control en funciones deberá indicar cualquier anomalía por escrito en la propia hoja de control en el espacio de OBSERVACIONES, y deberá notificar en su oportunidad al comisario del evento o director de carrera de dicha anomalía, para a su vez determinar las sanciones pertinentes al competidor.
m) Cualquier control que sea sorprendido con aliento alcohólico o bajo la influencia de cualquier tipo de estupefaciente será suspendido del evento y evaluada su continuidad en el seno del club.

8.1.- TIPOS DE CONTROL

SEÑALES Y COLORES

Rojas: Alto obligatorio (descalificación).
Amarillas: Marca inicio área de control (advertencia).
Verdes: Fin de velocidad (pasar lanzado).
Blanca: Fin área de control.

a) AMARILLA: CONTROL “CH” señala inicio área de control. Un vehículo no se puede parar entre esta marca amarilla y la siguiente que esta entre 25mt y 50mt. Pero se puede regresar dando vuelta en “U” antes de la marca roja del “CH”. Los tripulantes deben pasar con cascos, overol, dispositivo de sujeción de cabeza y cuello, y cinturones puestos y abrochados.
b) ROJA: CONTROL “CH” con un oficial que anota su hora de paso en minutos y segundos. El competidor tiene 59 segundos para pasar.

d) ROJA: CONTROL “A” con un oficial que inicia la velocidad. Entre el control anterior y éste, el competidor debe esperar 3 minutos para arrancar. Los 3 minutos solamente no se respetan si el control retrasa el inicio de la velocidad y/o adelanta el arranque para acortar tiempos muertos, también si, competidores subsecuentes, están de acuerdo y se lo notifican al responsable del control “A”, el cual deberá firmar en el carnet de ambos competidores. Los tripulantes deben pasar con cascos, overol, dispositivo de sujeción de cabeza y cuello, y cinturones puestos y abrochados. Se encuentra entre 20mt y 50mt. de la anterior.

e) BLANCA: FIN DE AREA DE CONTROL DE INICIO colocada 5 metros después de la anterior. Un vehículo con problemas deberá pasar esta señal para efectuar reparaciones, puede ser empujado por terceros.
f) AMARILLA: CONTROL “B” indica que la velocidad está casi terminada (advertencia).
g) VERDE: CONTROL “B” con un oficial que toma el tiempo, fin de velocidad pasar lanzado. Los tripulantes deben pasar con cascos, overol, dispositivo de sujeción de cabeza y cuello, y cinturones puestos y abrochados. Se encuentra entre 100mt y 200mt. de la anterior.
h) ROJA: CONTROL “C” con un oficial en el que hay que detenerse y éste anota el tiempo y orden de paso en el carnet del competidor, si el competidor se pasa de este punto el navegante deberá bajar del vehículo e ir con el oficial de control a pie (no reversa, descalificación) pero el automóvil deberá salir del área de control y esperar a que regrese su navegante. Los tripulantes deben parar con cascos y cinturones puestos y abrochados. Después de parar completamente su automóvil los tripulantes podrán desabrochar y quitar sus cascos y cinturones. Se encuentra entre 200mt y 500mt. de la anterior.
i) BLANCA: FIN DE AREA DE CONTROL (FINAL) ubicada entre 5mt y 25mt. de la anterior. Los Organizadores deberán ubicar los controles en lugares adecuados, con espacio amplio, que permitan maniobrar a los competidores y oficiales.

En los Rallies podrá haber los siguientes tipos de control: “CH” – “A” – “B” – “C” – “D”.

En los Rallies los controles del “CH” y “A” así como “B” y “C” estarán dentro de un control”. El control

“D” es un control de paso independiente y tiene las funciones de control “CH”

Al final del área de control donde termina la velocidad podrá haber una señal en sentido inverso al Rally con la siguiente leyenda: ¡PRECAUCIÓN CARRETERA CERRADA!

8.1.1.- ÁREA DE CONTROL

Cuando por alguna razón, la señalización de inicio de área de control no sea visible o no se haya colocado, no se libera a los competidores de sus responsabilidades en los siguientes controles.
En el área de control la tripulación no puede efectuar reparaciones ni recibir ninguna ayuda de terceros.
En el área comprendida entre la señal amarilla de inicio y la blanca de final de área de control, sólo deben estar los vehículos que están haciendo su registro de llegada en el control “CH” o esperando su arranque en el control “A”. Queda prohibido bajo pena de descalificación estacionarse o bloquear el carril izquierdo antes y dentro de las áreas de control.
Dentro del área de control no está permitido pedir tiempo, por lo que sí hubiera necesidad de alguna reparación, ésta se debe efectuar fuera de la misma, únicamente por la misma tripulación y con los elementos que lleve a bordo de su automóvil. Efectuar reversa es motivo de **descalificación**.
Al llegar a la señal amarilla antes de un control “CH” los competidores deben detenerse y esperar y esperar ahí hasta el minuto previo al que tienen que hacer su registro. Sólo entonces deben entrar al área de control. No se permite detener en el área de control de arranque a excepción del momento de registrar su llegada en el control “CH” o de esperar su arranque en el control “A”. Si por error de una tripulación pasa la señal amarilla que se ubica antes del control “CH” pero aún no ha hecho su registro con el oficial del control “CH”. Efectuar reversa es motivo de descalificación.
Después de registrado en el control “A”, si una tripulación no logra arrancar la TC cuando el control “A” se lo indique y dentro de los 20seg. posteriores, ésta se penalizará con 1 minuto por cada minuto o fracción de minuto que se haya retrasado, mientras no salga del área de control, con un máximo de retraso de 2 minutos tomados a partir de la hora ideal de arranque, después del cual, los oficiales ayudaran a sacar el auto de la zona de control y la tripulación estará descalificada del evento.
En un área de control de llegada de velocidad si el competidor no logra detenerse en el control “C” entonces debe detenerse después de la señal blanca de fin de área de control en donde se bajará el navegante quien irá a pie a pedir su tiempo al oficial.
No se permite bajo pena de descalificación, entrar en un área de control por el extremo final, o sea donde está la señal blanca.

8.1.2.- CONTROL TIPO “CH”

Se ubicará a una distancia aprox. de 25mt a 50mt. después del inicio del área de control.

Su función es la de anotar en su hoja de control, y anotar en el carnet de tiempos del competidor el tiempo de llegada (m.s.) a su puesto y el orden de paso de dicho competidor.

- Esto lo hará en el orden que los competidores le presenten su carnet de tiempos.
- Deberá registrar también en su hoja en la sección de observaciones cualquier anomalía, como sea: un vehículo que ingrese al área de control y se detenga dentro de la misma área sin registrarse, que haga reparaciones, etc.

El competidor que se haya registrado fuera de su tiempo ideal conservará esa nueva posición hasta la siguiente reclasificación.
El registro no penaliza si se hace dentro de los 59 seg. Del minuto ideal.

Si el registro se hace fuera del minuto ideal entonces se penalizará de la siguiente forma: 10 segundos

por cada minuto o fracción de atraso.

1 minuto por cada minuto o fracción de adelanto.

Ejemplo: Si el minuto es el 45, se puede hacer el registro desde el min. 45:00 hasta el 45:59 sin penalización. Si debido a que se atrasa el inicio de velocidad o cualquier otra razón, no puede pasar el vehículo en su minuto, presentará su carnet de tiempos al oficial del control "CH" que en ese momento hará el registro de llegada.

Al registrar su llegada en el control "CH", el competidor debe avanzar inmediatamente al control "A" para que le den su minuto de arranque, en caso de que existan autos ante que él, debe esperar su turno.

En cada sección o entre servicios sólo se permite acumular y registrar hasta 15 minutos reales de atraso y/o adelanto (en absoluto), después de los cuales el competidor estará descalificado. Este cálculo es responsabilidad de la tripulación durante el Rally y los registros adelantados no se tomarán en cuenta ni se descontarán de los retrasados. Después de que se incurra en una penalización de este tipo la tripulación debe anotar claramente en el carnet de tiempos y sumarla a su acumulado de velocidades.

8.1.2.1.- En la situación que un control "CH" sea cancelado, los competidores deben mantener su orden de paso del arranque en el control "A" de la TC anterior. La tripulación que no respete esta disposición, se penalizará de la siguiente forma:

a) 10 segundos por cada minuto o fracción de atraso
b) 1 minuto por cada minuto o fracción de adelanto

Para arrancar en el control "A" siguiente hay que poner el tiempo de presentación en control "CH" anterior cancelado.

8.1.3.- CONTROL TIPO "A"

Se encuentra entre 20 y 50 mt. después del control "CH".

Su función es la de dar salida a los competidores en el inicio de un TC.
Debe anotar en su hoja de control y anotar en el carnet de tiempos la hora de salida (m.s.) y orden de paso.

La hora de arranque ideal del primer auto de competencia debe ser 3 minutos después de la hora de registro real en el control "CH"

Si fuera necesario retrasar el inicio de la TC, será el control "A" quien lo haga dando posteriormente nuevas horas de salida siguiendo las instrucciones del Comisario y/o del director de Carrera, sin que por esto se vea afectado el funcionamiento del control "CH" previo.

En la situación que el control "CH" previo sea cancelado, los competidores deben mantener su orden de paso del arranque en el control "A" de la TC anterior (art. 8.1.2.1).

La hora de arranque deberá ser siempre en :00 seg., sin anotar las décimas, aunque el competidor arranque con un poco de retraso (dentro de los siguientes 20 seg.).

Únicamente en el caso de que un competidor arranque adelantado se deberá anotar el adelanto que existió. La penalización será de 10 segundos hasta por 5 segundos de adelanto, en caso que el adelanto sea mayor se penalizará con el doble del tiempo del adelanto. Y ya no se basará en la penalización inicial de 10 segundos. El no parar y registrar su tiempo en su carnet en el control "A" es motivo de descalificación.

Puede haber un reacomodo entre los controles “CH” y “A” si ambos competidores subsecuentes están de acuerdo y se lo notifican al responsable del control “A”, el cual deberá firmar en el carnet de ambos competidores; en caso de no estar firmados podrán ser sancionadas hasta con 10 segundos de penalización. Si no hubiera acuerdo y algún competidor se salta, el control debe registrarlo.

Hay que tomar en cuenta que los rebases en los enlaces no se tomarán en cuenta y por lo tanto el orden de salida se respetará según el orden de paso anotando en el carnet de tiempos de cada competidor.

El tiempo de una etapa se tomará del control “A” al control “CH” siguiente, no así la distancia que es del control “A”, ó algún control de inicio de otro tipo de etapa al siguiente control “A”.

En el caso de que un control “A” de inicio de TC no llegue, ésta se cancelará y los competidores deberán considerar 3 minutos más al tiempo de su hora ideal en el “CH” anterior, para llegar correctamente al próximo control “CH”, conservando su orden de paso del control anterior que lo haya registrado.

8.1.4.- CONTROLES TIPO “B” y “C”

Siempre estarán ubicados en los finales de los tramos cronometrados y se separan entre 200 y 500 metros entre sí o mayor si así lo considera el comité organizador.

Entre los controles “B” y “C” deberá existir excelente comunicación ó estar en contacto visual.

El control “B” estará ubicado al final de la TC y tomará el tiempo oficial de cada competidor, comunicándoselo al control “C” vía radios de intercomunicación.
En el control “C” los competidores deberán hacer alto, si el competidor no llega a detenerse en este control, éste deberá salir del área de control y el navegante regresar a pie para pedir

su tiempo al oficial. (No detenerse no es motivo de descalificación, el no tomar su tiempo sí) y el oficial deberá anotar en su carnet de tiempos la hora extraoficial y el orden de paso (min. seg. y cen. únicamente) que le transmitió el control “B”. Después de esta operación, cada competidor seguirá su ruta.

Para la comunicación entre controles “B” y “C”, es obligatorio el uso de radios de intercomunicación.

8.2.- PENALIZACIONES

Aplican, aparte de las siguientes, todas las indicadas en cualquier artículo del presente reglamento.

8.2.1.- En Control “CH”

El control “CH” penaliza de la siguiente forma:
a) 10 segundos por minuto o fracción de atraso.
b) 1 minuto por minuto o fracción de adelanto.
c) El detenerse entre la señal de inicio de área de control y el registro en el control “CH” será penalizado con 10 seg. por minuto **o fracción hasta registrarse en el control “CH”.**

8.2.2.- En Control “A”

El control “A”, ubicado únicamente al final de una etapa de enlace e inicio de una TC, penaliza con la descalificación de la tripulación cuando: se impide que el oficial anote en el carnet de tiempos la hora de arranque del control “A”; si el competidor circula en sentido contrario y/o en reversa, o si pasa lanzado este control. El competidor deberá esperar la señal de arranque del oficial, si se arranca antes se penaliza con 10 segundos hasta por los 5 segundos de

adelanto y el doble del tiempo si el adelanto fuera más. Basándose en la penalización marcada de 10 segundos, sí una tripulación no logra arrancar la TC cuando el control “A” se lo indique y dentro de los 20seg. posteriores, ésta se penalizará con 1 minuto por cada minuto o fracción de minuto que se haya retrasado, mientras no salga del área de control, con un máximo de retraso de 2 minutos tomados a partir de la hora ideal de arranque, después del cual la tripulación estará descalificada del evento.

8.2.3.- En Control “B”

El control tipo “B” no penaliza.

8.2.4.- En Control “C”

El control tipo “C” es un control horario, y penaliza con la descalificación cuando: se impide que el oficial anote en el carnet de tiempos la hora de paso por el control “B”; si el competidor circula en sentido contrario y/o en reversa.

En el caso de que un piloto inscrito, que haya aprobado el escrutinio, y por causa de fuerza mayor no pueda arrancar del parque cerrado al arco de salida de un Rally en el minuto que le fue asignado (Art. 7.3), podrá arrancar atrasado siempre y cuando no exceda de 15 minutos dicho atraso, avisando al control el momento de estar listo, siendo los minutos retrasados los que le penalizarán a razón de 1 minuto por cada minuto o fracción de retraso, acumulándose para su límite de 15 minutos por sección. El control puede asignarle una salida más atrasada, debiendo conservar su posición hasta la siguiente reclasificación.

8.3.- VUELTA EN “U”

En caso de que al final de una TC haya que hacer una vuelta en “U” marcada en la libreta de ruta, se debe respetar el tiempo marcado en la misma libreta para llegar al siguiente control “CH”.

9.- COMPETIDORES

9.1.- RESPONSABILIDADES

El PAC y el Comité Organizador de cada Rally, no se hacen responsables por ninguna clase de daños y accidentes que los participantes pudieran causar ó causarse antes, durante o después de cada evento.

Todos los participantes de un Rally lo hacen por su cuenta y riesgo, por lo que se obliga a cumplir los reglamentos de tránsito y respetar a todos los usuarios de la vía pública, en beneficio de la imagen del Rallismo. En caso de algún percance, si el participante se encuentra bajo los efectos de drogas o bebidas embriagantes, se inhabilita cualquier acción por parte de la aseguradora.

Se tendrá contratado un seguro de Responsabilidad Civil para cada uno de los eventos, el cual cubrirá daños a terceros ocasionados por algún accidente, sin tener responsabilidad alguna sobre los competidores o el auto de competencia, este seguro solo es para cubrir daños a terceros que se pudieran ocasionar por accidentes ocasionados por los competidores o oficiales del evento durante el desarrollo del mismo.

También serán responsables de traslados tanto en ambulancia para los heridos, así como de los vehículos inmersos en algún accidente en los términos de los párrafos anteriores.
Los traslados en grúa de autos descompuestos o accidentados tendrán un costo con cargo a cada competidor, a no ser que hayan contratado el seguro de grúa (opcional), el cual le da derecho sólo al rescate de hasta 8 metros de la cinta asfáltica y su traslado a la zona del servicio próximo o al final del Rally según sea el caso. Pero en todo caso, será responsabilidad de cada tripulación el traslado de su auto, siendo libre la contratación de los movimientos de rescate., traslado y custodia de los vehículos descompuestos o accidentados.

La tripulación de un automóvil competidor estará compuesta siempre por dos personas, razón por la cual no podrá efectuar ninguna etapa con un solo tripulante, bajo descalificación del evento.

Será sancionado con la descalificación del Rally el competidor que dentro del periodo especificado en el reglamento particular de dicho Rally o lo indicado en este reglamento, sea reportado levantando ruta y/o entrenando, en la ruta del rally, con un auto de competencia (únicamente autos de calle).

Los Competidores deben estar al pendiente de sus datos en los documentos oficiales, así como de sus puntos por rally y durante el Campeonato. En caso de existir alguna omisión por parte de la organización deberá ser reportado al Comité Organizador del mismo o al secretario del PAC al correo: antoniovarillas001@hotmail.com para modificar los datos.

Para fomentar la mejora constante de los Rallies del Campeonato Regional PAC, es obligatorio para cada tripulación llenar el formato “ENCUESTA DEL RALLY”, proporcionado en la libreta de ruta y entregarla al terminar el Rally al director general o al auto Barredora.

9.2.- INSCRIPCIONES.

Para que un competidor quede inscrito en un rally, deberá llenar completa su “FORMA DE INSCRIPCION” y “CARTA RESPONSIVA”, firmada cada una por piloto y navegante, estar afiliado a un club de la CNRM, liquidar la cuota de inscripción y hacerlo dentro del plazo estipulado en el reglamento particular, presentando licencia de conducir y de la FEMADAC vigente de Piloto y Navegante.

El Reglamento Particular de cada Rally indicará las fechas de apertura y cierre de inscripciones, así como el periodo con sobre cuota.

Es necesario que existan al menos 3 inscritos por categoría, en caso de que existan menos de 3 inscritos, los inscritos se quedaran en su categoría sin derecho a trofeos.

9.2.1.- COSTO DE INSCRIPCIÓN

La cuota de inscripción a los eventos será de **$6,000.00 por evento** para la todas las categorías del campeonato PAC 2024, esta inscripción es aceptando las condiciones de publicidad de cada evento, en caso contrario este costo cambiara.
Se podrá cambiar algún integrante de la tripulación inscrita y/o cambiar el automóvil de competencia hasta treinta minutos antes del inicio del Escrutinio Administrativo, para lo cual se deberá llenar el formato “CAMBIO DE TRIPULACIÓN O AUTO” provisto en la libreta de ruta del rally en curso, y entregarlo al director del Rally.

9.3.- NÚMEROS DE COMPETENCIA

Los números de competencia deberán ser colocados obligatoriamente sobre las dos puertas delanteras, en cristales laterales traseros y uno de lado derecho en el medallón trasero del auto. Para rally de velocidad podrán ser del 100 al 199, limitado a 3 cifras. Se podrán usar números del campeonato nacional, si estos son tramitados y autorizados directamente en la CNRM. Se dará preferencia y se respetará el número al competidor que haya usado tal numero la temporada inmediata anterior, dicho número podrá ser entregado a otro solicitante, si este no es requerido antes del primer rally de la temporada. Dichos números serán aprobados por el presidente del PAC en el momento que el competidor solicite por escrito la asignación de su número para toda la temporada, al correo: antoniovarillas001@hotmail.com

Los anuncios publicitarios, así como las calcomanías, no podrán interferir en lo más mínimo con los números de competencia. Todas estas exigencias se hacen necesarias para facilitar la labor de los controles.

Es obligación de los competidores mantener los números visibles, limpios, durante todo el recorrido. Para esto, se recomienda colocar loderas en las salpicaderas delanteras.

Los números serán de color naranja fluorescente o reflejante sobre fondo negro con una dimensión de 18 x 18 cm. de alto y ancho respectivamente, en tipo de letra arial negrita (bold) con un trazo mínimo de 2.5 cm. los cuales deberán ser adheridos sobre una plasta color negro de 20 x 20 cm. de alto y ancho respectivamente, en la esquina superior frontal de cada puerta, debajo del espejo retrovisor lateral, con tolerancia de más menos 10% en el número. Para los vidrios laterales y el medallón trasero los números deben ser de 25 x 25 cm.

9.4.- CARNET DE TIEMPOS

Hoja en la cual se indican los tiempos concedidos para cubrir la distancia entre controles “A” y “CH” consecutivos, y donde se deben anotar los tiempos y el orden de paso de los controles previstos en la ruta. Este carnet les será entregado a los competidores una vez presentada la hoja de escrutinio cumplido en horario y lugar designado por el director de Carrera.

El objetivo del carnet de tiempos es únicamente para dar la posibilidad al comisario y/o director del Rally, de reubicar y reclasificar a los competidores en los servicios y/o en las etapas de reagrupamiento donde el tiempo y/o clima lo permita.

Los tiempos anotados en este carnet son únicamente indicativos, por ningún motivo se tomarán como oficiales.

En este carnet de tiempos, los competidores deberán calcular la hora prevista de llegada al próximo control “CH”, así como anotar el tiempo realizado en cada TC en la sección denominada “TIEMPOS ACUMULADOS”, y llevar el cálculo del tiempo acumulado de TC’s.

Cualquier error de cálculo que cometa el Competidor en la tabla de la Tarjeta de Tiempos lo hará acreedor de una penalización de 10 segundos.
Se penalizará con 20 segundos a la Tripulación que al escribir en la Tarjeta el tiempo realizado en un tramo cronometrado en el resumen de tramos cronometrados (TC’s) que se utiliza para las reclasificaciones y meta final, lo haga de manera incorrecta modificando su tiempo real acumulado en el evento.
Si existiera omisión de cualquiera de los tiempos de TC o de las sumas de tiempos acumulados, se reclasificará a criterio del comisario y/o director de carrera y se penalizará, con hasta la exclusión del rally de acuerdo a si las causas fueran imputables a la tripulación.

Los competidores son los únicos responsables de entregar su carnet de tiempos y verificar que los oficiales de control le hayan anotado en el mismo los tiempos y el orden de paso en los controles “CH” (minutos y segundos), el tiempo de arranque del control “A” (minutos y segundos), así como el tiempo del final del tramo cronometrado (minutos y segundos), dado por el control “C”, al igual que el mismo control debe obtener el cálculo del tiempo empleado en el TC, restando el tiempo del control “A” del tiempo del control “B”.

Si por culpa de la tripulación existiera omisión de cualquier tiempo de control “A” y/o “CH” es motivo de descalificación a la tripulación.

Si por culpa de la tripulación existiera omisión de cualquier tiempo de controles “B”, o de la resta B – A, será motivo de 5 minutos de penalización a su tiempo final del Rally por cada omisión.
En caso de abandono es responsabilidad de la tripulación el entregar al auto barredor, completamente lleno y con las observaciones pertinentes, el formato de “NOTIFICACION DE ABANDONO”, incluido en su carpeta del competidor junto con su carnet de tiempos.

9.5.- AYUDA DE TERCEROS

La tripulación de un automóvil estará compuesta siempre por dos personas, razón por la cual no podrá efectuar ninguna etapa con un solo tripulante. Cuando algún automóvil se salga por accidente del camino, podrá recibir ayuda de terceros, cesando ésta cuando el vehículo esté otra vez sobre el camino. En paso de obstáculos tales como vados, ríos, lodazales, etc., podrá recibir ayuda de terceros, cesando ésta después de librar el obstáculo. Solo se permitirá a bordo del automóvil al piloto y al navegante.
La presencia de un tercero será motivo de descalificación excepto cuando por accidente, tenga la necesidad de recoger a algún otro competidor, sin embargo, no podrá permanecer a bordo más allá del siguiente control conocido.
La ayuda de un tercero proporcionando algún tipo de herramienta, llanta, o algún tipo de artefacto que permita que continue en la competencia será motivo de descalificación inmediata.

9.6.- OPERATIVO BASICO DE SEGURIDAD EN RALLIES PAC

Es responsabilidad de la tripulación portar la placa de estireno, que en el anverso contenga en letras grandes verdes en fondo blanco, la leyenda “OK” y en el reverso en letras rojas sobre fondo blanco una CRUZ ROJA y/o la leyenda de “SOS”.

El competidor que sufra un accidente debe mostrar el letrero (de lado adecuado) y/o colocarlo en un lugar visible del automóvil o sobre la carretera. De esta forma los competidores sabrán cual es la situación y en el caso de que se muestre la señal de “OK”, darán aviso del incidente

en el control “C” siguiente. Es obligatorio para los competidores detenerse al ver la señal “CRUZ ROJA” y/o la leyenda “SOS” y uno de los tripulantes del primer auto en llegar al accidente ayudarán a los accidentados, mientras el otro tripulante con la misma señal, detendrá a los siguientes autos y uno de ellos se dirigirá de inmediato al control siguiente para dar aviso. En caso de no detenerse en el supuesto de una Cruz Roja, la tripulación, será descalificada, en caso que se compruebe su falta, a la ayuda obligatoria. En caso que una tripulación, no se detenga al ver la señal de “CRUZ ROJA “ y/o SOS, y de auxilio a la tripulación, podrá se descalificada del evento.

En caso de que se requiera enseñar la señal de “CRUZ ROJA” y/o la leyenda “SOS” automáticamente se cancelará la etapa para todos los competidores. La señal “CRUZ ROJA” y/o la leyenda “SOS” solo se deben enseñar cuando se requiera intervención médica, por ningún motivo se usará para asistencia mecánica o de algún otro tipo, bajo pena de descalificación del evento, pudiéndose aplicar otras sanciones a criterio del Comisario y/o director del evento. Asimismo, el competidor que no se detenga al mostrársele la señal de “CRUZ ROJA” y/o la leyenda “SOS” se hará acreedor a una sanción impuesta por el presidente del PAC.

Cuando sea mostrada la señal de “CRUZ ROJA” y/o la leyenda “SOS” por un competidor, a partir de ese momento el TC se NEUTRALIZA, en caso de haber más autos por completar el TC, se les asignará el tiempo del auto de competencia más lento del bloque previo a la neutralización.

Se permite la ayuda de terceros para arreglo mecánico únicamente en las áreas de servicio del evento definidas en la libreta de ruta, excepto la recarga de combustible la cual podrá efectuarse en todas las gasolineras indicadas en la libreta de ruta del evento, y únicamente para reabastecimiento del mismo.

Queda prohibido el arrastre, empuje o remolque de vehículos de competencia en cualquier tramo si no ha sido reportado su abandono, bajo pena de descalificación. Para reportar su abandono, la tripulación deberá llenar el formato “NOTIFICACIÓN DE ABANDONO” incluido en su libreta de ruta, y entregárselo al oficial del auto barredor.

Todo vehículo está obligado a cubrir las etapas impulsado por sus propios medios mecánicos sin ayuda de terceros.

Después de iniciado el Rally, no podrá haber cambio de tripulación (ver Art. 9.2). Se permite el intercambio a bordo del mismo auto durante el evento.

9.6.1 FINALIZACIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO

Cuando el desarrollo de un tramo cronometrado sea definitivamente interrumpido antes del paso de la última tripulación, cualquiera que sea el motivo, se podrá establecer una clasificación del mismo, que se obtendrá otorgando a todas las tripulaciones afectadas por las circunstancias de la interrupción, el peor de los tiempos realizados antes de la interrupción de la carrera.

Bajo criterio del Comisario el peor tiempo se determinará escogiendo entre los 4 últimos tiempos que hayan circulado el tramo en circunstancias normales.

9.7 DESCALIFICACIONES

Serán motivo de descalificación, entre otros, los siguientes puntos:

a) No llevar cascos protectores y cinturones puestos y abrochados en TC’s, desde el CH hasta el control C, así como el traje anti fuego (nomex), excepto cuando la etapa sea cancelada.
b) No efectuar el número de vueltas completas exigidas por el Organizador en un Rally dónde existan circuitos.
c) Usar maniobras antideportivas.
d) Insultar, ofender y presionar a cualquier oficial durante ó después del Rally.
e) El acumular más de 15 minutos de atraso por etapa durante el Rally.
f) Pasar un control en función en sentido contrario al Rally (aún de reversa).
g) La falta de licencia deportiva y/o de tránsito vigente, tanto del piloto como del navegante, durante el Rally
h) No hacer el recorrido completo señalado en la libreta de ruta, o ser arrastrado, empujado o remolcado en cualquier etapa si no ha sido reportado su abandono.

i) Circular en sentido contrario en un tramo de velocidad, solo será permitido cuando el vehículo efectúe un trompo o para realizar la maniobra necesaria para retomar el sentido correcto de la ruta.
j) Quitar ó modificar, en forma intencional cualquier señal de la ruta indicada en la libreta, en perjuicio de los demás competidores.
k) Ocultar intencionalmente los números de competencia.
l) Omitir el paso de algún control o no registrar el chip (cuando se ocupe)
m) Llevar a bordo del automóvil recipientes con combustibles. Con la excepción del alcohol etílico contenido en el botiquín.
n) Pasar algún control fuera de los límites de tiempo de apertura y cierre.
o) Las violaciones a las limitaciones de los reglamentos técnicos de las categorías.
p) El cambio del motor del automóvil durante el Rally
q) La portación de radio de banda civil o 2 metros para cualquier tipo de uso.
r) La falta de cualquiera de los requisitos de seguridad.
s) Hacer protestas, públicas o por cualquier medio electrónico y de comunicación.
t) No permanecer en el parque cerrado de la meta de llegada, 30 minutos cuando menos, después de la hora ideal de llegada del último auto competidor, o lo especificado en la libreta de ruta o en el reglamento particular del Rally.
u) Que los vehículos de servicio sean reportados circulando dentro de algún TC ya iniciado.
v) Pasar lanzados al inicio de una TC en control tipo “A”.
w) No tomar su tiempo en el control tipo “A” y/o “CH”.
x) Efectuar reversa antes de la señal de fin de control y después de la de inicio de área de control.
y) Participar bajo el influjo de drogas o bebidas embriagantes.
z) No llevar durante todo el Rally la publicidad entregada por el Comité Organizador y/o el PAC.
aa) No hacer alto total en los controles tipo “A” y/o “CH”.
bb) Cualquier violación al presente reglamento, sus anexos y modificaciones.
cc) Obstruir de cualquier manera el carril izquierdo dentro del área de control “CH – A, B y C.”.
dd) El levantar ruta y/o entrenar con un auto de competencia dentro del periodo estipulado en el reglamento particular del rally en desarrollo (sólo autos de calle).
ee) No contar con un extintor mínimo de 2Kg. de polvo ABC al alcance y listo para usarse en el área de servicio de cada vehículo en competencia, el cual no deberá tener la chaveta durante la realización del servicio.
ff) Hacer mecánica, cambiar o modificar cualquier pieza del auto en cualquiera de los parques cerrados, reagrupamiento o reclasificación. Excepto en un caso de emergencia autorizado por el director de carrera y/o el comisario.
gg) La participación de cualquier tripulante con férula, yeso y/o dispositivos ortopédicos. (podrá haber excepciones a criterio del director médico del evento)
hh) La violación a los reglamentos de vialidad federal, estatal y/o municipal dentro del evento en curso, incluso desde los levantamientos o reconocimientos.
ii) Realizar cualquier etapa con tripulación incompleta.
jj) Cargar gasolina en áreas no autorizadas en la libreta de ruta, boletines y/o reglamento particular.
kk) Recibir asistencia mecánica de terceros dentro del tramo cronometrado (TC).
ll) En caso de revisión por el delegado técnico, o algún Oficial del evento en el inicio o final de alguna etapa cronometrada del evento, el extintor central tenga la chaveta puesta e impida el correcto funcionamiento del mismo.

9.8.- RECLAMACIONES Y PROTESTAS

Solamente se podrán recibir reclamaciones y protestas de tripulaciones inscritas que hayan concluido todas las etapas del rally o de los jefes de equipos participantes, debidamente registrados con anterioridad ante el presidente del PAC, siempre y cuando alguno de sus vehículos haya concluido el rally.

Todas las protestas deberán ser presentadas por escrito al Comisario y/o al director del Rally, llenando completamente el formato "PROTESTA" incluido en la libreta de ruta del rally, y acompañada cada una por, $ 5,000.00 (cinco mil pesos 00/100 M.N.) en efectivo como fianza, así como de su licencia deportiva y la del piloto del auto protestado, las cuales serán devueltas a los competidores cuando se resuelva el caso sin penalización para los mismos.

Todas las reclamaciones respecto al Rally deberán ser presentadas por escrito antes de terminado último parque cerrado del Rally.

Cualquier otra protesta deberá ser presentada en la meta final del Rally, dentro de los 30 minutos siguientes a la hora ideal de llegada del último competidor al parque cerrado final.

Cualquier protesta que no sea de carácter técnico sobre los vehículos participantes, la deberá resolver el Comisario del Rally junto con el director del Rally, al momento de recibirla, a más tardar 8 días hábiles después del evento, siempre y cuando éstos mismos no estén involucrados, en ese caso el Consejo de Honor y Justicia resolverá dicha protesta.

Cuando las protestas técnicas sobre partes mecánicas o sobre el funcionamiento de un vehículo, obliguen a destapar el motor o la caja de velocidades, la fianza de la protesta será de $ 12,000.00 (doce mil pesos 00/100 M.N.) en efectivo por cada grupo mecánico protestado (electrónica/encendido, motor, caja de velocidades, suspensión etc.…). El protestante deberá indicar exactamente la parte mecánica o punto que desea protestar, si la protesta implica diversos grupos mecánicos deberá presentar una protesta por cada uno de ellos con su respectiva fianza.

Los automóviles protestados serán requisados por el Director Técnico del PAC y su traslado será cubierto por el protestante. El Director Técnico dictaminará el fallo, que sólo será apelable ante la Mesa Directiva del PAC, siendo la decisión de ésta última inapelable. En caso de que un automóvil se encuentre dentro de las especificaciones, éste se devolverá en las mismas condiciones en que fue requisado, y el costo de armado será cubierto por el protestante y la fianza de la protesta será efectiva y pasará a los fondos del PAC; en caso de que la protesta proceda, el automóvil será entregado sin armar, la fianza de la protesta será devuelta al protestante y la sanción del protestado será de un monto igual a la fianza en cuestión, la cual pasará a los fondos del PAC. Para cualquier falta o violación a las limitaciones técnicas especificadas, se sancionará a los tripulantes como sigue:

La descalificación del Rally.

a) La Mesa Directiva del PAC podrá a su juicio, aplicar otras sanciones económicas y disciplinarias.
b) El Comisario del Rally y/o el director del Rally, podrán requisar cualquier automóvil, si a su criterio es evidente que pueda estar fuera de especificaciones, sin necesidad de que medie protesta de otro competidor.
c) Las protestas notoriamente triviales, a criterio del Comisario, basado en el reglamento vigente, podrán ser rechazadas. (falta de sustento u objeto).
d) Las protestas deberán ser resueltas durante el Rally o a más tardar 8 días hábiles después del mismo y, en este caso, se detendrán los reconocimientos y/o trofeos de los involucrados (protestantes y protestados), hasta la resolución final.
e) También se podrán protestar actitudes antideportivas individuales o por equipo de los participantes, al igual que violaciones al presente reglamento (ver Art. 15 "Comportamiento en Rallies PAC".).

En cualquier caso, el PAC se reserva el derecho de resguardar un auto con protesta aplicable hasta que el protestado cubra el costo de la fianza.

9.9.- APELACIONES

Las decisiones y/o resoluciones tomadas por el Comisario durante un Rally, podrán ser apeladas por escrito ante el presidente del PAC a más tardar 5 días después de haber sido publicadas o comunicadas.

Las apelaciones se podrán presentar sin costo **al Comité de Honor y Justicia del PAC** deberá resolver por escrito cómo máximo 15 días hábiles después de su presentación.

10.- CATEGORIAS DE AUTOMOVILES

Podrá participar cualquier automóvil de producción en serie y cualquier modelo, en excelentes condiciones estéticas y mecánicas revisado por el Comité Técnico del Campeonato, para lo cual deberá pasar una revisión general anual.

Todas las categorías sin excepción deberán cumplir con todos los requisitos de seguridad establecidos en los incisos del artículo 7.7.3, junto con las restricciones técnicas de su categoría, para que con la autorización firmada del comité técnico del campeonato puedan participar.

Los automóviles participantes en el Campeonato de Rallies de velocidad PAC se subdividirán en las siguientes categorías:

CATEGORIA "RE 5"
CATEGORIA "RE 4"
CATEGORIA "RE B.
CATEGORIA "RE 3"
CATEGORIA "RE 3T"
CATEGORIA "RE OPEN"
CATEGORIA NOVATOS

Todas las Categorías, obtendrán puntos para la clasificación general de cada rally y del Campeonato absoluto.

Cuando haya menos de 3 inscritos en una categoría, estos se quedarán en la categoría, pero no tendrán derecho a trofeos, se les dará un diploma de reconocimiento.

Cualquier automóvil que aparezca por primera vez en el mercado nacional o en el campeonato regional PAC, y quiera participar en el campeonato, será ubicado en la categoría que le corresponda, de acuerdo con la decisión del Comité Técnico del Campeonato PAC.

11.- REGLAMENTO TÉCNICO.

Para todas las categorías y a partir del campeonato 2024 será obligatorio el llevar una cámara de preferencia GO Pro o similar, que tenga conexión a corriente directa, del lado del navegante que tenga una visión clara de la ubicación del control, y deberá grabar al menos los pasos por los controles CH, A, B y C de cada etapa, esto con la finalidad que en caso que hubiera alguna eventualidad, se solicitara el video y debe proporcionarse de manera obligatoria y se tenga una evidencia que pueda ayudar a solucionar y/o a aclarar la situación en cuestión.

Se recomienda el llevar alguna cámara adicional en la parte delantera en caso de algún incidente que se deba tomar en cuenta y/o aclarar.

11.1.- CATEGORIA "RE 5":

En esta categoría podrán participar vehículos con cilindrada máxima de 1600 c.c., 8 válvulas, con las siguientes modificaciones.
No se permite sustituir piezas por plástico o fibra a menos que sean de fabricación original.
No se permite sustituir ningún cristal por micas, ni policarbonato.
Se permite el cambio de componentes motrices por piezas de remplazo de alto rendimiento competición, conservando posición y ubicación originales. Se permite filtro alto flujo.
Se permite el ajuste sin rebasar la cilindrada máxima permitida. Se permite maquinar el cigüeñal.
Se permite la instalación de pistones, anillos, metales de bancada y metales de biela, de alto rendimiento competición.
Se permite modificación a engranaje de la caja de cambios, pero conservando la estructura origen.
No se permite caja de engranes rectos, ni secuenciales.
Rines máximos 17".
Llantas treadwear hasta 180 (No SLIKS o SEMI SLICKS).
No se permite la instalación de spoilers y/o alerones a menos que sean originales.
Si está permitida la reprogramación o cambio de chip de la ECU.
Si está permitido el uso o cambio de bobinas, inyectores, cuerpo de aceleración, sistemas de frenos de disco, freno de mano hidráulico y reguladores de presión de frenado.
Suspensión deportiva libre, conservando puntos originales de fijación.
Pastillas de frenos libres. Cables y bujías libres. Se permiten headers.
No se permiten vehículos preparados para pista o circuito en esta categoría.

11.2.- CATEGORIA "RE 4".

En esta categoría podrán participar vehículos con cilindrada máxima de 1600 c.c. 16 válvulas, libremente modificados en su mecánica, pero conservando su configuración original (entendiéndose que el motor y la transmisión deberán conservar su posición y orientación original y que no se podrá hacer motriz un eje que de origen no lo sea y viceversa).
No se permite turbo cargador, No se permite supe cargador, No se permite motor rotativo.
No se permite tracción integral ó 4 x 4.
Se permiten rines con +2" / -2" (más / menos pulgadas) de la original.
Llantas treadwear hasta 180 (No SLIKS o SEMI SLICKS).
Se permite el libre maquinado de cilindros y cigüeñal sin rebasar la cilindrada máxima permitida.
El motor y la transmisión deben corresponder a la marca del auto pudiendo ser modificadas, pero conservando la estructura original. No engranes rectos, No secuencial.
No se permite sustituir ninguna pieza de la carrocería por fibra de vidrio (a menos que sea pieza original).
No se permite sustituir ningún cristal por micas ni policarbonato.
Se permite remplazar el elemento filtro de aire de serie, por filtro de aire de alto flujo, conservando el diámetro de admisión y ubicación de serie del auto.
Se permite la instalación de spoilers y/o alerones.

Está permitida la reprogramación o cambio de chip de la ECU siempre y cuando ésta sea la de origen.
Está permitido el uso o cambio de headers, bobinas, inyectores, cables, bujías, cuerpo de aceleración, sistemas de frenos de disco, freno de mano hidráulico y reguladores de presión de frenado, siempre y cuando no se modifiquen los anclajes o ubicaciones de origen para cada pieza sustituida.
No se permiten vehículos preparados para pista o circuito.

11.3.- CATEGORIA "RE B" HISTORICA

Serán vehículos producidos en y/o antes del año 1999.
En esta categoría podrán participar vehículos con cilindrada máxima de 2000 c.c. con hasta 4 pistones, libremente modificados en su mecánica, pero conservando su configuración original (entendiéndose que el motor y la transmisión deberán conservar su posición y orientación original y que no se podrá hacer motriz un eje que de origen no lo sea y viceversa).
No se permite turbo cargador. No se permite super cargador. No se permite motor rotativo.
No se permite tracción integral o 4 x 4.
Se permite el recambio de rines y llantas con +2" / -2" (más / menos pulgadas) de la original.
Llantas treadwear mínimo de 180 (No SLIKS o SEMI SLICKS).
Se permite el libre maquinado de cilindros y cigüeñal sin rebasar la cilindrada máxima permitida El motor y la caja deben corresponder a la marca del auto.
Se permite sustituir cajuela, cofre, salpicaderas y/o fascias del vehículo por fibra de vidrio o kevlar, siempre y cuando no sean piezas del habitáculo (techo, puertas).
Se permite sustituir cristal por micas y/o policarbonato, excepto el parabrisas.
Se permite la instalación de spoilers y/o alerones.

11.4.- CATEGORIA "RE 3"

En esta categoría podrán participar vehículos normalmente aspirados con cilindrada máxima de 2000 c.c. libremente modificados en su mecánica, pero conservando su configuración original (entendiéndose que el motor y la transmisión deberán conservar su posición y orientación original y que no se podrá hacer motriz un eje que de origen no lo sea y viceversa),
No se permite motor rotativo. No se permite tracción integral ó 4 x 4.
Se permite el recambio de rines +2" / -2" (más / menos pulgadas) de la original.
Llantas treadwear hasta 180 (No SLIKS o SEMI SLICKS).
Suspensión libre, frenos libres.

Se permite el libre maquinado de cilindros y cigüeñal sin rebasar la cilindrada máxima permitida El motor y la caja deben corresponder a la ficha técnica del auto. No engranes rectos, no secuenciales.
No se permite sustituir ninguna pieza de la carrocería por fibra de vidrio (a menos que sea pieza original).
No se permite sustituir ningún cristal por micas ni policarbonato. Se permite la instalación de spoilers y/o alerones.

11.5.- CATEGORÍA "RE 3T"

En esta categoría podrán participar vehículos con cilindrada máxima de 2000 c.c. turbo cargados o súper cargados, libremente modificados en su mecánica, pero conservando su configuración original (entendiéndose que el motor y la transmisión deberán conservar su posición y orientación original y que no se podrá hacer motriz un eje que de origen no lo sea y viceversa).
Se permite turbo cargador Se permite super cargador. No se permite tracción integral ó 4 x 4.
Se permite el recambio de rines con +2" / -2" (más / menos pulgadas) de la original. Llantas libres.
Suspensión libre, frenos libres.
Se permite el libre maquinado de cilindros y cigüeñal sin rebasar la cilindrada máxima permitida.
No se permite sustituir ninguna pieza de la carrocería por fibra de vidrio (a menos que sea pieza original).
Se permiten coches con cajas engranes rectos o secuenciales hasta la cilindrada permitida y de un solo tren motriz.
No se permite sustituir ningún cristal por micas ni policarbonato.

Se permite la instalación de spoilers y/o alerones.

11.6.- CATEGORIA "RE OPEN"

Esta categoría, será la categoría mayor y máxima puntuable para el campeonato absoluto Regional PAC 2024.

En esta categoría podrán participar todos los autos que no cumplan con las restricciones de las categorías menores "RE 5", "RE 4", "RE B", "RE 3", y "RE 3T. o quien de categoría menor así lo desee.

En esta categoría podrán participar vehículos con cilindrada máxima de 2500 c.c. turbo cargados o súper cargados con hasta 4 pistones, libremente modificados en su mecánica.
Se permite turbo cargador Se permite super cargador. Se permite tracción integral ó 4 x 4.
Se permite el recambio de rines y llantas libres.
Se permite el libre maquinado de cilindros y cigüeñal sin rebasar la cilindrada máxima permitida.
Se permite caja de engranes rectos, se permite caja secuencial.
Se permite suspensión, frenos, computadora de carreras.
Se permite sustituir cualquier pieza de vehículo por fibra de vidrio o kevlar, siempre y cuando sean piezas desmontables (cajuela, cofre y/o salpicaderas)
Se permite sustituir cristal por micas policarbonato. Se permite la instalación de spoilers y/o alerones.
Se permiten los autos híbridos, protos, evos, subaru, etc.

11.7 UBICACIÓN DE CATEGORIA POR CARACTERISTICAS TECNICAS DEL AUTO.

El mandante para la inscripción a la categoría del rally, está basada en las características técnicas del auto, tomando en cuenta la descripción de cada categoría, descritas anteriormente. Una vez ubicado el auto en su categoría correspondiente, no esta permitido moverse de categoría inmediata superior o inferior, independientemente de la tripulación que lo tenga.

12.- SUPER RALLY

12.- PROCEDIMIENTO PARA OPTAR POR EL SUPER RALLY.

El o los Competidores que por alguna razón se vean en la necesidad de abandonar el rally, podrán reintegrarse al mismo siguiendo y cumpliendo en todo con el siguiente procedimiento:

12.1. El Competidor que no haya terminado una Sección podrá reiniciar la Sección siguiente siempre y cuando lo haya informado a través de la Hoja de Abandono que entregará obligatoriamente a la Barredora y/o Director de Carrera. De no hacerlo así, no podrá tomar la salida nuevamente.

12.2. Si el Competidor abandona en un Tramo Cronometrado, éste no podrá obtener registro para el tiempo acumulado en ese Tramo.

12.4. En caso de exceder el tiempo de tardanza de 15 minutos, podrá reinicia el rally en la Sección siguiente. Haciéndose acreedor a las penalizaciones correspondientes desde el TC en el que el Competidor excedió el tiempo límite.

12.4. Cualquier Competidor que abandone en la última Sección no podrá ser clasificado.

12.5. Todos los Competidores que reinicien el rally serán acreedores de las siguientes penalizaciones:

a) Por cada Tramo Cronometrado o Prueba Súper Especial no terminada tendrán 2 minutos de penalización, que se sumarán al tiempo más lento del Grupo y Clase correspondiente de cada Tramo, siempre y cuando este tiempo no sea anormal.

b) Si no existiera otro Automóvil de Competencia en el mismo Grupo y Clase, la penalización se sumaría a un tiempo representativo según criterio del Comisario Deportivo.

c) Adicionalmente a la penalización por Tramos no terminados, por abandono del rally se aplicará una penalización de 2 minutos a los Competidores así se hayan retirado en el primer o último Tramo Cronometrado de la Sección; incluso si el abandono fuese en el Enlace después del último Tramo Cronometrado de la Sección.

12.6. Procedimiento para re-arrancar:

a) Todo Automóvil de Competencia que quiera tomar la salida en la siguiente Sección, deberá de presentarse al menos 30 minutos antes del Reagrupamiento en el Área de Servicio con el Director de Carrera y/o con el Comisario Deportivo.

Los Competidores son responsables del traslado del Automóvil de Competencia, para lograr el renganche al evento, la Organización del rally no será responsable en caso que por la logística propia no diera tiempo que una grua los traslade al Servicio.

b) En caso de que el Automóvil de Competencia en cuestión haya sufrido un accidente o una falla mecánica, éste tendrá que someterse a una nueva Revisión Técnica y de Seguridad y no podrá continuar hasta que el Director de Carrera y/o el Comisario Deportivo le den el visto bueno.

c) Una vez que el Automóvil de Competencia haya sido revisado por el Comité Técnico y de Seguridad, éste pasará al Reagrupamiento o al Parque cerrado y se Reclasificará de acuerdo al criterio del Comisario Deportivo.

d) El tiempo límite para ingresar al Reagrupamiento será 2 minutos antes del cierre del Control Horario.

e) En caso de que el Automóvil de Competencia no pase dicha revisión o tarde más de lo esperado, para entrar al Reagrupamiento se tendrá que esperar hasta el inicio de la siguiente Sección, acreditando las penalizaciones correspondientes por Tramos no arrancados Si ya no siguiera una Sección más, el vehículo quedará fuera de la Clasificación Final.

12.7. Los Automóviles de Competencia que entren en rally 2 tendrán que cumplir con el presente Reglamento Técnico y de Seguridad toda la duración del evento.

12.8. Los componentes que se encuentren sellados por los oficiales de las copas o por el PAC o la CNRM no podrán ser intercambiados para el rally.

13- PUBLICIDAD

Espacio publicitario para uso exclusivo del Organizador del Rally en los vehículos competidores:

a) Centro de la parte superior del parabrisas – 1 con área 90 x 12 cm. Para uso exclusivo del PAC

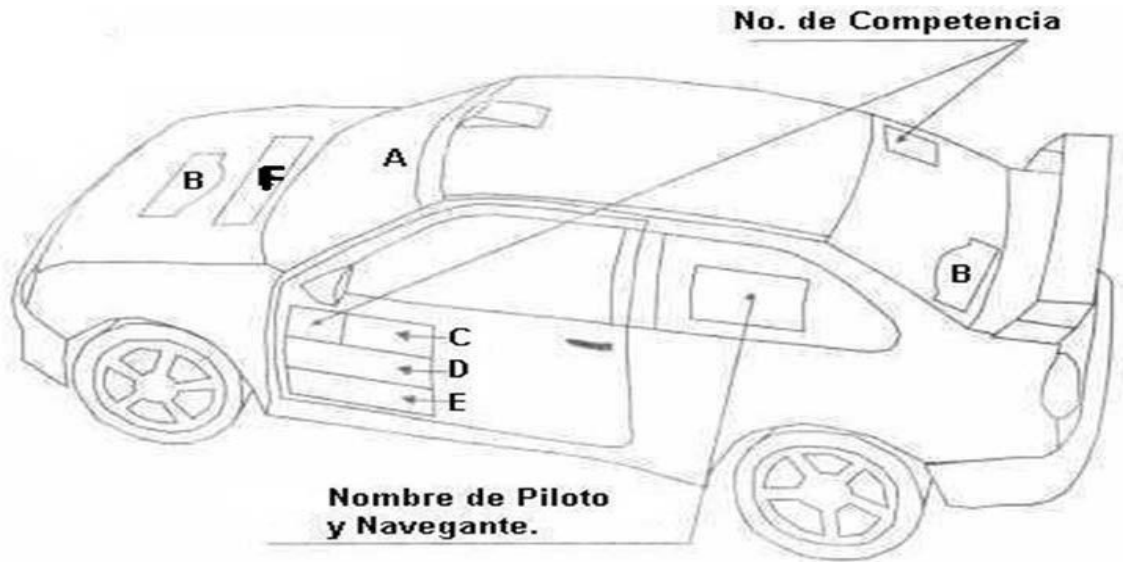
b) Placas de Rally cajuela y cofre – 2 con área 40 x 25 cm c/u.

c) Parte superior de la plasta de puerta junto a los números de competencia – 2 con área de 40 x 20 cm c/u. Para uso exclusivo del Comité Organizador.

d) Parte central de la plasta de puerta debajo de los números de competencia 2 con área de 60 x 16 cm c/u. Para uso exclusivo del Comité Organizador.

e) Parte inferior de la plasta de puerta - 2 con área de 60 x 16 cm c/u.

f) Espacio publicitario para uso exclusivo del Organizador del Rally sobre los vehículos competidores:



ESPACIOS PUBLICITARIOS EXCLUSIVOS DEL ORGANIZADOR

El resto del área se usará para publicidad del competidor.

En el área de servicio los competidores podrán disponer de un área de 2 metros alrededor de su automóvil para efectos de publicidad. Si requieren de más espacio es necesario solicitárselo al Comité Organizador del Rally.
En los eventos organizados por el Puebla Auto Club A.C las metas o arcos de salida, intermedios o de llegada en un área de 5 metros en los laterales, 5 metros atrás y de 5 metros al frente, podrán ser utilizados por los competidores regulados por el Comité Organizador, siendo obligatoria la solicitud de espacios con 30 días de anticipación. (Excepto eventos realizados por otros clubes o promotoras).
Si existiera una prueba especial iniciándose en dicho arco, ésta se debe considerar como área para publicidad exclusiva del Organizador.

Si el competidor demuestra que existe un conflicto de intereses entre los patrocinadores del evento con los suyos, éste será autorizado a no llevar la publicidad en cuestión parcial o totalmente, siempre y cuando pague el doble de la cuota de inscripción antes de su entrada al Escrutinio Administrativo y Técnico.

14.- IMAGEN

Para que nuestro deporte tenga la imagen de seriedad y profesionalismo que merece, se obliga a los colaboradores y participantes tomar en cuenta los siguientes puntos:

a) Respeto a los reglamentos de tránsito, sobre todo en poblaciones.
b) Conservar compostura en los lugares públicos, salida, metas, entrega de premios, etc.
c) El uso ó consumo de bebidas alcohólicas, drogas o cualquier fármaco de los llamados ilegales por parte de personas involucradas en los Rallies sancionados por el PAC (oficiales, controles, organizadores o competidores y miembros de sus equipos), durante los mismos significará imposición de sanciones económicas, que irán desde los $1,000.00 hasta los $5,000.00, la suspensión ó descalificación inmediata del interesado incluyendo posibles sanciones posteriores.
d) Todos los participantes deberán mantener una conducta positiva y respetuosa hacia todos los que hacen posible este deporte, compañeros, organizadores y usuarios de carreteras. Nuestro entusiasmo y actitud son la mejor invitación a futuros participantes. Debemos tener una conciencia ecológica en el sentido de no ensuciar carreteras y molestar lo menos posible a los usuarios y vecinos.
e) Tener presente que la sociedad nos permite el uso de sus recursos (carreteras), por eso le debemos gratitud y es nuestra obligación moral de aportarles algo.

15.- COMITÉ ORGANIZADOR DEL CAMPEONATO

El Comité Organizador del Campeonato de Rallies PAC estará integrado de la siguiente forma:

- DIRECTOR GENERAL: MARCO ANTONIO ARROYO VARILLAS
- DIRECTOR DE CARRERA: (A DESIGNAR POR EVENTO)
- DIRECTOR DE SEGURIDAD: . MARIO ALBERTO RASILLA
- DIRECTOR MEDICO: (A DESIGNAR POR EVENTO)
- DIRECTOR TECNICO Y DE ESCRUTINIO: ROBERTO SUAREZ PLATA.
- JEFE DE PRENSA Y PROMOCIÓN: CARLOS GARCIA NIETO.
- COORDINADOR DEL (LOS) GRUPO(S) DE CONTROLES: ADRIANA DOMINGUEZ GARCIA.

15.1.- RALLIES POR OTROS CLUBES O PROMOTORAS

En caso de que el PAC decida asociarse en cualquier Rally del Campeonato de Rallies PAC a otro club automovilístico y/o promotora de Rallies deportivos, deberá (n) acatar las siguientes disposiciones por cada Rally otorgado:

a) Deberá haber un contrato firmado por el club o la promotora responsable del Rally y por el presidente del PAC en donde se especifiquen todos los puntos de responsabilidad de cada una de las partes. Podrá ratificarse ante Notario según se acuerde.
b) Prevalecerá el Reglamento de Rallies PAC 2024 y cualquier reglamento específico del Rally deberá ser revisado y aprobado por el Consejo Directivo del PAC según la ruta crítica establecida en el art.
7.5 del presente reglamento.
c) La ruta, distancias y tiempos de etapas deberán ser aprobados por la Mesa Directiva del PAC según la ruta crítica establecida en el art. 7.5 del presente reglamento, al igual que el reglamento particular, libreta de ruta y patrocinadores.
d) Todos los cambios y sugerencias del Comisario designado para el Rally serán dados a conocer vía boletín (es) a todos los participantes.
e) En toda la papelería del Rally deberá estar presente el nombre del Campeonato Regional de Rallies PAC y el logotipo del club, así como el logotipo y/o la razón social del club o la promotora responsable del Rally ante las diferentes dependencias oficiales y deportivas.
f) El club o la promotora responsable del Rally deberá tramitar todos los permisos necesarios ante las dependencias oficiales y deportivas para la realización del Rally, así como encargarse de todos los costos y gastos necesarios para el Rally, aun cancelándose el evento.
g) Es obligatorio contar al menos con el siguiente equipo de apoyo y de seguridad para la realización del Rally y durante todo el mismo: 3 automóviles insignia (000, 00 y 0), los vehículos de primera intervención médica necesarios (VPI), 1 barredora, las ambulancias y grúas necesarias, así como los equipos de controles necesarios (con el tiempo suficiente y amplio para su traslado) para la realización de las etapas especiales, equipo de comunicación entre las insignias, intervenciones y barredoras, equipo de señalización y comunicación para los equipos de controles.
h) El Consejo Directivo del PAC se reserva el derecho de suspender o cancelar el Rally si lo juzga conveniente al infringir cualquier artículo del presente reglamento y/o contrato respectivo.
i) El club o la promotora responsable del Rally deberá entregar al presidente del PAC el archivo completo del Rally a más tardar el martes posterior del evento para su calificación interna, incluyendo los reportes de los directores de área.
j) El club o la promotora responsable del Rally deberá aceptar a los Directivos y Oficiales del Campeonato que designe el presidente y/o el Consejo Directivo del PAC en los cargos que sugieran los mismos.
k) El club o la promotora responsable del Rally se hará acreedor a una sanción económica de 30,000.00 (Treinta mil pesos 00/100 M.N.) si el Rally es cancelado por motivos imputables a ellos mismos, además de subsanar los compromisos adquiridos por el PAC. $ 18,000 por concepto de sanción $ 5,000.00 por multa a CNRM y $ 7,000 para PAC
l) Todo acuerdo verbal relacionado a cualquier tema referente al Puebla Auto Club A.C. no tendrá validez, salvo el caso de hacerse por escrito.

16.- EVENTUALIDADES

Cualquier eventualidad que no estuviera contemplada en este reglamento, será resuelta en primera instancia por el presidente del PAC y en segunda instancia por el Comité de apelación y arbitraje del PAC.

- Para lo expuesto en el párrafo inmediato anterior, se deberán agotar todas y cada una de las instancias mencionadas.
- Todo aquello que no se encuentre expresamente autorizado en este Reglamento se entenderá prohibido y será motivo de sanción por parte del PAC.
- El consejo Directivo del PAC está autorizado para modificar, agregar, cancelar y afinar cualquier punto de este Reglamento, siempre con el afán de mejorar el Rallismo y nunca en perjuicio de sus participantes y/o normas supletorias al mismo.

17.- COMPORTAMIENTO EN EVENTOS P A C

Cualquier participante en Rallies y/o eventos del PAC, sean organizados por el club mismo o por terceros, deberán mantener una conducta y comportamiento intachables de acuerdo con la imagen del rallismo como deporte de convivencia y la integridad de sus patrocinadores (ver también Art. 9.1 y Art. 13).

Lo anterior exige un cuidado total a todo nuestro entorno, basado en el respeto a sí mismo, a nuestros semejantes y sus bienes, a las autoridades deportivas, los reglamentos vigentes, y a nuestro medio ambiente.

Cuando un competidor, socio activo o un invitado de este cometa una falta al presente artículo, y dependiendo de la gravedad de la falta a juicio del presidente del PAC, se hará acreedor a cualquiera de las siguientes sanciones:

a) Si es socio activo: Se hará acreedor a una suspensión tanto de sus derechos como miembro activo PAC, así como de su participación en Rallies PAC, por el tiempo que defina el Consejo del Consejo Directivo y será notificado por escrito y/o por medios electrónicos al correo registrado en su formato de inscripción, esto para efectos de cumplir con la sanción correspondiente.
b) Si es invitado de algún socio activo: se le negará el acceso a cualquier evento PAC posterior, por el tiempo que defina el consejo directivo del PAC. Además de penalizar al socio que le hizo la invitación.
c) En ambos casos: si las personas involucradas tienen vigente su licencia ante la Autoridad Deportiva correspondiente y si la situación lo amerita, se gestionará la suspensión de su licencia por el tiempo que determine el citado consejo directivo del PAC.

En todos los casos:

El Consejo directivo del PAC se reserva el derecho de aceptar o rechazar cualquier afiliación al PAC y de los invitados de sus socios para cualquier Evento.

El presidente del PAC y/o el Comité de Apelación y Arbitraje del PAC se reservan el derecho del análisis de las faltas cometidas tanto técnicas como de comportamiento, de las decisiones a las que se llegue para aceptar o rechazar la participación de cualquier persona a los Rallies PAC y de la aplicación de dichas decisiones.

Todos los participantes en los eventos del PAC se regirán única y exclusivamente por el Estatuto y Reglamentos del Puebla Auto Club A.C. sin detrimento a sus derechos, de acudir a instancias superiores a las que se está afiliada, una vez agotadas todas las instancias del presente reglamento.

18.- REGLAMENTO INTERNO PAC.

Art. 1 Este reglamento deberá ser acatado por todos los socios del Puebla Auto Club A.C. (PAC) y sus invitados, los cuales serán sólo oficialmente reconocidos al poseer y portar la credencial que los acredite como socios del PAC o invitado PAC.

Art. 2 Para ser socio del PAC el prospecto en cuestión deberá llenar completamente la "SOLICITUD DE AFILIACION" correspondiente, (contar con el aval de un socio afiliado al club y/o miembro del Consejo Directivo) y la cuota de afiliación al Comité de Admisiones del PAC, el cual tendrá plena libertad de admitir o rechazar a dicha persona. Al ser admitido el prospecto, tendrá los derechos y obligaciones como Socio PAC al 31 de diciembre del año en curso.

Art. 3 El Comité de Admisión del PAC está formado por 3 socios: el Presidente del PAC y 2 socios que son nombrados por el Consejo Directivo en funciones y su cargo será al 31 de Diciembre del año en curso.

Art. 4 El socio y/o su (s) invitado (s) aceptado (s) al PAC se compromete (n):
A observar buena conducta deportiva y social en todos los actos o eventos organizados por el PAC.
A no hacer mal uso de las instalaciones prestadas, alquiladas o propias del PAC.
A no hacer mal uso del nombre deportivo del PAC
A no causar ofensas o actos de agresión al Consejo Directivo, así como a ningún socio del club, durante los eventos que participe el Puebla Auto Club.
A portar a la vista su (s) credencial (s) respectiva (s) en eventos PAC.

Art. 5 Las conductas agresivas y ofensas graves tanto en persona como en medios electrónicos, en este último cuando se haga mención de algún evento PAC o que tenga relación con el PAC, serán juzgadas y sancionadas por el Consejo Directivo del PAC y su castigo podrá ser desde un simple llamado de atención, un castigo temporal, hasta la expulsión o no admisión al seno del club por el tiempo que se determine respecto a dicho mal comportamiento.

Art. 6 Para las faltas no graves o administrativas, el Presidente en Funciones junto con el Comité de Admisiones designaran las sanciones adecuadas a dichas faltas.

Art. 7 El Presidente del PAC, sin perjuicio de ninguna autoridad, podrá imponer sanciones a organizadores, competidores y cualquier persona involucrada en los eventos PAC, aun no siendo socio del club, pudiendo en cualquier orden suspenderlos, amonestarlos, multarlos, descalificarlos y/o excluirlos del Rallismo regional, de acuerdo a la gravedad de la falta cometida.

Art. 8 Todos los socios del PAC, que paguen su cuota completa, tendrán derecho a voz y voto cuando se celebre la asamblea general de asociados, o cuando al menos quince socios soliciten que se convoque a una Asamblea Extraordinaria, en términos del Estatuto del PAC.

Art. 9 Los afiliados al PAC tendrán derecho a todos los descuentos, rebajas o promociones que el club o algún asociado consiga o conceda en exclusiva a socios del PAC.

Art. 10 Únicamente los socios del PAC tendrán derecho a adquirir y portar chamarras, camisetas, gorras, camisas, etc. Que les identifique en los eventos o actos sociales y deportivos, previo pago por cada una de las prendas con cargo a cada socio, y con los diseños, colores y logotipos autorizados por el Consejo Directivo en funcione.

19.- CAMPEONES HISTORIA PAC

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 1996		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO 1	RAUL REYNA ASOMOZA	OLLIVER REYNA ROMERO
GRUPO 2	SALVADOR ANZURES AGUILAR	CARLOS GARCIA COELLO
NOVATOS		
GRUPO 1	MARCO A ANDRADE ARAMBURUZAVALA	YANINA YUNES
GRUPO 2	OSCAR BERTHEAU	GERARDO PORTALOPEZ ROJAS
TUBULARES	ALEJANDRO CHAVEZ	ARTURO BERRA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 1997		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
MODIFICADOS	IVAN KLEIN HACES	JOSE LUIS RODRIGUEZ MAZZOCO
ESTANDAR	SALVADOR ANZURES AGUILAR	CARLOS GARCIA COELLO
NOVATOS		
MODIFICADOS	ENRIQUE LOPEZ VIVEROS	FERNANDO MEDINA
ESTANDAR	SORAYA ARAIZA	ERIKA FRANCO FABRE
TUBULARES	ALEJANDRO CHAVEZ	HUMBERTO AGUILAR

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 1998		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
ABSOLUTOS	OLIVER REYNA ROMERO	FLAVIO REYNA
MODIFICADOS	OLIVER REYNA	FERNANDO ARROYO DIAZ
ESTANDAR	SALVADOR ANZURES AGUILAR	FLAVIO REYNA
NOVATOS		
MODIFICADOS	CARLOS VILLEGAS GOMEZ	ALBERTO SOSA LOPEZ
ESTANDAR	ANGEL GARCIA FERNANDEZ.	V.MANUEL MADRIGAL GARCIA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 1999		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
ABSOLUTOS	OLIVER REYNA	FERNANDO REYNA ANAYA
GRUPO B	OLIVER REYNA	FERNANDO REYNA ANAYA
GRUPO C	OCTAVIO GOMEZ	FLAVIO REYNA
NOVATOS	JOSE LUISRODRIGUEZ MAZZOCO	GUILLERMO LOPEZ VIVEROS

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2000		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
ABSOLUTOS	RAUL REYNA ASOMOZA	ARACELY REYNA ROMERO
GRUPO B	RAUL REYNA ASOMOZA	ARACELY REYNA ROMERO
GRUPO C	CARLOS VILLEGAS GOMEZ	JAVIER MALAJEVICH
NOVATOS	ALEJANDRO LOPEZ VIVEROS	OSCAR SILVA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2001		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
ABSOLUTOS	FERNANDO VIVANCO PAREDES	ROBERTO MAURO ZAVALETA
GRUPO B	FERNANDO VIVANCO PAREDES	ROBERTO MAURO ZAVALETA
GRUPO C	OCTAVIO GOMEZ	FERNANDO ARROYO DIAZ
NOVATOS	CARLOS TELLO	MAURICIO IBARRA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2002		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
ABSOLUTOS	ALFREDO LORANCA	FRANCISCO RAMIREZ
GRUPO B	ALFREDO LORANCA	FRANCISCO RAMIREZ
GRUPO C	GABRIEL MIRANDA GARCIA	RICARDO GONZALEZ
NOVATOS	GABRIELMIRANDA GARCIA	RICARDO GONZALEZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2003		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO N3	ROBERTO MAURO ZAVALETA	ARMANDO MAURO ZAVALETA
GRUPO B	GABRIEL MIRANDA GARCIA	RICARDO GONZALEZ
GRUPO C	JOSE LUIS RODRIGUEZ MAZZOCO	ALEJANDRO CHAVEZ
NOVATOS	OSCAR GONZALEZ	GABRIEL NARVAEZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2004		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO A	OLLIVER REYNA ROMERO	FERNANDO REYNA ANAYA
GRUPO B	GABRIEL MIRANDA GARCIA	RICARDO GONZALEZ
GRUPO C	OSCAR GONZALEZ	MARTIN MUÑOZ HERNANDEZ
GRUPO N3	EMILIO VELAZQUEZ RIVERA	LAURO ARIAS
NOVATOS	EMILIO VELAZQUEZ RIVERA	LAURO ARIAS

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2005		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO N3	EMILIO VELAZQUEZ RIVERA	LAURO ARIAS
GRUPO B	JOSE LUIS ROCHA	PIER PAOLO GOZZER HERMOZA
GRUPO C	ALEJANDRO CUNNINGHAM MORENO	JUAN P LOPEZ PORTILLO
GRUPO OPEN	OLIVER REYNA ROMERO	FERNANDO REYNA ANAYA
NOVATOS	JOSE LUIS ROCHA	PIER PAOLO GOZZER HERMOZA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2006		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO N3	EMILIO VELAZQUEZ RIVERA	LAURO ARIAS
GRUPO B	ALEJANDRO CUNNINGHAM MORENO	ROSSINA NUCHE
GRUPO C	MANUEL IGUINIZ URIARTE	ADOLFO OLGUIN
NOVATOS	MANUEL IGUINIZ URIARTE	ADOLFO OLGUIN

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2007		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO N3	EMILIO VELAZQUEZ RIVERA	CHRISTIAN CORONEL RUEDA
GRUPO N2	MANUEL BRISEÑO	JAIR IBARRA MARAÑON
GRUPO B	JOSE LUIS ROCHA	PIER PAOLO GOZZER
GRUPO C	PABLO MORENO	CARLOS TELLO
OPEN	JOSE MIGUEL LOPEZ	REYNALDO BOJALIL
NOVATOS	PABLO MORENO GUERRERO	EDUARDO SUAREZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2008		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO N3	EMILIO VELAZQUEZ RIVERO	MAURICIO JIMENEZ LEZAMA
GRUPO N2	MANUEL BRISEÑO	JAIR IBARRA MARAÑON
GRUPO B	JOSE LUIS RODRIGUEZ MAZZOCO	ALEJANDRO CHAVEZ
GRUPO C	CESAR SILVA CELIS	CARLOS TELLO
OPEN	RICARDO TRIVIÑO BUJALIL	MARCO HERNANDEZ
NOVATOS	JULIO DE BOTTON	RAFAEL GARCIA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2009		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO A 7	HUGO RODRIGUEZ MAZZOCO	CHRISTIAN FRANZ
GRUPO A6	JORGE CHAVEZ BURGOS	ANTONIO CHAVEZ BURGOS
GRUPO N3	MANUEL IGINIZ URIARTE	MAURICIO JIMENEZ LEZAMA
GRUPO N2	GABRIEL DEL VALLE	ALEJANDRO HERMOSO
GRUPO B	DIEGO VARGAS	MAURICIO MANZANARES
OPEN	RODRIGO SALGADO	GUILLERMO LOPEZ VIVEROS
NOVATOS	RAFAEL GOMEZ ROBLES	RAFAEL GOMEZ RUIZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2010		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO A 7	EMILIO VELAZQUEZ RIVERA	ALEJANDRO MALANCO
GRUPO A6	JORGE CHAVEZ BURGOS	ANTONIO CHAVEZ BURGOS
GRUPO N2	GABRIEL DEL VALLE	ALEJANDRO HERMOSO
GRUPO B	JAVIER VERGARA	LUIS E SAMPEDRO
OPEN	JOSE LUIS RODRIGUEZ MAZZOCO	GUILLERMO LOPEZ VIVEROS
NOVATOS	JAVIER VERGARA	LUIS E SAMPEDRO

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2011		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO A 7	ROBERTO MAURO ZAVALETA	MARTIN MUÑOZ HERNANDEZ
GRUPO A6	PIER PAOLO GOZZER	CHRISTIAN FRANZ
GRUPO N2	MARIO RUIZ DEL SOL	
GRUPO B	JAVIER VERGARA	LUIS E SAMPEDRO
OPEN	JOSE LUIS RODRIGUEZ MAZZOCO	GUILLERMO LOPEZ VIVEROS
ABSOLUTO	ROBERTO MAURO ZAVALETA	ANTONIO CHAVEZ BURGOS

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2012		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO A 7	OSCAR GONZALEZ	EUMIR IBARRA
GRUPO A6	MARIO RUIZ DEL SOL	JAIR IBARRA MARAÑON
GRUPO N2	GUILLERMO CHAVEZ	ANTONIO CHAVEZ BURGOS
OPEN	ROBERTO MAURO ZAVALETA	ALBERTO SOSA LOPEZ
ABSOLUTO	ROBERTO MAURO ZAVALETA	ALBERTO SOSA LOPEZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2013		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO A 7	ELISEO HERNANDEZ	OSCAR HERNANDEZ
GRUPO A6	PIER GOZZER HERMOZA	CHRISTIAN FRANZ
GRUPO N2	JAVIER VERGARA	JUAN F. DE LA CALLEJA
GRUPO B	DANIEL HERNANDEZ	PAZ HERNANDEZ
OPEN	EMILIO VELAZQUEZ RIVERA	JAVIER MARIN
ABSOLUTO	EMILIO VELAZQUEZ RIVERA	JAVIER MARIN

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2014		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO R1	JORGE RIVERO	ADRIAN SAMPEDRO
GRUPO R2	PIER GOZZER HERMOZA	MARTIN MUÑOZ
GRUPO R3	CHRISTIAN GOMEZ	YAIR RAMIREZ
LIBRE	JORGE CHAVEZ BURGOS	ALBERTO SOSA LOPEZ
NOVATOS	CHRISTIAN GOMEZ	YAIR RAMIREZ
ABSOLUTO	JORGE CHAVEZ BURGOS	ALBERTO SOSA LOPEZ
INICIACION	MYRIAM GARCIA	SANDRA RASILLA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2015		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO R1	CHRISTIAN FRANZ	JAIR IBARRA MARAÑON
GRUPO R2	PIER GOZZER HERMOZA	MARTIN MUÑOZ HERNANDEZ
GRUPO R3	HECTOR HERNANDEZ	JORGE LUIS PORRAS GUTIERREZ
LIBRE	JORGE CHAVEZ BURGOS	ALBERTO SOSA LOPEZ
NOVATOS	ALFREDO MAURO ZAVALETA	SERGIO DORANTES LOPEZ
ABSOLUTOS	JORGE CHAVEZ BURGOS	ALBERTO SOSA LOPEZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2016		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO R1	ARMANDO FLORES GALICIA	LAURA LOPEZ
GRUPO R2	ALBERTO SOSA LOPEZ	SERGIO VILLAVICENCIO
GRUPO R3	ROBERTO SERRANO P	ROBERTO SERRANO P
LIBRE	ALFREDO MAURO ZAVALETA	SERGIO DOREANTES LOPEZ
NOVATOS	ROBERTO SERRANO P	ROBERTO SERRANO P
ABSOLUTO	ALFREDO MAURO ZAVALETA	SERGIO DORANTES LOPEZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2017		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO R1	HECTOR MANDUJANO SORIANO	FABIOLA AGUILA
GRUPO R2	ARMANDO FLORES GALICIA	LAURA LOPEZ
GRUPO R3	OCTAVIO MENDOZA	JORGE LUIS MENDOZA
GRUPO R4	JOSE LUIS RODRIGUEZ MAZZOCO	GUILLERMO LOPEZ VIVERO
GRUPO B	DANIEL MALDONADO	OSCAR MALDONADO
LIBRE	ALFREDO MAURO ZAVALETA	RODRIGO FLORES URIBE
NOVATOS	OCTAVIO MENDOZA	JORGE LUIS MENDOZA
ABSOLUTOS	ALFREDO MAURO ZAVALETA	JORGE LUIS MENDOZA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2018		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO R1	ARTURO DAVID BARRIOS	SERGIO DORANTES LOPEZ
GRUPO R2	ARMANDO FLORES GALICIA	LAURA LOPEZ
GRUPO R3	DANIEL MALDONADO	MARIO RASILLA
GRUPO R4	ALFREDO MAURO ZAVALETA	VICTOR PEREZ COUTO
LIBRE	ANTONIO DE LUNA	JULIO CESAR ZEPEDA
NOVATOS	ANTONIO DE LUNA	JULIO CESAR ZEPEDA
ABSOLUTOS	ALFREDO MAURO ZAVALETA	VICTOR PEREZ COUTO

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2019		
CAMPEONES	PILOTO	NAVEGANTE
GRUPO R1i	JUAN CARLOS UNDIANO	JESUS GARCIA CALVO
GRUPO R1	HECTOR UNDIANO	FABIOLA AGUILA
GRUPO R2	ALEJANDRO MAURO SANCHEZ	ADRIAN CARMONA
GRUPO R3	CARLOS VILLEGAS GOMEZ	FROILAN DOMINGUEZ ALVARADO
GRUPO R4	LUIS MANUEL GARCIA	RODRIGO FLORES URIBE
GRUPO B	DANIEL HERNANDEZ	PAZ HERNANDEZ
NOVATOS	ALEJANDRO MAURO SANCHEZ	CARLOS VILLA
ABSOLUTOS	LUIS MANUEL GARCIA	RODRIGO FLORES URIBE

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2021		
GRUPO R1	HECTOR MANDUJANO SORIANO	GAMALIEL CRUZ DE LA CRUZ
GRUPO R2	HUGO RODRIGUEZ MAZZOCO	JESENIA GUERRERO REYES
GRUPO R3	CARLOS VILLEGAS GOMEZ	FROYLAN DOMINGUEZ ALVARADO
GRUPO R4	GABRIEL DEL VALLE	ALEJANDRO HERMOSO
GRUPO B	DANIEL HERNANDEZ	EDGAR ZIGA
OPEN	LUIS MANUEL GARCIA	JAIME ZAPATA
NOVATOS	EDGAR ZIGA	ENRIQUE JIMENEZ
ABSOLUTOS	LUIS MANUEL GARCIA	JAIME ZAPATA

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2022		
GRUPO	**PILOTO**	**NAVEGANTE**
RE B	ARTURO MORA	PAZ HERNANDEZ
RE 5	HECTOR MANDUJANO	FABIOLA AGUILA
RE 4	HUGO RODRIGUEZ	YESENIA GUERRERO
RE 3	JESUS GARCIA	MONSERRAT SANTA ANA
RE 3T	SERGIOJIMENEZ	ENRIQUE JIMENEZ
RE G1	ROBERTO MAURO ZAVALETA	
NOVATOS	JESUS GARCIA	LUIS SAMUEL HERNANDEZ
ABSOLUTOS	SERGIO JIMENEZ	ENRIQUE JIMENEZ

CAMPEONATO ESTATAL DE RALLIES PAC 2023		
GRUPO	**PILOTO**	**NAVEGANTE**
RE B	CARLOS TELLO	ERICK DAVID RODRIGUEZ
RE 5	JORGE GARCIA SALMONES B.	ERIKA FERRER
RE 4	HUGO RODRIGUEZ MAZZOCO	YESENIA GUERRERO
RE 3	CARLOS VILLEGAS	FROYLAN DOMINGUEZ
RE 3T	JOSE LUIS RODRIGUEZ MAZZOCO	GUILLERMO LOPEZ VIVEROS
RE OPEN	ROBERTO MAURO ZAVALETA	ALEJANDRO DOMINGUEZ
NOVATOS		ERICK SILVA
ABSOLUTOS	ROBERTO MAURO ZAVALETA	ALEJANDRO DOMINGUEZ

QUEDA PROHIBIDA LA COPIA O REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, ASÍ COMO, LA DISTRIBUCIÓN, PUBLICACIÓN Y TRANSMISIÓN DEL PRESENTE DOCUMENTO SIN LA AUTORIZACIÓN PREVIA POR ESCRITO DEL REPRESENTANTE LEGAL DEL PUEBLA AUTO CLUB, A.C.

ENERO DE 2024.

.