

**FEDERACIÓN PERUANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO**

**PRESCRIPCIONES  
GENERALES  
DE RALLY 2018**

## INDICE

CAPÍTULO I	DEFINICIONES .....	4
CAPÍTULO II	VEHÍCULOS ADMITIDOS.....	6
CAPÍTULO III	REGLAMENTO PARTICULAR.....	6
CAPÍTULO IV	OFICIALES .....	7
CAPÍTULO V	INSCRIPCIONES.....	8
CAPÍTULO VI	SEGURO.....	10
CAPÍTULO VII	TRIPULACIONES.....	10
CAPÍTULO VIII	ITINERARIO - LIBRO DE RUTA - TARJETA DE TIEMPOS .....	11
CAPÍTULO IX	PLACAS DEL RALLY Y NÚMEROS DE COMPETENCIA .....	12
CAPÍTULO X	PUBLICIDAD .....	12
CAPÍTULO XI	CIRCULACIÓN .....	13
CAPÍTULO XII	REPARACIONES - ASISTENCIA - COMBUSTIBLE .....	14
CAPÍTULO XIII	NEUMÁTICOS – RUEDA DE REPUESTO .....	17
CAPÍTULO XIV	RECONOCIMIENTO .....	17
CAPÍTULO XV	VERIFICACION ADMINISTRATIVA Y TÉCNICA .....	18
CAPÍTULO XVI	LARGADA Y NUEVA LARGADA .....	20
CAPÍTULO XVII	TARJETA DE TIEMPOS .....	20
CAPÍTULO XVIII	PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES..	21
CAPÍTULO XIX	PRUEBAS ESPECIALES (PE) Y ENLACES.....	25
CAPÍTULO XX	PARQUE CERRADO .....	30
CAPÍTULO XXI	RESULTADOS .....	31
CAPÍTULO XXII	EMPATES .....	32
CAPÍTULO XXIII	MINUTAS - INFORMES FINALES .....	32
CAPÍTULO XXIV	RECLAMACIONES Y APELACIONES .....	33
CAPÍTULO XXV	CEREMONIA DE APERTURA DEL RALLY .....	33

CAPÍTULO XXVI	RECAPITULACIÓN DE LAS PENALIDADES .....	34
CAPÍTULO XXVII	PLAN DE SEGURIDAD .....	35
CAPÍTULO XXVIII	TEXTO FINAL .....	36
ANEXO B1	SEÑALIZACION DE LOS CONTROLES DE RALLY .....	38
ANEXO B2	SEÑALIZACIONES DE RALLY .....	39
ANEXO B3	LIBRO DE RUTA .....	40
ANEXO B4	MODELO TARJETA DE TIEMPOS .....	42

## Prescripciones Generales de Rally - PGR 2017

El propósito de las presentes Prescripciones Generales de Rally (las Prescripciones), es establecer el marco de reglas aplicables a la organización de rallies que se disputen en el territorio de la república peruana.

Cualquier infracción o violación a estas regulaciones serán informadas a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer penalizaciones de acuerdo a lo que indica en el artículo 12 del Código Deportivo Internacional.

Cualquier caso no previsto por estas reglamentaciones, será estudiado por los Comisarios Deportivos, quienes tienen el poder de decidir.

El Director de la Prueba es el responsable de la aplicación de estas reglamentaciones y de las que se mencionan en el Reglamento Particular de la Prueba durante la disputa del rally, y debe informar a los Comisarios Deportivos de cualquier hecho importante que haya ocurrido y requerido la aplicación de estas reglamentaciones o de las del reglamento particular del rally. Las Prescripciones detallan, completan y en ciertos lugares clarifican las condiciones generales descritas en las siguientes reglamentaciones:

- \* Código Deportivo Internacional y sus Anexos (el Código).
- \* Reglamento Nacional del Deporte Automotor (RNDA)
- \* Reglamento del Campeonato Nacional de Rally (CNR)
- \* Reglamento de los Campeonatos Regionales de Rally.
- \* Reglamento del Campeonato de Club Base.
- \* Reglamento Particular de la Prueba

Sólo la FEPAD puede conceder excepciones a las Prescripciones, al RNDA y a los reglamentos antes mencionados.

Todo lo que no esté expresamente autorizado en estas reglamentaciones, está prohibido.

Esta reglamentación tiene vigencia desde el 01 de enero de 2018 y deja sin efecto cualquier reglamentación anterior.

### CAPÍTULO I DEFINICIONES

**1.1 Rally:** Competencia en carretera a una velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente en carreteras abiertas a la circulación normal. Un rally está constituido por un itinerario único, el cual debe ser seguido por todos los vehículos, o bien por varios itinerarios que conducen a un mismo punto de concentración fijado de antemano y seguido o no, de un itinerario común. El recorrido puede incluir una o varias pruebas especiales o tramos cronometrados, así como tramos de enlace.

**1.2 Día:** Cada parte del rally, separado por un tiempo mínimo de detención fijo.

**1.3 Prueba Especial:** Pruebas de velocidad cronometradas en caminos cerrados para rally.

**1.4 Sectores:** Los itinerarios entre dos controles horarios se denominan sectores. Suelen estar compuestos por enlaces y pruebas especiales.

**1.5 Sección:** Puede ser determinada entre:

- La largada y un reagrupamiento.
- Dos reagrupamientos sucesivos.
- Reagrupamiento y la llegada del Día o del rally.

**1.6 Reagrupamiento:** Una detención programada por los organizadores con las condiciones de Parque Cerrado que tiene control horario de entrada y de salida, para permitir por un lado, que se siga el programa y por el otro, para reagrupar los autos que están en carrera.

El tiempo de detención puede variar de una tripulación a la otra.

**1.7 Neutralización:** Tiempo durante el cual las tripulaciones son detenidas por los organizadores del rally por cualquier motivo.

**1.8 Parque Cerrado:** Zona en la cual no se pueden hacer reparaciones ni intervención externa alguna, excepto en los casos expresamente provistos para ello por los Reglamentos de Campeonato y/o por el Reglamento Particular de la Prueba.

**1.9 Anexos:** Comunicación escrita que es parte integrante del Reglamento Particular de un rally y está destinado a modificar, clarificar o completar a este último.

Los anexos deben estar numerados y fechados. Los competidores, pilotos y copilotos deben confirmar que los han recibido mediante firma.

Los anexos son emitidos:

- Por los organizadores, hasta el comienzo de la verificación técnica. Están sometidos a la aprobación de los Comisarios Deportivos, salvo en lo relativo a modificaciones del itinerario, o al programa de reconocimientos.
- Por los Comisarios Deportivos de la prueba, durante todo el desarrollo de la competencia, excepto por modificaciones en el itinerario que pueden ser hechos por el Director de la Prueba.

**1.10 Tarjeta de tiempos:** Tarjeta destinada a los sellos y la anotación de tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario.

**1.11 Competidor:** Entidad física o legal.

**1.12 Tripulación:** La tripulación está conformada por dos personas a bordo en cada automóvil. Los dos miembros de la tripulación se denominarán piloto y copiloto.

**1.13 Duración de un Rally:** Un rally comienza con la Verificación Administrativa y Técnica inicial y finaliza cuando expira uno de los siguientes tiempos límites, cualquiera sea el último:

- Límite de tiempo para protestas, apelaciones o el final de alguna audiencia.
- Verificación Técnica Final.
- Final de la Entrega de Premios.

## **CAPÍTULO II VEHÍCULOS ADMITIDOS**

**2.1** Serán admitidos únicamente los grupos mencionados en el anexo Reglamentos Técnicos de Rally.

**2.2** Cualquier club de base afiliado podrá, previa autorización de la FEPAD, incluir en alguna de sus pruebas, categorías o grupos con homologación FIA, a modo de ensayo, de manera promocional y en forma de demostración y de comparación con otros vehículos que ya vienen compitiendo en los diversos campeonatos, sin puntaje y sin el requisito de un mínimo de vehículos en partida.

## **CAPÍTULO III REGLAMENTO PARTICULAR**

### **3.1 Condiciones de publicación**

**3.1.1** El Reglamento Particular, impreso en formato A5, debe estar en total conformidad con todas las especificaciones enumeradas en:

- El CDI
- El RNDA
- Prescripciones Generales de Rally.
- El Reglamento del Campeonato Nacional de Rally.
- El Reglamento de los Campeonatos Regionales y/o Internos de los clubes de base.
- Todas las reglamentaciones e interpretaciones publicadas en Boletines Oficiales de la FEPAD.

**3.1.2** El Reglamento Particular que los organizadores deseen imponer debe mencionar explícitamente todas las reglas complementarias y condiciones, las cuales deben estar en conformidad con los textos reguladores.

**3.1.3** Dos copias del borrador del Reglamento Particular, acompañados de una copia en medio magnético o vía correo electrónico en formato Word, deben enviarse a la FEPAD por lo menos 40 días antes del comienzo de la prueba, para obtener su aprobación.

Como máximo, a los tres días posteriores a la recepción del borrador del Reglamento Particular, la FEPAD informará al club organizador sobre cualquier modificación que deba hacerse.

Dos copias del Reglamento Particular final deben enviarse a la FEPAD por lo menos 30 días antes de la realización de la prueba, así como también a los Comisarios Deportivos actuantes; la FEPAD dará su visto bueno autorizando su publicación.

**3.1.4** La FEPAD no derivará a la Comisión de Rally el Reglamento Particular si el club organizador no se encuentra al día en sus cotizaciones mensuales, si no ha cumplido con el plazo de presentación establecido en el artículo anterior, si no ha pagado los derechos de organización de competencias y/o si no ha presentado el informe de la competencia anterior, si así corresponde.

**3.1.5** El logotipo de la FEPAD debe aparecer en la tapa del Reglamento Particular de cada una de las pruebas de rally, así como en los Anexos y en la primera página de las clasificaciones no oficiales y oficiales.

**3.1.6** El Reglamento Particular debe especificar dónde y cuándo se exhibirán los resultados oficiales.

La fecha y hora de la primera Reunión de Comisarios Deportivos debe ser mencionada.

### **3.2 Enmiendas al Reglamento Particular – Anexos**

**3.2.1** Las cláusulas del Reglamento Particular sólo pueden enmendarse de acuerdo con el Código Deportivo Internacional.

**3.2.2** Cualquier enmienda o cualquier cláusula adicional se anunciará por medio de anexos fechados y numerados, que serán parte integrante del reglamento particular.

**3.2.3** Estos anexos se exhibirán en la Secretaría, en la sede del rally y en el (los) tablero(s) oficiales de noticias, y también se les comunicarán directamente a los corredores, quienes deben dar acuse de recibo por medio de su firma, a menos que sea materialmente imposible durante el desarrollo del rally.

**3.2.4** Los Anexos deben ser impresos en papel de color amarillo.

### **3.3 Aplicación e interpretación del Reglamento**

**3.3.1** El Director de la Prueba tiene a su cargo la aplicación de estas Prescripciones Generales, los demás reglamentos aplicables según sea el caso, y del Reglamento Particular durante el desarrollo del rally.

Él debe informar a los Comisarios Deportivos de cualquier incidente importante ocurrido que haya requerido la aplicación de las Prescripciones Generales, los demás reglamentos aplicables según sea el caso, y del Reglamento Particular durante el desarrollo del rally.

**3.3.2** Cualquier reclamo elevado por un competidor se remitirá a los Comisarios Deportivos para que deliberen y decidan al respecto.

**3.3.3** De igual manera, cualquier caso no previsto en los reglamentos será estudiado por los Comisarios Deportivos, quienes tienen el exclusivo poder de decisión.

**3.3.4** El piloto asume la responsabilidad del competidor cuando este último no esté a bordo del auto durante el rally.

**3.3.5** Cualquier acción incorrecta, fraudulenta o desleal realizada por el competidor o miembros de la tripulación, será juzgada por los Comisarios Deportivos, quienes tienen el poder de imponer una penalización que puede llegar hasta la exclusión.

## **CAPÍTULO IV OFICIALES**

### **4.1 Comisarios Deportivos de la Prueba:**

**4.1.1** El Colegio de Comisarios Deportivos de las fechas del Campeonato Nacional de Rally y pruebas internacionales, siempre deberá estar integrado por tres miembros. Un miembro será

designado por la FEPAD, otro por la ADN (quien actuará de Presidente) y uno por el club de base que organiza el rally.

**4.1.2** En las pruebas regionales deberá haber uno nombrado por la FEPAD (quien actuará de Presidente), otro por el club organizador y la ADN podrá nombrar a un tercero.

**4.1.3** Es conveniente que haya una apropiada comunicación entre los Comisarios Deportivos y el Director de la Prueba. Al menos uno de los Comisarios Deportivos debe permanecer en las cercanías del Control Central, por el caso de que alguna decisión deba ser tomada sin demoras.

#### **4.2 Observador:**

**4.2.1** En los rallies del Campeonato Nacional se designará un observador.

**4.2.2** Ningún observador puede ser al mismo tiempo Comisario Deportivo del mismo rally.

#### **4.3 Delegado de Seguridad:**

**4.3.1** La FEPAD o el club organizador designará un delegado de Seguridad, que es específicamente responsable de controlar la seguridad del público en el rally.

#### **4.4 Comisario Técnico:**

**4.4.1** En los rallies del Campeonato Nacional la FEPAD designará un Comisario Técnico.

**4.4.2** En los rallies de Campeonatos Regionales y/o internos, se dejará a consideración de la FEPAD.

**4.5.** Como parte de sus deberes, queda a discreción del observador y de los Comisarios Deportivos controlar todas las medidas técnicas y/o de seguridad instaladas en la ruta y las pruebas especiales; deben cumplir con las siguientes disposiciones:

**4.5.1** Deberán exhibir un emblema distintivo en el parabrisas del vehículo, que será considerado como pase libre y deberá ser provisto por el club organizador.

**4.5.2** Su entrada en la ruta de pruebas especiales debe tener lugar por lo menos 30 minutos antes de la hora de largada del auto N° 0.

**4.5.3** Si el auto N°0 los alcanza mientras están en la ruta de una prueba especial, deben detenerse, estacionar y esperar que pase el auto "cierre o barredora" antes de continuar.

## **CAPÍTULO V INSCRIPCIONES**

**5.1** La fecha máxima del cierre de inscripciones deberá ser al menos dos días antes de la revisión técnica inicial de los vehículos. Debe ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba y en el programa del rally. En pruebas puntuables del Campeonato Nacional, el reglamento del campeonato definirá la fecha máxima de cierre de inscripciones.



**5.1.1** Las inscripciones podrán efectuarse además por E-mail con copia, o Fax, emitido antes de la fecha y hora del cierre de inscripciones con su acuse de recepción, conteniendo las siguientes especificaciones:

- a) Nombre de la competencia.
- b) Nombres del piloto, copiloto y competidor.
- c) Marca, modelo del vehículo y Grupo al que pertenece, además del número de competición.

**5.1.2** La inscripción efectuada por E-mail o fax, se perfeccionará mediante la firma de los formularios oficiales en la oportunidad de la Verificación Administrativa previa a la competencia.

**5.1.3** No se admitirán inscripciones colectivas, es decir de más de un vehículo por formulario de inscripción.

**5.1.4** Las tripulaciones deberán presentar las Licencias deportivas FEPAD y/o FIA vigentes en la oportunidad de inscribirse y toda vez que le sean solicitadas.

**5.1.5** No podrán participar de la prueba aquellos pilotos, copilotos y/o competidores que hallándose regularmente inscritos, mantengan deudas pendientes por competencias pendientes con la FEPAD o con cualquier otra entidad afiliada a ella.

**5.1.6** Los participantes extranjeros, piloto, copiloto y/o competidor, deben presentar una autorización de su ADN, según el Artículo 3.9.4.a del CDI.

**5.1.7** Salvo en los casos previstos en las presentes disposiciones, no pueden hacerse enmiendas en la solicitud de inscripción. Sin embargo, el competidor podrá reemplazar libremente el auto declarado en la solicitud de inscripción por otro del mismo Grupo, hasta el momento de la verificación técnica.

**5.1.8** Está prohibido hacer cualquier cambio de competidor después de que se han cerrado las inscripciones.

Sin embargo, un miembro de la tripulación puede ser reemplazado con el acuerdo de:

- Los organizadores, antes del comienzo de los controles administrativos.
- Los Comisarios Deportivos, después del comienzo de estos controles y antes de la publicación de la lista de tripulaciones admitidas para largar.

**5.2** En caso de que se demuestre, en el momento de la verificación técnica, que un auto no corresponde en su presentación al grupo y/o clase en el cual fue admitido, este auto puede, a propuesta de los encargados de la verificación técnica, ser transferido al grupo y/o clase adecuados, por decisión de los Comisarios Deportivos, con aceptación del competidor.

**5.3** Por el mismo hecho de firmar la solicitud de inscripción, el competidor y todos los miembros de la tripulación se remiten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el CDI y sus Anexos, en estas Prescripciones, en los Reglamentos de los diferentes Campeonatos según sea el caso y en el Reglamento Particular.

**5.4 Derechos de inscripción:**

**5.4.1** Los derechos de inscripción serán determinados por la FEPAD para pruebas del Campeonato Nacional, y por los clubes de base para sus pruebas internas; deberán estar mencionados en los respectivos Reglamentos Particulares de la Prueba.

**5.4.2** Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados en los siguientes casos:

**5.4.2.1** A los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.

**5.4.2.2** En caso que la prueba no se celebrara.

**5.4.2.3** Los organizadores podrán eventualmente rembolsar hasta el 75% de los derechos de inscripción a los participantes que por causa de fuerza mayor, debidamente justificada, no pudieran presentarse a la largada.

## **CAPÍTULO VI SEGURO**

**6.1** Toda persona que de una u otra manera esté vinculada a la competencia podrá contratar seguros complementarios individuales.

**6.2** El organizador no podrá ser acusado en ningún caso por los accidentes corporales o materiales que pudieran ocurrir a tripulaciones, competidores o terceros.

**6.3** El organizador, el Comité de Organización y la FEPAD, no se hacen responsables ante cualquier caso de accidente que pudiera ocurrir o pudiera ser causado por cualquier competidor y/o vehículo de competencia participante, ni por sus vehículos de asistencia durante el desarrollo del rally.

**6.4** No podrán tomar parte de ninguna competencia, vehículos que no cuenten con la Póliza de Seguros de Competencia Deportiva vigente, tramitada en la FEPAD.

## **CAPÍTULO VII TRIPULACIONES**

**7.1** En aplicación de los reglamentos y de acuerdo con estas Prescripciones Generales, el retiro de uno de los miembros de la tripulación será reportado a los Comisarios Deportivos. Si un tercero es admitido a bordo (que no sea para transportar a una persona herida), los Comisarios Deportivos pueden imponer una penalización, de acuerdo lo dispuesto en el artículo 12 del CDI.

**7.2** Los dos miembros de la tripulación serán considerados como piloto o copiloto, de acuerdo a las disposiciones de la FEPAD.

Ambos miembros de la tripulación podrán conducir el vehículo durante el transcurso de la prueba, si ambos son titulares de licencia de piloto en vigencia, apta para el tipo de competencia.

En caso contrario, solamente lo podrá hacer el que se hubiere inscrito como piloto del vehículo.

**7.3** El apellido del piloto y del copiloto (no apodos ni seudónimos, salvo que hayan sido inscritos de esa manera) figurarán sobre las ventanas laterales traseras del vehículo. Las letras del apellido del piloto y del copiloto deben ser blancas y el tamaño deberá permitir que sean

perfectamente legibles, de acuerdo al espacio de la ventana, sin que sobresalga de la misma. Deben estar escritas con caracteres Arial o Arial Narrow

**7.4** Los nombres y apellidos (no apodos ni seudónimos salvo que hayan sido inscritos de esa manera) del piloto y copiloto junto con sus grupos sanguíneos, deben aparecer en ambos guardabarras delanteros. En este caso la altura mínima de las letras es de 2cm.

**7.5** Cualquier piloto o copiloto que haya iniciado una competencia (CHO) y luego haya sido reemplazado, no podrá retomar su participación en la misma. Asimismo, en caso de abandono, tampoco podrán participar en otros vehículos a lo largo de la misma competencia.

**7.6** En caso que un piloto no pueda continuar la competencia por motivos de fuerza mayor, el único habilitado para conducir el vehículo es el copiloto con el cual inició la competencia, siempre y cuando éste posea licencia de piloto acorde al tipo de competencia. Cualquier vehículo que no cumpla con esta regla, será reportado a los Comisarios Deportivos.

## **CAPÍTULO VIII**

### **ITINERARIO - LIBRO DE RUTA - TARJETA DE TIEMPOS**

#### **8.1 Libro de Ruta**

**8.1.1** A todas las tripulaciones se les entregará un Libro de Ruta conteniendo una descripción detallada del itinerario obligatorio que se debe seguir, cualquier desviación podrá resultar en la exclusión del vehículo, a criterio de los Comisarios Deportivos.

Las tripulaciones deben atenerse exactamente al itinerario establecido en el Libro de Ruta, sin dejar el camino designado o el área/parque/zona de servicio designado, a menos que los Comisarios Deportivos decidan que se trata de un caso de fuerza mayor.

**8.1.2** En todos los casos, el Libro de Ruta debe estar en conformidad con el standard publicado en el Anexo B-3 de estas Prescripciones. Debe ser impreso en formato A5 y contar con las señales de "OK" y "SOS", con sus colores correspondientes, verde y rojo en formato A4, doblado y pegado dentro del libro. Es muy recomendable que la organización pueda proporcionarle adicionalmente a la tripulación la ruta completa de especiales y enlaces (diferenciado en colores) para la aplicación de celular "MAPS.ME"

#### **8.2 Intervalos entre horas de largada**

**8.2.1** Para la largada del rally y para cada día de competencia, los organizadores programarán las largadas de los autos de competencia a intervalos de por lo menos dos minutos en superficies de tierra y a criterio de los Comisarios Deportivos en superficies de asfalto. Si el intervalo de largada necesitara ser modificado debido a un número de inscritos excesivo, el procedimiento deberá estar escrito en el Reglamento Particular de la Prueba.

**8.2.2** El intervalo inicial en la rampa de largada de un rally queda a criterio de los organizadores.

#### **8.3 Tarjeta de Tiempos**

**8.3.1** La tarjeta para todos los rallies será según modelo (Ver anexo B4).

Debe entregarse un conjunto diferente de tarjetas de tiempos por lo menos para cada sección de cada Día. Se las debe sellar o firmar en los controles de paso, si es que los hubiere.

**8.3.2** Las tripulaciones están obligadas a entregar su tarjeta de tiempos para que se registre su paso en todos los puntos mencionados en dicha tarjeta de tiempos y en el orden correcto, cualquier desviación será reportada a los Comisarios Deportivos.

**8.3.3** El tiempo ideal para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos figurará en la tarjeta de tiempos.

**8.3.4** Todas las tarjetas de tiempos deben estar conformes con la aprobada por la FEPAD.

#### **8.4 Documentos estándar**

Para los Campeonatos Nacionales o Regionales, el libro de ruta y la tarjeta de tiempos, deben confeccionarse de conformidad con los documentos estándar FEPAD establecidos en el anexo B3 y B4 respectivamente.

### **CAPÍTULO IX**

#### **PLACAS DEL RALLY Y NÚMEROS DE COMPETENCIA**

**9.1** Queda expresamente prohibido, bajo pena que puede llegar hasta la exclusión, recortar la publicidad obligatoria del organizador, salvo autorización expresa de los Comisarios Deportivos en casos de fuerza mayor. Es responsabilidad del organizador que la publicidad respete las medidas máximas establecidas en el Reglamento Particular de la Prueba.

**9.2** Los números serán colocados en las ventanas laterales posteriores. Medirán 14 cm de alto y el ancho del trazo debe ser de al menos de 3 cm, todo en color naranja fosforescente. Su ubicación debe ser sobre los apellidos del piloto y del copiloto. En vehículos Joyners y Tubulares, los números podrán ser colocados en cualquier espacio lateral, siempre y cuando se respeten las medidas mínimas y se encuentren dentro de un recuadro blanco o negro.

La numeración por grupos será la siguiente:

Joyners	1	a	99
Tubulares	100	a	199
Súper 1600	200	a	299
Súper 2000	300	a	399
Súper Turismo	400	a	499
Camionetas	500	a	599
Tracción Integral	600	a	699

La FEPAD asignará el número del vehículo al momento de la solicitud de la licencia de competidor, salvo que el solicitante desee algún número en particular. La FEPAD no hará reserva de ningún número sin que se haya presentado la solicitud de licencia.

### **CAPÍTULO X**

#### **PUBLICIDAD**

**10.1** Se permite a los competidores colocar libremente cualquier publicidad sobre sus autos, siempre que la misma:

- Esté autorizada por las leyes nacionales y los reglamentos de la FEPAD.
- No sea contraria a los buenos usos y costumbres.
- No invada los lugares reservados para las placas y números de competencia.
- No impida la visión de la tripulación a través de las ventanillas.

**10.2** La FEPAD y los clubes de bases tienen derecho los espacios obligatorios de acuerdo a lo que se detalla en el Reglamento Particular de cada prueba.

**10.3** La ubicación de la Placa del Rally será sobre el capot con una medida de 20x40cm.

**10.4** Todas las letras del nombre del auspiciante deben ser, como máximo, de la misma altura y grosor que las del nombre del rally.

**10.5** Los organizadores no podrán prohibir a los participantes, exhibir en sus vehículos publicidad que sea competencia de la publicidad obligatoria del organizador.

**10.6** La publicidad obligatoria solo podrá ser colocada en las puertas delanteras y/o en las esquinas del vehículo. En las puertas delanteras se puede colocar como máximo una franja horizontal de 60x20cm y una vertical de 20x40cm. En las esquinas del vehículo se puede colocar como máximo una franja horizontal de 40x10cm. Los concursantes no pueden rechazar esta publicidad obligatoria.

## **CAPÍTULO XI CIRCULACIÓN**

**11.1** A lo largo de todo el rally, las tripulaciones deben observar estrictamente las leyes de tránsito de las rutas y calles del país. Cualquier tripulación que no cumpla con dichas leyes de tránsito estará sujeta a las penalizaciones que siguen:

**11.1.1** Primera infracción: penalización en efectivo del **10% de la UIT**.

**11.1.2** Segunda infracción: una penalización horaria de 5 minutos.

**11.1.3** Tercera infracción: exclusión

**11.2** En caso de una infracción a las leyes de tránsito cometida por una tripulación que participa en el rally, los agentes de policía o funcionarios que la comprobaron deben hacérsela saber de la misma manera en que lo hacen con los habituales usuarios de la ruta.

**11.3** En caso de que la policía decidiera no detener al conductor en infracción, puede solicitar la aplicación de las penalizaciones previstas en el reglamento particular del rally, siempre que se cumplan las siguientes condiciones.

**11.3.1** Que la notificación de la infracción se haga por vía oficial y por escrito, antes de que se publique la clasificación al final del Día.

**11.3.2** Que la declaración sea lo suficientemente detallada para que la identidad del piloto infractor se establezca de manera indiscutible, al igual que el lugar y la hora de la infracción, claramente precisada.

**11.3.3** Que los hechos no sean susceptibles de diversas interpretaciones.

**11.4** Queda prohibido recibir asistencia externa como remolcar, transportar los autos o hacer que los empujen para completar un recorrido.

**11.4.1** Sólo se autoriza en los siguientes casos:

- a- Si el vehículo ha sufrido un accidente y requiere ser auxiliado para atender a los heridos.
- b- Si el vehículo se ha detenido por fallas mecánicas y está bloqueando la ruta de competencia.
- c- Si el vehículo se ha despistado y puede ser empujado por espectadores para regresar a la ruta; en este caso en particular, se prohíbe la asistencia con vehículos.

**11.4.2** Salvo por razones de seguridad o atención a la tripulación que haya sufrido un accidente, los vehículos de la caravana de seguridad y/o autoridades deportivas no podrán asistir a los vehículos en competencia.

Infringir estas reglamentaciones puede motivar una penalización, a criterio de los Comisarios Deportivos, que podrá llegar hasta la exclusión. (Artículo 12 del CDI.)

## **CAPÍTULO XII**

### **REPARACIONES-ASISTENCIA-COMBUSTIBLE**

#### **12.1 Parque de Asistencia y zonas de libre asistencia**

**12.1.1 En pruebas que determinen parques de asistencia fijos**, solo se podrá recibir asistencia externa (participación de mecánicos, recambio de piezas, etc) y abastecimiento de combustible, dentro del área y en el tiempo establecidos en el Reglamento Particular.

**12.1.2 Enlaces con Libre Asistencia "LA"**: El Reglamento Particular podrá establecer como Parque de Asistencia o de "LA", un ENLACE en particular o parte de él, es decir entre la llegada de un Especial y la partida del siguiente Especial, entre la llegada de un Especial y el ingreso a un reagrupamiento, entre el Km X y el Km Y del enlace, etc.,. Cuando la Partida de un especial es en el mismo punto de la llegada del especial anterior pero en sentido contrario y se desea que exista un Parque de asistencia intermedio, este deberá ser delimitado claramente en el Reglamento Particular ( por ejemplo, una ruta de ida y vuelta específica hasta un punto donde poder reparar ). El tiempo que tome la tripulación en su asistencia será parte del tiempo de Enlace, o del tiempo que se defina entre su hora de llegada del Especial y su hora ideal de presentación a la siguiente partida.

**12.1.3 Especiales con Libre Asistencia "LA"**: El Reglamento Particular podrá establecer la libre asistencia en un Especial en particular o parte de él; deberá estar bien definido en el Reglamento particular. El tiempo que tome la tripulación en su asistencia será parte de su Especial.

**12.1.4 En pruebas que dejen libre la asistencia**: Se podrá reparar y recibir asistencia externa y abastecimiento de combustible dentro de las pruebas especiales y enlaces.

**12.1.5 Pruebas con Especiales y Enlaces con asistencia limitada "AL"**: Los itinerarios que por su extensión requieran en sus especiales y enlaces con asistencia prohibida, puntos intermedios de abastecimiento de combustible, podrán establecerse "zonas de asistencia limitada" y se deberán indicar las condiciones, limitaciones y ubicaciones exactas en el Reglamento Particular y Libro de Ruta, pudiendo autorizar el abastecimiento en estaciones de servicio que se

encuentren en la ruta de la prueba. Si fuera en un Enlace, se deberá considerar un tiempo estimado no menor a 15 minutos para realizar esta acción. El tiempo que tome la tripulación en abastecerse, será parte de su enlace o especial.

12.1.6 El esquema: Fin de Especial – enlace al Parque de Asistencia – con o sin Flexi Service – Parque de Asistencia – Concentración – enlace a la Partida, no es obligatorio, salvo que el organizador desee usarlo por cualquier motivo ( ejemplo: el enlace al parque de asistencia es muy largo y se pierde el control de los vehículos, o se espera demasiado público y es mejor tener a los pilotos en un recinto cerrado, o por la presencia de pilotos extranjeros y la prestancia que la prueba lo amerita, etc)

12.1.7 Las tripulaciones podrán efectuar reparaciones dentro de las pruebas especiales y enlaces en todo momento de la prueba, únicamente con las herramientas y repuestos que lleven dentro del vehículo; también pueden recibir asistencia de parte de otras tripulaciones.

12.1.8 Cualquiera sea el caso, las condiciones de asistencia deberán estar especificadas en el Reglamento Particular de la prueba.

12.1.9 En ningún caso se autoriza la asistencia ni las reparaciones, ni siquiera por parte de la misma tripulación, en sectores de Parque Cerrado o zonas rígidas. Únicamente con autorización de los Oficiales, se autoriza acomodar sus pertenencias dentro del vehículo, encender o apagar el motor, medir niveles de líquidos (no abastecer) y medir la presión de neumáticos. Si un neumático está perdiendo aire, solo se podrá cambiar por otro que se encuentre dentro del vehículo.

12.1.10 Las zonas de reagrupamiento reciben las mismas condiciones que Parque Cerrado. Solo se autorizarán las reparaciones en esta zona, si así lo establece el Reglamento Particular o es autorizado por los Comisarios Deportivos durante la prueba.

12.1.11 Cualquier infracción será sancionada con la exclusión del vehículo, pudiendo extenderse tal infracción a sanciones disciplinarias por parte de la FEPAD.

## **12.2 Reparaciones, Condiciones Generales.**

**12.2.1** Las reparaciones son definidas como un trabajo sin restricciones en un auto de competición, excepto cuando están limitadas como en el presente Capítulo.

**12.2.2** Durante el transcurso de la prueba, las reparaciones y asistencia a un vehículo de competencia deben ser llevadas a cabo sólo en las zonas definidas como Parques de Asistencia o de Libre Asistencia. Sin embargo, la tripulación, usando solamente el equipamiento que llevan a bordo y sin asistencia física externa, pueden hacer reparaciones en el auto en cualquier momento, salvo en lugares que están específicamente prohibidos.

**12.2.3** Cualquier infracción concerniente a la asistencia o cualquier acción definida como "Asistencia Prohibida"(ver Art. 12.3) observada por los Oficiales, se sancionará con la exclusión por parte de los Comisarios Deportivos.

Dependiendo de la gravedad de la infracción, otras sanciones pueden ser aplicadas posteriormente por las autoridades competentes o por la FEPAD.

**12.2.4** Se autoriza la asistencia externa únicamente entre tripulaciones, es decir, el préstamo de cualquier material (sólido o líquido), repuestos, herramientas u otro equipamiento que la otra tripulación lleve consigo en el vehículo de competencia o de ayuda manual por parte de otra tripulación.

### **12.3 Definición de "Asistencia Prohibida" : "AP "**

**12.3.1** Se define como el uso o recepción por parte de una tripulación de cualquier material (sólido o líquido a excepción de alimentos y documentos), repuestos, herramientas u otro equipamiento que no sea el que transportan en el vehículo de competencia, en cualquier momento del rally, fuera de los Parques de Asistencia, a excepción de lo mencionado en el Art. 12.1.4 precedente.

### **12.4 Parques de Asistencia.**

**12.4.1** Los Parques de Asistencia o zonas de Libre Asistencia, son los espacios y tramos definidos en el RPP para efectuar las reparaciones (12.2.1)

**12.4.2** Los Parques de Asistencia y zonas de Libre Asistencia, deben ser claramente indicados en el Libro de Ruta y deben contar con controles horarios de entrada y de salida.

En los parques de Asistencia Fijos el procedimiento de entrada al Control Horario será una zona cerrada por vallas o barreras a la cual sólo tienen permitido su ingreso personas autorizadas (mecánicos, periodistas, autoridades, etc.).

**12.4.3** La velocidad de los vehículos en los Parques de Asistencia fijos, no debe exceder de los 30 Km/h. En los enlaces considerados como Parque de Asistencia, se deberá cumplir con las normas del reglamento de tránsito. No cumplir con este límite puede originar penalidades, que serán aplicadas por los Comisarios Deportivos.

### **12.5 Vehículos de Asistencia o Auxilios.**

**12.5.1** El RPP podrá determinar el máximo de vehículos de asistencia por auto inscrito que podrán llevar a cabo operaciones de asistencia durante todo el rally. Estos vehículos deben estar claramente identificados con placas de "AUXILIO" entregadas por los organizadores y adheridas en los lugares especificados.

**12.5.2** Cuando el espacio del parque de asistencia es insuficiente, el organizador debe prever áreas de estacionamiento para los vehículos mencionados en 12.5.1, en lugares vecinos al Parque de Asistencia.

**12.5.3** Queda terminantemente prohibida la circulación de vehículos de asistencia o auxilio por los tramos de PE durante todo el tiempo que los mismos permanezcan cerrados, hasta el momento de su liberación al tránsito normal.

La transgresión a esta disposición podrá ser penalizada hasta con la exclusión de él o de los vehículos de competencia que hayan recibido tal asistencia. La transgresión compromete asimismo a cualquier vehículo que preste dicha asistencia a un vehículo de competencia, esté o no inscrito como tal.



## 12.6 Combustible

**12.6.1** Los participantes podrán reabastecer combustible únicamente en el interior de los parques de asistencia o en las zonas de asistencia, definida desde el Artículo 12.1 hasta el artículo 12.4.

**12.6.2** Los organizadores podrán excepcionalmente prever puntos suplementarios de reaprovisionamiento de combustible ( zona de asistencia limitada "AL") cuando la distancia supere los 100 km. entre Pruebas Especiales y enlaces; dichos puntos suplementarios deberán estar señalados en el Libro de Ruta.

Estos puntos de Reabastecimiento no contarán con controles horarios de entrada y salida.

Sólo se permitirá el reabastecimiento de combustible.

**12.6.3** Se autoriza únicamente el uso de combustibles de venta comercial directa al público en estaciones de servicio máximo 98 RON. Queda totalmente prohibido el uso de aditivos bajo pena de exclusión.

## CAPÍTULO XIII

### NEUMÁTICOS – RUEDA DE REPUESTO

**13.1** Se prohíbe el uso de neumáticos lisos (slicks).

**13.2** Los neumáticos deben poseer dibujo y su profundidad mínima debe ser de 2mm.

**13.3** En pruebas que exijan un determinado modelo de neumático (monomarca), está prohibida la modificación intencional del diseño del neumático; el infractor podrá ser sancionado hasta con la exclusión.

**13.4** Los automóviles de competencia podrán llevar dos ruedas de repuesto como máximo, excepto que el Reglamento del Grupo al que pertenece especifique otra cosa.

## CAPÍTULO XIV

### RECONOCIMIENTO

#### 14.1 Condiciones

**14.1.1** Las tripulaciones están autorizadas a recorrer los tramos de las PEs únicamente en el sentido del rally, a velocidad reducida y respetando el Reglamento Nacional de Tránsito en su integridad.

**14.1.2** Para el reconocimiento de cualquier especial, el organizador podrá disponer de días, horarios específicos y cantidad de oportunidades en que se podrá recorrer el tramo. También se podrá disponer el reconocimiento libre.

**14.1.3** Puesto que se trata de reconocimientos y no de entrenamientos, debe ser respetado el Reglamento Nacional de Tránsito; los vehículos de reconocimiento deben estar cubiertos por un seguro tal como el exigido por la ley (SOAT). Ninguna responsabilidad podrá atribuirse a los organizadores.

**14.2** Los reconocimientos de ruta podrán ser efectuados únicamente con vehículos de producción de serie. Está prohibido realizar el reconocimiento de ruta en el mismo vehículo de competencia, bajo pena de exclusión.

## **CAPÍTULO XV**

### **VERIFICACION ADMINISTRATIVA Y TÉCNICA**

#### **15.1 Verificación Técnica antes de la largada y durante el rally.**

**15.1.1** Todas las tripulaciones y autos que toman parte del rally deben concurrir a la Verificación Administrativa y Técnica Inicial de acuerdo con el programa entregado.

**15.1.2** A cualquier tripulación que se presente a la zona de Verificación Administrativa y/o Técnica fuera de los límites horarios prescritos en el RPP, no se le permitirá largar, excepto en caso de fuerza mayor debidamente reconocida como tal por los Comisarios Deportivos.

**15.1.3** La tripulación que compita en vehículos que requieran la presentación de una ficha de homologación, deberá presentarla. Si estos documentos no se presentaran, los Comisarios Deportivos podrán imponer una penalización que puede llegar hasta negársele la largada al auto en cuestión.

**15.1.4** Después de la Verificación Técnica, si se considera que un auto no cumple con regulaciones técnicas y/o de seguridad, los Comisarios Deportivos pueden establecer un plazo para que el vehículo sea puesto en condiciones reglamentarias.

**15.1.5** Cualquier vehículo que no cumpla con lo requerido en la Verificación Técnica puede ser pasible de no permitírsele la largada por parte de los Comisarios Deportivos basados en el Informe que presenten los Comisarios Técnicos.

**15.1.6** La Verificación Técnica realizada antes de la largada será de naturaleza completamente general :control de licencias, la marca y el modelo del auto, aparente conformidad del vehículo con el Grupo en el cual está inscrito, elementos de seguridad, conformidad del automóvil con el Reglamento Nacional de Tránsito, instalación de precintos a las piezas que lo ameriten como son blocks, restrictores, turbos, y piezas fácilmente desmontables que el piloto desea que sean consideradas dentro del peso mínimo como son patines, faros auxiliares, etc.. También, a criterio del Comisario Técnico, se podrán poner precintos a los elementos de seguridad luego de su conformidad con el reglamento y con el Pasaporte Técnico.

**15.1.7** Esta actividad incluirá:

**15.1.7.1** Identificación de la tripulación; cada miembro debe estar provisto de dos fotos recientes con formato de identidad (4x4cm.).

**15.1.7.2** Identificación del auto, el chasis, el bloque del motor, que puede ser marcado en cualquier momento.

**15.1.8** Durante el desarrollo del rally, en cualquier momento pueden realizarse controles adicionales de los elementos de seguridad de la tripulación así como del auto. El competidor es responsable de la conformidad técnica de su vehículo durante toda la duración del rally, bajo pena de exclusión, la misma que será comunicada por el Director de la Prueba.

**15.1.9** En caso que se coloquen marcas de identificación (ver Art. 15.1.7.2), es responsabilidad exclusiva de la tripulación cuidar de que se preserven intactas hasta el final del rally; en caso de que falten, el vehículo será excluido del rally.

También es responsabilidad de la tripulación ocuparse de que cualquier parte del vehículo que haya sido manipulada durante el control, vuelva a instalarse de manera correcta.

**15.1.10** Cualquier fraude que se descubra, en especial presentar como originales marcas que han sido retocadas, tendrá como resultado la exclusión del vehículo por los Comisarios Deportivos, así como la de cualquier otro competidor o tripulación que haya ayudado a la comisión de la infracción o se haya visto envuelta en ella, sin perjuicio, además, de la posibilidad de solicitar la imposición de sanciones más severas por parte de la autoridad deportiva nacional de la que dependa el competidor o el cómplice.

Además, los Comisarios Deportivos pueden aplicar el Artículo 12 del CDI, si ellos lo consideran necesario.

## **15.2 Control Final**

**15.2.1** En el momento de su llegada al final del rally, todas las tripulaciones deben conducir su vehículo al Parque Cerrado; allí se realizará un breve control para verificar:

**15.2.1.1** La conformidad del auto con el vehículo presentado en la Verificación Técnica Inicial.

**15.2.1.2** Las partes, conjuntos o condiciones técnicas reglamentarias que los Comisarios Técnicos determinen.

**15.2.1.3** Si hay motivo para imponer cualquiera de las penalizaciones previstas.

**15.2.2** La ausencia de una de las marcas de identificación, según el Art. 15.1.7, será informada a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer una sanción según lo dispuesto en el Artículo 12 del CDI.

**15.2.3** A criterio de los Comisarios Deportivos, actuando de oficio o como consecuencia de un reclamo, o por decisión del Director de la Prueba, podrá realizarse una verificación técnica completa y/o parcial, que implique el desmontaje de piezas de los vehículos.

**15.2.4** En caso de que el desmontaje arriba mencionado sea resultado de un reclamo, se exigirá al reclamante un depósito según lo determinado en el Capítulo XXIV de estas disposiciones. No se procederá al desmontaje hasta que este importe haya sido pagado.

Si el reclamo es válido, el depósito se le reembolsará al reclamante, y se lo cobrará al competidor infractor.

**15.2.5** El número mínimo de automóviles que deben someterse a la verificación técnica será: los dos primeros autos clasificados de cada Grupo, más cualquier otro vehículo que los Comisarios Deportivos consideren conveniente verificar, hayan finalizado o no la prueba.

Después de finalizar la última prueba especial todos los autos arribados deben proseguir su marcha e ingresar a Parque Cerrado. Será responsabilidad de la tripulación entregar los

automóviles a Parque Cerrado aun cuando éste no lo pudiera hacer por sus propios medios, y ponerlo a disposición de las autoridades. Si no lo hicieran serán sancionados por los Comisarios Deportivos con la exclusión.

## **CAPÍTULO XVI**

### **LARGADA Y NUEVA LARGADA**

Antes de la largada y de las posibles nuevas largadas, los organizadores pueden reunir a todos los autos de competición en una zona de largada, en las condiciones establecidas en el RPP. En este caso, las penalizaciones (excluidas las pecuniarias) por llegar tarde a la zona de largada, se especificarán en el Reglamento Particular.

**16.1** Si se establece un Parque Cerrado, las tripulaciones pueden entrar al mismo 20 minutos antes de su hora de largada; deberán respetar lo mencionado en el artículo 12.4.

**16.2** La hora ideal de largada aparecerá en la tarjeta de tiempos de cada tripulación.

**16.3** Cualquier llegada tarde a la largada del rally o de un Día o de una sección o a la salida de un parque de servicio, imputable a la tripulación, se penalizará con 10 segundos por cada minuto o fracción de minuto de retraso. A cualquier tripulación que registre más de quince (15) minutos de retraso, se le excluirá de la prueba.

**16.4** Dado que las tripulaciones tienen hasta 15 minutos penalizados para presentarse a la largada del rally, de un Día o de una sección, si se presentaran dentro de dichos 15 minutos, la hora real de largada se anotará en la tarjeta de tiempos. El intervalo mínimo establecido entre los autos debe ser respetado.

**16.5** El orden de largada para el segundo día, y los subsiguientes ( si los hubiere), se determinará de acuerdo con la clasificación provisoria establecida al final del Día previo y será publicado en el horario especificado en el programa del Reglamento Particular.

## **CAPÍTULO XVII**

### **TARJETA DE TIEMPOS**

**17.1** En la largada del rally, a cada tripulación se le entregará una tarjeta de tiempos en la cual figurará el tiempo permitido para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos. Esta tarjeta se entregará en el control de llegada de una sección y se reemplazará por otra antes de largada de la sección siguiente.

Cada tripulación es la única responsable de su tarjeta de tiempos. La presentación de la tarjeta de tiempos en los diferentes controles y la exactitud de las inscripciones anotadas en ella, son exclusiva responsabilidad de la tripulación. La tripulación es responsable de todas las inscripciones que se hagan en la tarjeta de tiempos.

En consecuencia queda a cargo de la tripulación entregar su tarjeta de tiempos a los Oficiales dentro del tiempo correcto, y controlar que la anotación del tiempo se haya realizado correctamente.

Las horas y minutos siempre se indicarán de la siguiente manera: 00:01 – 24:00, sólo se contarán los minutos transcurridos. A lo largo del rally, la hora oficial será aquella especificada en el Reglamento Particular.

**17.2** La tarjeta de tiempos debe estar disponible a todo requerimiento, en especial en los puestos de control, donde debe ser presentada personalmente por un miembro de tripulación para su sellado e inscripción de los tiempos registrados.

**17.3** Cualquier corrección o enmienda hecha en la tarjeta de tiempos tendrá como consecuencia la exclusión del vehículo por parte de los Comisarios Deportivos, a menos que tal corrección o enmienda haya sido aprobada por los Oficiales a cargo.

**17.4** La ausencia de un sello o firma de cualquier control de paso o la ausencia de un registro de tiempo en un control horario, o la no presentación de la tarjeta de tiempos en cada puesto de control (de tiempo, de paso o de reagrupamiento) o a la llegada, resultará en la exclusión de la tripulación involucrada, declarada por los Comisarios Deportivos.

**17.5** El Oficial a cargo es la única persona autorizada para anotar la hora en la tarjeta de tiempos, a mano o por medio de un aparato impresor.

**17.6** Cualquier divergencia entre las horas anotadas en la tarjeta de tiempos de la tripulación y las anotadas en los documentos oficiales del rally (planillas, registros de reloj impresor, etc.) será objeto de una investigación por parte de los Comisarios Deportivos, quienes emitirán un juicio definitivo.

## **CAPÍTULO XVIII**

### **PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES**

#### **18.1 Disposiciones generales:**

**18.1.1** Todos los controles, es decir, controles de paso y controles horarios, largada y llegada de pruebas especiales, enlaces, zonas de control de reagrupamiento y neutralización, estarán indicadas por medio de pancartas estandarizadas aprobadas por la FEPAD.

**18.1.2** El comienzo de la zona de control está marcado por una pancarta de advertencia sobre fondo amarillo. A una distancia no menor de 25 m está ubicado dicho control, que está indicado por una pancarta idéntica sobre fondo rojo. El fin de zona de control, aproximadamente 25 m más adelante, está indicado por una pancarta final con tres rayas negras transversales sobre fondo beige.

**18.1.3** Todas las zonas de control (es decir, todas las zonas entre la primera pancarta amarilla de advertencia y la pancarta final beige con tres rayas transversales) se consideran "Zona Rígida"

**18.1.4** El tiempo de detención dentro de cualquier zona de control no debe exceder el tiempo necesario para realizar operaciones de control.

**18.1.5** La hora ideal de registro es exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, que pueden consultar el reloj oficial en la mesa de control.

**18.1.6** Los Oficiales no deben dar ninguna información a las tripulaciones sobre su hora ideal de llegada, pero deben permitir que miren la hora del reloj oficial que marcará su tiempo.

**18.1.7** Los controles deben estar listos para funcionar 45 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo de competencia.

**18.1.8** A menos que el Director de la Prueba decida otra cosa, dejarán de funcionar 15 minutos después del tiempo ideal de llegada del último vehículo de competencia.

**18.1.9** Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del Oficial a cargo de cualquier control; de no hacerlo, tendrán como consecuencia una penalización que puede llegar hasta la exclusión, a criterio de los Comisarios Deportivos (Artículo 12 del CDI).

## **18.2 Señalización de los controles:**

**18.2.1** Deben utilizarse las señales que aparecen en el Anexo B1 y B2.

**18.2.2** Todos los controles, es decir controles horarios, controles de paso, controles de largada y de llegada de pruebas especiales y puntos de detención, estarán indicados por medio de pancartas estandarizadas que responden a los dibujos del Anexo B1.

**18.2.3** La señalización de la zona de control se realiza por medio de tres pancartas. (Ver Anexo B1).

### **18.2.4 Control horario (CH)**

**18.2.4.1** El comienzo de la zona de control está indicado por una pancarta con un reloj sobre un tablero de fondo amarillo.

**18.2.4.2** La ubicación del propio control está indicado por la pancarta con un reloj sobre fondo rojo, y el fin de la zona de control está indicado por la pancarta con fondo beige y tres rayas transversales).

### **18.2.5 Control de Paso**

Las pancartas se desplegarán de la misma manera que en los controles horarios, excepto que la figura utilizada en la pancarta al comienzo de la zona de control de paso y en el control mismo, está representada por un sello; la pancarta para indicar el final de la zona de control, será la de tres rayas negras transversales sobre fondo beige.

### **18.2.6 Prueba Especial**

**18.2.6.1** El punto de largada está indicado por medio de una pancarta con Bandera Blanca sobre fondo rojo.

**18.2.6.2** La llegada está precedida por la pancarta con bandera a cuadros sobre fondo amarillo. La línea de llegada, donde se tomarán los tiempos, está indicada por la pancarta con bandera a cuadros sobre fondo rojo.

**18.2.6.3** Una pancarta "STOP" sobre fondo rojo se ubica aproximadamente entre 100 y 300 m más adelante; esta distancia puede ser mayor por medidas de seguridad, dependiendo de las características del punto de llegada (zona veloz, angosta, etc).

### **18.3 Zona de control**

Todos los oficiales de control deben ser identificables; en cada control, el jefe debe usar un chaleco distintivo con el fin de ser inmediatamente identificable.

### **18.4 Controles de paso**

En todos estos controles, identificados por pancartas que figuran en el AnexoB1, los Oficiales deben sencillamente sellar y/o firmar la tarjeta de tiempos apenas la tripulación se la entregue, sin mencionar la hora de paso.

### **18.5 Controles horarios**

En estos controles, los oficiales anotarán en la tarjeta de tiempos la hora en que la tarjeta les fue entregada; el horario se registrará hasta el minuto completo.

### **18.6 Procedimiento de registro**

**18.6.1** El procedimiento de registro comienza en el momento en que el vehículo franquea la pancarta de entrada de la zona de control horario.

**18.6.2** Entre la pancarta de entrada a la zona y el control mismo, se prohíbe a la tripulación detenerse por cualquier motivo o manejar a una velocidad anormalmente lenta; el incumplimiento traerá como consecuencia una sanción en tiempos que determinarán los Comisarios Deportivos.

**18.6.3** El cronometraje concreto y el registro de la hora en la tarjeta de tiempos sólo puede realizarse si los dos miembros de la tripulación, así como el vehículo están en la zona de control y en la inmediata vecindad de la mesa de control.

**18.6.4** La hora de registro corresponde al momento exacto en el cual uno de los miembros de la tripulación presenta la tarjeta de tiempos al Oficial a cargo.

**18.6.5** Entonces, sea a mano o por medio de un aparato impresor, el Oficial a cargo marcará en la tarjeta la hora concreta en que se le entregó la tarjeta, y nada más.

**18.6.6** La hora ideal de registro es la hora que se obtiene sumando el tiempo acordado para recorrer el sector, a la hora de largada de ese sector, expresándose dichos tiempos al minuto.

**18.6.7** La tripulación no incurrirá en penalización alguna por registrarse antes de tiempo, si el vehículo entra en la zona de control durante el minuto ideal de registro o el minuto anterior.

**18.6.8** La tripulación no incurre en penalización alguna por retraso si el acto de entregar la tarjeta al Oficial a cargo tiene lugar durante el minuto ideal de registro.

**18.6.9** Ejemplo: Se considerará que una tripulación que debe registrarse en un puesto de control a las 18h58' ; está en horario si el registro tiene lugar entre las 18h58'00" y las 18h 58'59".

Cualquier diferencia entre la hora de registro concreta y la hora ideal de registro se penalizará de la siguiente manera:

- a) Por llegada tarde: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.
- b) Por llegada adelantada: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

**18.6.10** A discreción del Director de la Prueba, una tripulación que ha sido penalizada por llegada adelantada puede ser neutralizada por la cantidad de tiempo necesario para que salga a la hora originariamente prevista.

**18.6.11** En los controles horarios de fin del Día o al final del evento, o para el ingreso a reagrupamientos, los organizadores pueden autorizar a las tripulaciones a registrarse por adelantado sin incurrir en una penalización, siempre que esta cláusula figure en el Reglamento Particular o esté indicado en un anexo posterior.

### **18.7 Hora de partida de los controles**

**18.7.1** Si el sector de enlace siguiente no comienza con una Prueba Especial, la hora de registro anotada en el carné de control constituye a la vez, la hora de llegada de fin de sector de enlace y la hora de largada del nuevo sector.

**18.7.2** Por el contrario, cuando un control horario es seguido de un control de largada de Prueba Especial, se aplicará el siguiente procedimiento:

a) Los dos puestos estarán comprendidos por una zona de control, (ver Artículos 18.1.3 y 20.1.2 cuyas pancartas estarán dispuestas de la siguiente forma:

- a.1) Pancarta de advertencia amarilla (comienzo de zona).
- a.2) Luego de aproximadamente 25 m, pancarta roja con reloj (puesto de control horario).
- a.3) A una distancia de 50 a 200 m, pancarta roja con bandera (largada de la prueba especial).
- a.4) Finalmente, 25 m más adelante, pancarta final beige, con tres franjas transversales.

b) En el control horario de llegada del sector, el Oficial a cargo anotará en el carné, por una parte la hora de registro de la tripulación, y por otra parte, su hora de largada provisoria para el sector siguiente. Esta deberá respetar una diferencia de tres minutos (3') para permitir a la tripulación prepararse para la largada.

Si dos o más tripulaciones realizan el control de ingreso en el mismo minuto en un Control Horario previo de una Prueba Especial, sus tiempos de largada provisorios para esa Prueba Especial se establecerán en el orden en que hayan largado el Control Horario anterior.

c) Luego de su registro en el control horario, la tripulación se trasladará inmediatamente al puesto de largada de la prueba especial. El oficial a cargo de este puesto anotará en la ficha de esta prueba, la hora prevista para la largada de esta prueba, que corresponderá normalmente a la hora de largada provisoria para el sector de enlace. Luego dará la largada a la tripulación, de acuerdo al procedimiento reglamentario (ver Artículo 19.4).

d) En caso de incidente, si existe una divergencia entre las dos inscripciones, la hora de largada de la prueba especial será la válida, salvo decisión contraria del Colegio de Comisarios Deportivos.

### **18.8 Puesta fuera de carrera (Exclusión):**

Las tripulaciones están obligadas, bajo pena de exclusión, a registrarse en todo momento en la secuencia correcta y en la dirección de la ruta del rally; está prohibido también volver a entrar en la zona de control.



**18.8.1** Cualquier retraso que supere los 15 minutos del horario ideal entre dos controles horarios, o un retraso superior a los 30 minutos acumulados en retrasos al final de cada Día, tendrá como consecuencia la exclusión de la tripulación involucrada.

No obstante, si el respectivo Reglamento Particular admite “reenganches”, la tripulación podrá participar en la siguiente sección de la prueba o el siguiente día. Estas condiciones y penalizaciones (si hubiera) se deberán detallar en el Reglamento Particular.

**18.8.2** Un adelanto respecto de la hora ideal en ningún caso permite a las tripulaciones reducir el retraso que cuenta para la exclusión. Sin embargo, las penalizaciones por adelanto no se tomarán en consideración cuando se calcule el tiempo que cuenta para la puesta fuera de carrera por exceder el tiempo máximo acumulado de retrasos.

**18.8.3** El tiempo para la puesta fuera de carrera puede ser aumentado en cualquier momento por el Colegio de Comisarios Deportivos, a propuesta del Director de la Prueba; a las tripulaciones implicadas se les comunicará esta decisión lo más pronto posible.

**18.8.4** La exclusión por exceder el retraso máximo permitido sólo puede ser anunciada al final de una sección o al final de un Día.

#### **18.9 Controles de reagrupamiento.**

**18.9.1** Pueden establecerse zonas de reagrupamiento a lo largo de la ruta. Sus controles de entrada y salida estarán sujetos a las reglas generales que gobiernan los controles (ver Artículos 18.1, 18.2 y 18.3).

**18.9.2** El objetivo de estas zonas de reagrupamiento será el de reducir los intervalos que puedan haberse producido entre los vehículos de competencia, como consecuencia de retrasos y/o abandonos. También pueden aplicarse para pruebas que se disputen en formato de “ida y vuelta” o pruebas que repitan una misma prueba especial de manera consecutiva.

**18.9.3** Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones entregarán al Oficial a cargo su tarjeta de tiempos. Las tripulaciones recibirán su nueva hora de largada; luego deben conducir sus vehículos a donde los Oficiales les indiquen.

Los organizadores pueden darles un nuevo conjunto de tarjetas de tiempo, sea a la entrada o a la salida del parque cerrado.

**18.9.4** Después del reagrupamiento, la forma de determinar el orden de largada debe estar indicada en el Reglamento Particular, salvo que los Comisarios Deportivos determinen algún cambio.

## **CAPÍTULO XIX**

### **PRUEBAS ESPECIALES (PE) Y ENLACES**

**19.1** Las Pruebas Especiales son pruebas de velocidad en caminos especialmente cerrados para el rally. Para las PE, la medición del tiempo debe ser al segundo o al décimo de segundo (0,1 seg.). La precisión en la toma de tiempos debe ser definida en el respectivo Reglamento de Particular.

Los enlaces son los tramos de carretera abierta al tránsito que, durante un rally y sin ser parte de una prueba especial, se recorren para conectar dos controles horarios. Deben respetarse las todas las normativas de tránsito.

**19.2** Durante las PE, la tripulación debe utilizar los implementos de seguridad de acuerdo al anexo A2 del RNDA.

**19.3** Está prohibido a las tripulaciones circular en sentido contrario al de la PE, bajo pena de exclusión, la misma que será comunicada por el Director de la Prueba.

**19.4** La PE se iniciará con largada detenida, con el vehículo ubicado sobre la línea de largada.

Cualquier vehículo que no pueda largar desde este punto dentro de los 20 segundos posteriores a la señal de largada, será excluido y el auto será inmediatamente trasladado a un lugar seguro.

**19.5** La largada de las pruebas especiales se dará de la siguiente manera:

**19.5.1** Cuando el vehículo con su tripulación a bordo se ha detenido delante del control de largada el Oficial del puesto anotará la hora programada para la largada del auto en cuestión en la tarjeta de tiempos del tramo cronometrado (hora y minuto).

Entregará este documento a la tripulación y anunciará en voz alta:

30seg -15seg - 10seg y los últimos cinco segundos uno a uno.

**19.5.2** Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, se dará la señal de largada, tras la cual el vehículo debe largar de inmediato.

**19.5.3** Alternativamente, este método podrá ser reemplazado por un sistema electrónico de cuenta regresiva, contando regresivamente en segundos y claramente visible para la tripulación desde la posición de largada. Este sistema puede estar electrónicamente unido a un dispositivo de detección de línea de largada que registre cualquier situación en la que un auto deja la línea de largada antes de la señal correcta. Este sistema podrá también estar sincronizado con un sistema de luces de largada del cual la descripción y reglamento deben estar incluidos en el Reglamento Particular de la Prueba.

**19.6** El Oficial a cargo puede demorar la largada de una prueba especial respecto de la hora de largada programada sólo en caso de fuerza mayor.

**19.7** En caso de una demora en la largada atribuible a la tripulación, el oficial a cargo anotará una nueva hora. La penalización será 1 minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.

**19.8** Una falsa largada, en especial una largada efectuada antes de que el oficial haya dado la señal, se penalizará de la siguiente manera:

- Primera oportunidad: 10 segundos.
- Segunda oportunidad: 1 minuto.
- Tercera oportunidad: 3 minutos.
- Siguietes oportunidades: a discreción de los Comisarios Deportivos.

Estas penalizaciones no impiden a los Comisarios Deportivos imponer mayores sanciones si lo consideran necesario.

**19.9** Las pruebas especiales terminarán con una llegada en movimiento, prohibiéndose la detención entre la pancarta de advertencia amarilla y la pancarta de STOP; cualquier infracción a esta norma será informada a los Comisarios Deportivos. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada, por medio de instrumentos de registro con la impresión obligatoria y estará complementado por cronómetros sin impresión obligatoria. En la llegada de las pruebas especiales, los cronómetros deben estar ubicados en el mismo nivel de la línea de cronometraje, la cual está indicada por una pancarta con una bandera a cuadros sobre fondo rojo.

**19.10** La tripulación deberá luego reportarse al punto de detención señalado con una pancarta roja "STOP" para que se anote la hora de llegada en la tarjeta de tiempos de la prueba especial (hora, minuto, segundo y décima de segundo si el Reglamento Particular lo especifica). Si los Cronometristas no pueden dar inmediatamente la hora de llegada exacta a los Oficiales, éstos últimos sólo visarán la tarjeta de tiempos de tramos cronometrados de la tripulación y la hora se anotará al final de la etapa o control de reagrupamiento.

**19.11** Si, por culpa de la tripulación, no se puede anotar el horario, se impondrán las siguientes penalizaciones:

**19.11.1** Para la largada: exclusión.

**19.11.2** Para la llegada (Punto Stop): penalización de 5 minutos.

**19.12** Los tiempos realizados por las tripulaciones en cada prueba especial, se sumarán a sus otras penalizaciones (de ruta, técnicas, etc.), expresadas en tiempo.

**19.13** Durante una prueba especial y los enlaces está prohibida la asistencia externa, a menos que el Reglamento Particular lo autorice, debiendo estar indicado como Enlace o Especial con "LA" (Libre Asistencia) o como Enlace o Especial con "AL" (Asistencia Limitada). (Ver Art 12.1)

Cualquier infracción a esta regla puede llegar a la exclusión del competidor por parte de los Comisarios Deportivos, a propuesta del Director de la Prueba; tal decisión sólo se anunciará al final de una sección o del Día.

**19.14** Los intervalos de largada para los tramos cronometrados deben respetar las mismas reglas establecidas para la largada del Día en cuestión, a menos que la FEPAD conceda una excepción.

**19.15** Cualquier tripulación que se niegue a largar en una prueba especial a la hora y en la posición que se le ha atribuido, será penalizado por los Comisarios Deportivos, a propuesta del Director de la Prueba, por lo menos, con 10 minutos; esta penalización puede llegar a la exclusión si el Director de la Prueba así lo solicita, se dispute el tramo cronometrado o no.

#### **19.16 Interrupción de una prueba especial**

**19.16.1** Cuando el desarrollo de una prueba especial tiene que detenerse o cancelarse por cualquier motivo antes de que la última tripulación la haya cumplido y/o alguna tripulación es perjudicada por alguna acción anti deportiva, puede establecerse una clasificación para la PE, atribuyéndole a cada tripulación que haya sido afectada por las circunstancias de la interrupción

y/o por la acción anti deportiva, el mejor tiempo establecido en su grupo antes de la interrupción y/o a la acción anti deportiva.

**19.16.2** Esta clasificación puede establecerse inclusive si una sola tripulación ha sido capaz de cumplir el PE en condiciones de carrera normales.

**19.16.3** Sólo los Comisarios Deportivos pueden aplicar esta disposición, después de escuchar del Director de la Prueba los motivos de la interrupción y/o acción anti deportiva.

**19.16.4** En caso que los Comisarios Deportivos consideren anormal el mejor tiempo establecido, pueden elegir como tiempo de referencia aquel que les parezca más adecuado entre los otros tres mejores tiempos del Grupo.

**19.16.5** Sin embargo, ninguna tripulación que sea total o parcialmente responsable de interrumpir un PE puede beneficiarse con esta medida. Se le acreditará el tiempo que eventualmente podría haber realizado, con tal que éste sea superior al tiempo de referencia acreditado a las otras tripulaciones.

### **19.17 Especiales con Zonas de Velocidad Controlada (ZVC)**

**19.17.1** Dentro de un Especial, podrá existir zonas donde la velocidad máxima estará especificada y controlada. Deberá estar claramente especificado en el Reglamento Particular y en la Hoja de Ruta, puntos exactos de inicio y fin (incluso con coordenadas), distancia total de la zona y velocidad máxima (STELLA, Ver 19.17.4) o promedio máximo de velocidad (control con reloj de entrada y salida); en este último caso se deberá indicar cuanto es el tiempo exacto para transitar el tramo, por ejemplo:

Punto de inicio: S12°02'49" W 77° 03' 35"

Punto de fin: S12° 03'12" W 77° 05' 28"

Promedio de velocidad máximo: 40Km/h

Distancia: 4 Km

Tiempo: 6 minutos

Penalización: 2 minutos por cada minuto o fracción menos del tiempo indicado (esta penalización varía en cada tramo dependiendo del kilometraje de este).

**19.17.2** Los controles in situ deberán estar indicados de la siguiente forma:

a.- 90 m antes del inicio de la ZVC, deberá haber una pancarta con fondo amarillo, con la siglas "ZVC", indicando la proximidad de esta zona.

b.- Una pancarta con fondo rojo y las siglas "INICIO ZVC", en el sitio exacto donde inicia la zona de control de velocidad.

c.- Una pancarta con fondo rojo y las siglas "FIN ZVC", en el sitio exacto donde termina la zona de control de velocidad.

**19.17.3** Formas de control de una zona de velocidad controlada:

a.- Control por reloj en el inicio y fin de la zona de velocidad controlada.

b.- Usando el Sistema Stella.

c.- Cualquier otro medio propuesto por el club organizador.

**19.17.4** Control por reloj en el inicio y fin de la ZVC

En este caso se le tomara tiempo en la pancarta de INICIO ZVC y en la pancarta de FIN ZVC; por diferencia se calcula el tiempo y si lo ha hecho en menos tiempo, se penaliza; no hay penalización por hacerlo en mas tiempo, porque es parte del tiempo del Especial.

En este caso, el piloto podrá ir a velocidad de carrera hasta la pancarta INICIO ZVC, y luego frenar e ir modulando su velocidad para hacer el tramo en el tiempo establecido. No hay que detenerse ante un Oficial, ni firmar. El tiempo deberá ser controlado por la tripulación usando su propio cronómetro.

#### **19.17.5 Control usando el STELLA.**

**19.17.5.1** El sistema Stella emite un reporte en grafico (basado en lecturas de GPS) de la velocidad del vehículo durante toda la ZVC..... Este reporte es cada 3 segundos, desde el INICIO ZVC hasta el FIN ZVC.

Por cada km/h en exceso de la velocidad limite, el reporte le asigna un punto o “impulso”, así como también la suma de todos los puntos o “impulsos” durante todo la ZVC

**19.17.5.2** La sanción será determinada por la multiplicación de la suma de los impulsos por un factor determinado en el Reglamento Particular de la Prueba.

Ejemplo: Total de impulsos: 245

Factor de sanción: 0,5 seg x impulso

Penalización =  $245 \times 0.5 = 122.5$  segundos = 2' 2.5"

#### **19.18 Coches de Apertura y de Cierre.**

**19.18.1 Coches de Apertura:** Los organizadores deben incluir por lo menos un vehículo de seguridad (cierra-camino para el público) numerado "0" que da aviso de la proximidad del primer vehículo de competencia.

**19.18.1 Coches de Cierre:** Los organizadores deben incluir por lo menos un vehículo de seguridad (abre-camino para el público). Estos vehículos deben estar identificados con la palabra “CIERRE” y con una bandera o luces de color verde en el techo; deberá contar con por lo menos un paramédico o una persona instruida en atención primaria rápida de accidentados, y recorrer todos los tramos cronometrados del rally.

Para ambos casos es altamente recomendado que posean medios que garanticen la comunicación con el centro del control del rally (celular, celular satelital, radio UHF, radio VHF ).

**19.19 Plan de seguridad:** El plan de seguridad debe estar en conformidad con el plan requerido por la FEPAD e impreso en formato A4. Este plan deberá de cumplir todas las normas de seguridad referentes a eventos deportivos.

#### **19.20 Seguridad de los participantes – Señales SOS Y OK.**

**19.19.1** En cada Largada de prueba especial, deberá disponerse de una Ambulancia equipada de acuerdo a lo requerido en el Manual de Seguridad y personal de Policía, los que estarán a las órdenes del Jefe del Puesto de Control.

En caso de falta, ausencia, abandono de su puesto, etc., de la ambulancia prevista en el lugar o la falta de otros servicios de seguridad esenciales, a la hora del inicio de un PE o durante el desarrollo de uno de ellos, el Director de la Prueba, de acuerdo con los Comisarios Deportivos, luego de una espera de treinta (30) minutos como máximo y ante la falta de normalización de los servicios faltantes, podrá disponer la anulación de la PE o bien, la continuación de la misma, aplicando en este último caso lo reglamentado en el Art.19.16 de estas Prescripciones Generales de Rally.

**19.19.2** Cada Libro de Ruta debe contener en su contratapa en tamaño A4 una señal SOS en color ROJO y en su reverso una señal OK en color VERDE.

**19.19.2** En caso de accidente que requiera la atención médica inmediata, la señal SOS” debe ser mostrada inmediatamente a los siguientes vehículos que le siguen y a cualquier ambulancia que trate de asistirlos.

**19.19.3** Cualquier tripulación a la que le han mostrado la señal “ SOS” o que observa que un vehículo ha sufrido un accidente grave donde ambos tripulantes se mantienen en el interior del mismo y no han mostrado la señal “SOS”, deben detenerse sin excepción y prestar auxilio. Los siguientes vehículos también deben detenerse; el segundo vehículo en llegar al lugar debe proceder a informar del accidente al próximo puesto de radio o en el punto de STOP. Los siguientes participantes deben dejar libre la ruta para el uso de los vehículos de emergencia.

**19.19.4** Cualquier tripulación que no cumpla con esta regla, será notificada a los Comisarios Deportivos, quienes impondrán penalidades de acuerdo al CDI.

**19.19.5** En el caso de accidentes donde no es requerida la intervención médica, la señal de “OK” debe ser claramente mostrada por un miembro de la tripulación a los siguientes vehículos.

**19.19.6** Cuando una tripulación hace abandono del rally debe mostrar la señal de “OK” a otros vehículos.

**19.19.7** Cada vehículo de la competencia debe llevar un triángulo reflector ROJO que, en caso de que un vehículo se detenga en una prueba especial, deberá ser colocado por uno de los miembros de la tripulación en una posición visible por lo menos 50 metros antes del vehículo, a fin de prevenir a los pilotos que le siguen. La tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a penalizaciones a criterio de los Comisarios Deportivos.

**19.19.8** El triángulo debe ser colocado a nivel y en lugar visible aun cuando el auto detenido se encuentre fuera del camino.

**19.19.9** Los libros de ruta deben incluir una página que indique el procedimiento a seguir ante accidentes.

Si un piloto estuviese involucrado en un accidente en que un miembro del público resultase físicamente herido, debe reportarlo al siguiente puesto de radio o en el control de Stop. Deberá cumplirse además con las leyes del país, en lo referido al procedimiento de accidentes.

**19.19.10** Toda tripulación que se retire de un Rally debe informar de ese retiro a los organizadores, tan pronto como sea posible. Salvo en caso de fuerza mayor, cualquier tripulación que omita cumplir con ese requisito será pasible de una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

## **CAPÍTULO XX**

### **PARQUE CERRADO**

**20.1** Condiciones generales: Mientras los vehículos están bajo el régimen de parque cerrado, cualquier reparación o reaprovisionamiento no autorizado, está estrictamente prohibido, bajo

pena de exclusión. Los vehículos estarán sujetos al régimen de parque cerrado en los siguientes momentos:

**20.1.1** Desde el momento en que entran en un parque de largada (si existe uno), una zona de reagrupamiento o una zona de fin del Día, hasta que la abandonan ( ver artículo 18.1.3).

**20.1.2** Desde el momento en que entran en una zona de control hasta que la abandonan (ver artículo 18.1.3).

**20.1.3** Desde el momento en que llegan al final del rally hasta que expira el plazo para plantear reclamos (ver Capítulo XXIV), y los Comisarios Deportivos hayan autorizado la apertura del Parque Cerrado.

**20.1.4** Nadie, excepto los oficiales del rally que cumplen una función específica, puede entrar en el parque cerrado.

**20.1.5** Las tripulaciones pueden entrar a los parques cerrados y reagrupamientos veinte minutos antes de su hora de salida. Si un parque de reagrupamiento no excede los 15 minutos, las tripulaciones pueden quedarse en ese parque de reagrupamiento.

**20.1.6** Sólo los oficiales en servicio y/o miembros de la tripulación están autorizados a empujar un auto de competición adentro o a la entrada o a la salida de un parque cerrado, en una largada, control horario, reagrupamiento o final del Día. Los Oficiales en servicio pueden autorizar a que otros competidores ayuden a empujar.

Dentro del parque cerrado, los motores pueden encenderse por medio de una batería externa. Esta batería no debe llevarse a bordo del auto. También pueden medir la presión de los neumáticos y cambiarlos si se encuentran perdiendo aire, por otros de repuesto que se encuentren dentro del vehículo, esto último, previa autorización de los oficiales de parque cerrado y/o reagrupamiento.

## **20.2 Reparaciones en Parque Cerrado.**

**20.2.1** Se aplicará lo mencionado en el artículo 12.1.9

**20.2.2** Deberán hacerse dentro del tiempo otorgado desde el ingreso de la tripulación (20 minutos antes de su hora de salida); cualquier retraso será penalizado con 1 minuto por cada minuto o fracción. El retraso máximo será según lo mencionado en el artículo 18.8.1.

## **CAPÍTULO XXI RESULTADOS**

**21.1** Determinación de los Resultados.

Los resultados se establecen sumando los tiempos obtenidos durante las pruebas especiales y las penalizaciones en tiempo en las que se ha incurrido en sectores de enlace, así como toda otra penalización expresada en tiempo.

**21.2** Para todos los Campeonatos y/o Copas, los puntos otorgados en cada rally serán mencionados en los respectivos Reglamentos de Campeonato.

**21.4** Publicación de la clasificación:

Durante el rally, las clasificaciones se publicarán según lo establecido por los siguientes Artículos:

**21.4.1**

- Clasificaciones no oficiales: clasificaciones distribuidas por el control del rally durante el Día.
- Clasificaciones parciales no oficiales: clasificaciones publicadas al final de un Día.
- Clasificación final provisoria: clasificación publicada por el control del rally al final del rally.
- Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

**21.4.2** Las clasificaciones deben incluir los resultados de las pruebas especiales, así como todas las otras penalizaciones expresadas en tiempo.

## **CAPÍTULO XXII**

### **EMPATES**

**22.1** Campeonato: La regla para decidir entre pilotos y copilotos que han registrado la misma cantidad de puntos totales, será especificada en el reglamento de dicho Campeonato. En todos los casos, como última instancia, se deberá resolver por sorteo.

**22.2** Rally: En caso de empate en un rally, la tripulación que obtenga el mejor tiempo en la primera prueba especial será proclamada ganadora. Si esto no es suficiente para poder decidir entre las tripulaciones empatados, se tomarán en consideración los tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc., prueba especial. Esta regla puede aplicarse en cualquier momento del desarrollo del rally.

## **CAPÍTULO XXIII**

### **MINUTAS – INFORMES FINALES**

**23.1** Es obligatorio que cada Jefe de un control, le haga llegar lo mas pronto posible al Director de la Prueba, un informe de las incidencias que ocurrieron durante su labor en el control. Mas aun si para el Oficial, a su criterio, esta incidencia podría ameritar una sanción, o una decisión de un cambio de horarios, tiempo de enlace, etc. por parte del Director de la Prueba. En este caso deberá comunicarlo por un medio de comunicación rápida al Director, sin que esto lo exima de presentar el informe.

**23.1** Minutas: Durante el desarrollo del rally, las reuniones de los Comisarios se registrarán en minutas oficiales.

**23.2** Informe Final: Al final del rally, dentro de los dos días siguientes, el Director de la Prueba deberá redactar un informe final acompañado de los informes de los oficiales de controles y entregarlo a los Comisarios Deportivos.



**23.3** Envío de minutas e informes: Las minutas, incluido el informe final deben enviarse a la FEPAD dentro de los cinco días de finalizado el rally a cargo del Director de la Prueba y el Colegio de Comisarios, siendo el Presidente del Colegio de Comisarios el responsable de que se cumpla el plazo establecido.

**23.4** No se otorgará ningún permiso de organización ni será autorizada prueba alguna mientras el Director de la Prueba y/o los Comisarios Deportivos no presenten su informe.

## **CAPÍTULO XXIV RECLAMACIONES Y APELACIONES**

**24.1** Todos los reclamos se presentarán de acuerdo con lo estipulado por el artículo 13 del CDI.

**24.2** Todos los reclamos deben presentarse por escrito y entregarse al Director de la Prueba junto con la caución del reclamo. Esta caución será devuelta únicamente en el caso de que sea reconocido el fundamento de la reclamación. El monto de la caución debe figurar en el Reglamento Particular. Reclamos concernientes a la revisión de tiempos o penalizaciones en tiempo no requieren adjuntar una caución.

**24.3** Si el reclamo requiere el desmontaje y rearmado de alguna parte de un auto, el reclamante deberá abonar además una caución como depósito de garantía.

**24.4** Los gastos ocasionados por los trabajos y el transporte del auto estarán a cargo del reclamante si el reclamo es infundado, o del competidor contra el cual se ha presentado el reclamo si es válido.

**24.5** Si el reclamo es infundado, y si los gastos ocasionados por el reclamo (verificación técnica, transporte, etc.) son superiores al depósito, la diferencia correrá por cuenta del reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia le será restituida.

**24.6** Los competidores pueden apelar las decisiones, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 13 del CDI.

**24.7** Aplicación e interpretación de las Disposiciones: En caso de plantearse cualquier disputa respecto de la interpretación de estas disposiciones, la FEPAD será la única autoridad facultada para tomar una decisión.

## **CAPITULO XXV CEREMONIA DE APERTURA DEL RALLY**

Una ceremonia de apertura de rally puede ser organizada a manera de promoción y difusión a través de los medios de comunicación.

La programación y lugar de la ceremonia debe ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba.

## **CAPÍTULO XXVI**

## RECAPITULACIÓN DE LAS PENALIDADES:

### Largada no permitida

15.1.2 Presentación en verificaciones previas fuera de horario previsto.

### Exclusión o puesta fuera de carrera

- 11.1.3 Códigos de Ruta – tercera infracción.
- 12.4.4 Circulación de vehículos de asistencia en pruebas especiales
- 12.7 Infracciones referidas a la asistencia y reparación.
- 15.1.5 Vehículo fuera de Reglamento.
- 16.3 Atraso superior a 15 minutos en largada del Día o sección.
- 18.8 Registrarse en secuencia y dirección incorrecta.
- 18.8 Volver a entrar en zona de control.
- 18.8.1 Excederse en tiempos máximos (entre dos CH, Día).
- 19.3 Circular en sentido contrario al del PE
- 19.4 Largada PE partir después de los 20 seg.
- 19.11.1 No anotar tiempo en tarjeta en largada de PE.
- 19.15 Negarse a largar una PE.

### Recargo de tiempos

- 11.1.2 Código de ruta – Segunda infracción 5 min.
- 16.3 Retraso en presentación en largada del Día, Sección o Salida del Parque de Asistencia-10seg x min.
- 18.6.2 Detenerse entre la pancarta de entrada a la zona de control y el control.
- 18.6.9a Procedimiento de registro-atraso 10 seg x min.
- 18.6.9b Procedimiento de registro-adelanto 1min x min.
- 19.7 Atraso en presentación a largada de PE 1 min x min.
- 19.8 Falsa Largada:
  - Primera oportunidad: 10 segundos.
  - Segunda oportunidad: 1 minuto.
  - Tercera oportunidad: 3 minutos.
- 19.11.2 No anotar tiempo en tarjeta en llegada PE: 5 min.

### Penalizaciones en dinero

- 11.1.1 Código de ruta – primera infracción: 10% de la UIT
- Penalizaciones a criterio de los Comisarios Deportivos
- 3.3.5 Maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta.
- 7.1 Tercera persona a bordo.
- 8.1.1 No respetar itinerario Libro de Ruta.
- 9.3 Falta o recortar publicidad obligatoria
- 11.4 Remolcar, transportar o hacer empujar a los automóviles.
- 12.3.3 Exceder velocidad dentro del Parque de Asistencia.
- 15.1.3 Falta de ficha de homologación.
- 17.6 Divergencia entre anotaciones en Tarjeta de Tiempos.
- 18.1.9 No seguir instrucciones de Oficiales.
- 18.6.12 No observancia de las normas de procedimiento de registro.
- 19.8 Falsa largada en PE (luego de 3ra oportunidad).

19.19.1 No exhibir signo "OK".

## **CAPÍTULO XXVII**

### **PLAN DE SEGURIDAD**

#### **27.1 Manual de Seguridad**

El Organizador deberá desarrollar un Manual de Seguridad de acuerdo a las normas dispuestas por LA FEPAD, donde detallará las medidas que tomará para garantizar la seguridad de participantes y espectadores.

El Organizador deberá presentar el Plan de Seguridad 15 días antes de la realización del rally.

El Manual debe mencionar:

- . Nombre de los responsables (Dirección de la Prueba, Seguridad, Sanidad, Autos "0")
- . Organigrama de Seguridad
- . Funciones de los Responsables
- . Ubicación de las ambulancias (largadas y otros puestos)
- . Centros de asistencia designados
- . Equipos de Rescate y extinción de incendios
- . Cartilla de primeros auxilios
- . Croquis de las Pruebas Especiales detallando:

Referencias de ubicación de puestos intermedios (radios), salidas en caso de accidentes, horarios de instalación de personal, etc.

#### **27.2 Condiciones Generales**

El club de base organizador deberá disponer de medios de comunicación eficientes entre la Dirección de la Prueba, los puestos de Controles Horarios de largadas y llegadas de las Pruebas Especiales, y en puntos intermedios que no estén directamente bajo la supervisión de estos.

En cada Largada de Prueba Especial, deberá disponerse de una Ambulancia equipada de acuerdo a lo requerido en el Manual de Seguridad, y personal de Policía, los que estarán a las órdenes del Jefe del Puesto de Control.

El Delegado de Seguridad designado por la FEPAD y los Comisarios Deportivos, están facultados para exigir la presencia de una o más ambulancias extras, y demás servicios de seguridad, donde lo crean necesario.

En el caso de Pruebas Especiales cuyo recorrido sea total o parcialmente con barro o cualquier superficie que pueda atascar a los vehículos, es obligatorio disponer en la largada, a las órdenes del Jefe de Puesto de Control, de un vehículo de doble tracción que pueda reemplazar a la ambulancia, ingresando a la PE para socorrer a una tripulación accidentada.

Dentro de una Prueba Especial, la organización debe tomar todas las precauciones necesarias para garantizar el efectivo cierre de su recorrido, debiendo destinar la cantidad necesaria de personal de seguridad propia y/o policial para el cierre de todas las posibles vías de acceso principales y alternativas, evitando el ingreso o desplazamiento de vehículos no autorizados, y la presencia de animales sueltos, durante los horarios previstos para la competencia.

En caso de falta, ausencia, abandono de su puesto, etc., de la ambulancia prevista en el lugar o la falta de otros servicios de seguridad esenciales, a la hora del inicio de una PE o durante el

desarrollo de una de ellas, el Director de la Prueba, de acuerdo con los Comisarios Deportivos, luego de una espera de treinta (30) minutos como máximo y ante la falta de normalización de los servicios faltantes, podrá disponer la anulación de la PE o bien, la continuación de la misma, aplicando en este último caso lo reglamentado en el Art.19.16 de estas Prescripciones Generales de Rally.

Los autos de seguridad de los organizadores (autos "0" ó "S") deben ser autos de producción de serie. Deberá haber al menos un auto de apertura y un auto de cierre o barredora, ambos con personal idóneo para verificar la seguridad de la ruta.

La organización puede incluir vehículos de otras características para complementar la caravana de seguridad.

Cuando una Prueba Especial haya sido demorada en su inicio o interrumpida por más de 20 minutos, uno de los autos de la organización (auto "0"), equipado con un sistema de altavoces, debe pasar por el tramo antes del siguiente vehículo de competencia con el propósito de informar al público, que la Prueba Especial está por comenzar o por reanudarse.

El club de base organizador deberá disponer de un itinerario alternativo para cada prueba especial, en lo posible sobre pavimento, para ser utilizado en el caso de cancelación como indica el punto precedente.

### **27.3 INSPECCION PREVIA**

La FEPAD, designará de ser necesario un Inspector según los antecedentes del rally, de la siguiente manera:

- Por ser una sede nueva sin antecedentes, 60 días antes.
- Por no haber cumplido totalmente con los requisitos de seguridad, 15 días antes.
- Por no haber cumplido totalmente con los requisitos administrativos, 30 días antes.

El Inspector designado por la FEPAD revisará el recorrido elegido, pudiendo ser acompañado por un representante del club de base. Asimismo, se analizarán los tipos de piso, Libro de Ruta, Carné de Ruta, horarios, promedios previstos, etc., pudiéndole exigir modificaciones al organizador.

Además, supervisará, con las autoridades del club organizador, todo lo relacionado con la planificación previa y organización de los esquemas de Seguridad y Sanidad, funcionamiento de los Puestos de Control, sistemas de comunicaciones, lugares y equipamiento de los recintos para Verificaciones Administrativas y Técnicas previas, Parques Cerrados, Verificación Técnica Final, Salas de Prensa y de Comisarios, Control Central, lugar para la reunión previa con los participantes, etc., funcionamiento y obligaciones de los autos de seguridad y en general, el cumplimiento de todas las normas sobre organización de rally que estén aprobadas por la FEPAD.

En cualquiera de los casos el club organizador se hará cargo de los gastos del inspector y del transporte.

## **CAPITULO XXVIII**

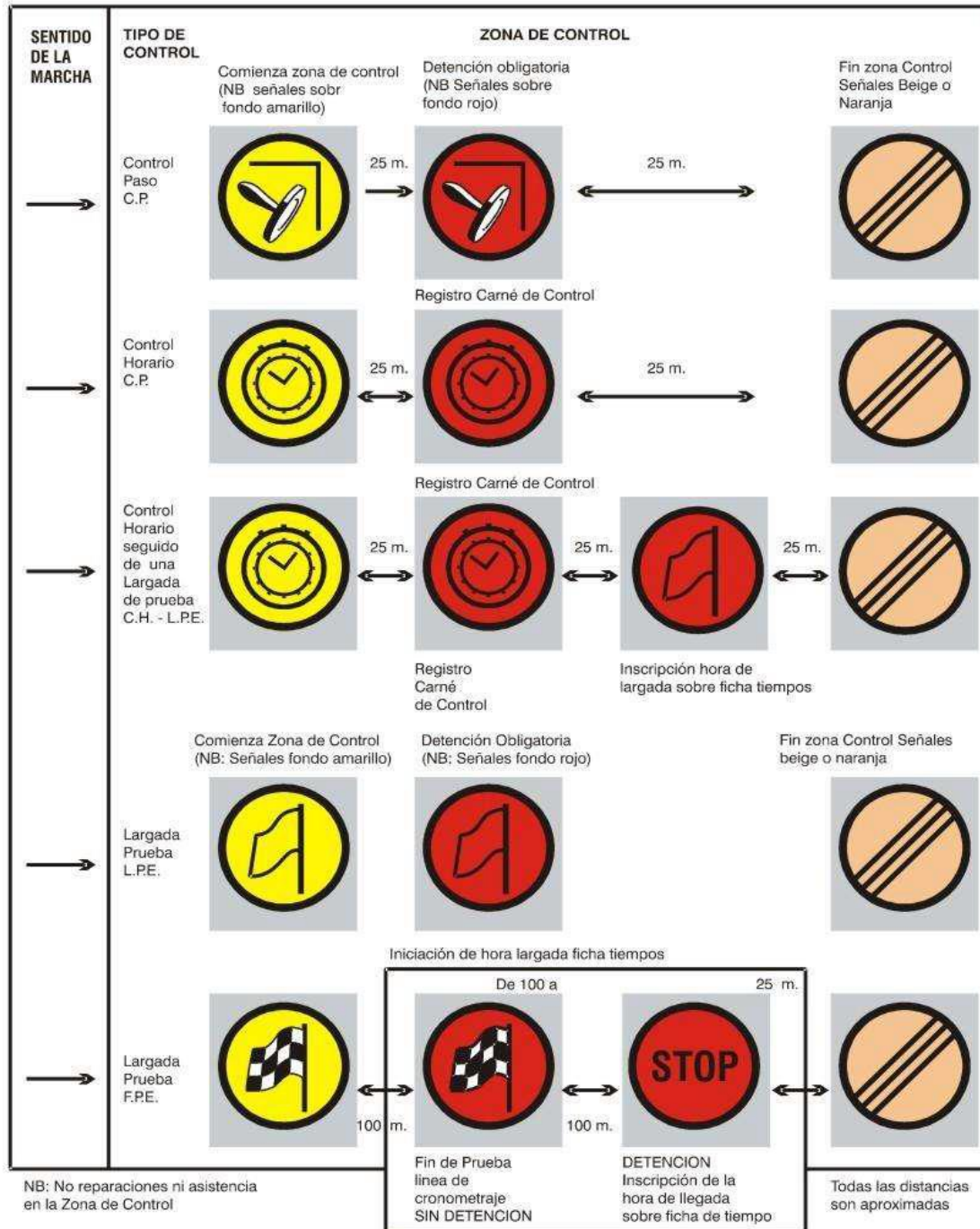
### **TEXTO FINAL**

El texto final de estas Prescripciones es la versión en español que deberá ser usada en el caso de surgir divergencia en cuanto a la interpretación de las mismas.









Las presentes Prescripciones Generales de Rally aplicables a todos las Pruebas de Rally fiscalizados por la Federación Peruana de Automovilismo Deportivo FEPAD entran en vigencia a partir del 1 de Enero del 2018 y se deja sin efecto cualquier reglamentación anterior.

## **ANEXO B1 SEÑALIZACION DE LOS CONTROLES DE RALLY**

Diametro de las señales aprox. 70 cm.



## ANEXO B2 SEÑALIZACIONES DE RALLY

ZONA DE REABASTECIMIENTO	SIGNOS DE MARCADO DE NEUMATICOS
 <p>Comienzo de Zona</p>  <p>Fin de Zona</p>	 <p>Marcado de Neumáticos</p>
<p>SS PUNTO DE RADIOCOMUNICACION</p>  <p>Pre Signo</p>  <p>Punto de Comunicación</p>	 <p>Chequeo de marcas en Neumáticos</p>
<p>SS PUNTO DE SEGURIDAD</p>  <p>Pre Signo</p>  <p>Punto de Seguridad</p>	

**ANEXO B3**  
**LIBRO DE RUTA**  
**CONDICIONES OBLIGATORIAS:**

1. El formato será A5.
2. El sentido de lectura será de arriba hacia abajo.
3. La unión de las hojas se efectuará con una espiral que permita una apertura de 360° y sea resistente a numerosas manipulaciones.
4. Al principio de la libreta de ruta deberá figurar una página explicativa con los símbolos utilizados.
5. Al principio de la libreta de ruta deberá figurar el itinerario-horario y un mapa del conjunto del rally.
6. Se indicará una referencia para calibrar el odómetro.
7. Cada página será numerada y esta numeración será progresiva en un mismo ejemplar.
8. Cada referencia será numerada y separada.
9. Cuando las referencias estén separadas por una distancia inferior a 200 metros, no deberá trazarse entre ellos la línea horizontal de separación.
10. En la parte superior de cada página deberá figurar el número del tramo y sección, el tiempo parcial, el kilometraje y si los hubiera, los controles de paso.
11. Toda información que no pueda ser fácilmente identificable desde la carretera deberá aparecer entre paréntesis.
12. Los principales paneles de cambio de dirección que existan en la ruta deberán aparecer en un recuadro y si hay un cambio de dirección, con la flecha señalando la dirección real.
13. La localización de los diferentes controles deberá ser indicada con precisión.
14. Para cada control horario, control de paso, salida y llegada, de los tramos cronometrados, se reproducirán los signos normalizados por la FEPAD, y se indicará con precisión la localización de los controles.
15. Incluir croquis de los emplazamientos de las zonas de control (aconsejable incluir también fotografías).
16. Cada enlace o tramo cronometrado comenzará en una página nueva.
17. En cada dibujo, el punto de origen se situará en la parte inferior.
18. Los paneles de dirección que no correspondan a la ruta a seguir, pero que sirven de referencia, deberán aparecer tachados.
19. Se señalarán los lugares que precisen de una atención particular con uno, dos o tres signos de exclamación.
20. La presentación de cada página deberá ser lo suficientemente amplia, para que los concursantes puedan hacer sus anotaciones.
21. Se autoriza un máximo de seis dibujos por página.
22. Las indicaciones deberán ser fácilmente legibles (teniendo en cuenta que podrán ser utilizadas por la noche dentro de un vehículo en marcha).
23. Indicar el número de tramo cronometrado a un lado de la página, para permitir una fácil localización de la prueba. Cuando la impresión sea a doble cara, poner el número en el extremo exterior, es decir opuesto al extremo encuadernado.
24. La libreta de ruta deberá llevar obligatoriamente incorporada una señal "S.O.S." Roja y una "O.K." verde.
25. En la libreta de ruta, los puntos de VPI y los Controles de radio deberán estar señalados.
26. Asimismo, deben estar señalizadas en la libreta de ruta, si los hubiere, los puntos de reabastecimiento suplementarios.
27. También deben estar señalizadas en la libreta de ruta, si los hubiere, los puntos de marcaje de llantas.



# fepad

FEDERACION PERUANA DE  
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO



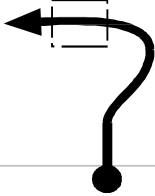
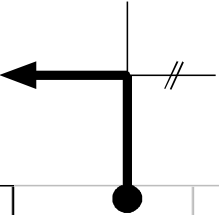
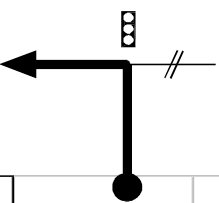
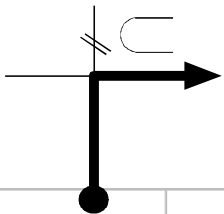
# fepad

FEDERACION PERUANA DE  
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

# fepad

FEDERACION PERUANA DE  
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

**MODELO DE LIBRO DE RUTA**

**ANEXO B4**  
**MODELO TARJETA DE TIEMPOS**

<b>Rally</b> <input type="text" value="Auto N°"/> <b>Día 1 Sección 2</b>		<b>Rally</b> <input type="text" value="Auto N°"/> <b>Día 1 Sección 2</b>	
<b>CH 2b</b> Salida de Reagrupamiento	HORARIO REAL → TIEMPO OTORGADO <input type="text" value="H"/> <input type="text" value="M"/> → <input type="text" value="00"/> <input type="text" value="01"/>	USO COMPETIDOR TIEMPO REAL <input type="text" value="H"/> <input type="text" value="M"/>	<b>CH 4a</b> Rally Campus / UNHEVAL Ingreso Flexi - Servicio HORARIO REAL → TIEMPO MAXIMO <input type="text" value="H"/> <input type="text" value="M"/> → <input type="text" value="00"/> <input type="text" value="15"/>
	CH 3 Aeropuerto <input type="text" value="H"/> <input type="text" value="M"/>		
<b>PE 3</b> PE 3 AEROPUERTO / PTE. TARUCA 8.60 Km. LARGADA REAL → TIEMPO OTORGADO <input type="text" value="H"/> <input type="text" value="M"/> → <input type="text" value="00"/> <input type="text" value="15"/>	USO COMPETIDOR TIEMPO REAL <input type="text" value="H"/> <input type="text" value="M"/>	<b>CH 4a</b> Rally Campus Ingreso P. Asistencia TIEMPO OTORGADO <input type="text" value="00"/> <input type="text" value="30"/>	USO COMPETIDOR TIEMPO REAL <input type="text" value="H"/> <input type="text" value="M"/>
<b>PE 4</b> PE 4 CASCA Y / PTE. CHURUBAMBA 8.10 Km. LARGADA REAL → TIEMPO OTORGADO <input type="text" value="H"/> <input type="text" value="M"/> → <input type="text" value="00"/> <input type="text" value="40"/>	USO COMPETIDOR TIEMPO REAL <input type="text" value="H"/> <input type="text" value="M"/>	<b>CH 4b</b> Ingreso Reagrupamiento TIEMPO MAXIMO <input type="text" value="00"/> <input type="text" value="30"/>	USO COMPETIDOR TIEMPO REAL <input type="text" value="H"/> <input type="text" value="M"/>