

REGLAMENTO DEL CAMPEONATO NACIONAL DE RALLY CLARO FEPAD 2010

1. DISPOSICIONES GENERALES

La Federación Peruana de Automovilismo Deportivo (FEPAD) organiza el Campeonato Nacional de Rally FEPAD, que es propiedad de la FEPAD y que otorga dos títulos de Campeón Nacional; para las clases N4, N3, N2, N4 LIGHT, Turismo Superior y S1600; uno para pilotos y otro para navegantes, que surgirá de quien obtenga mayor cantidad de puntos considerando los días y las Clasificaciones Generales de cada rally.

2.- REGLAMENTACIONES

Son de aplicación todas las reglamentaciones, prescripciones y regulaciones contenidas en el RNDA y sus anexos, las contenidas en el CDI y sus Anexos, las Prescripciones Generales aplicables a los Rallies y sus Anexos, las que contiene este Reglamento y las que la FEPAD emita durante el 2010, siempre y cuando se refieran a temas de seguridad.

3.- DEFINICION

Nombre del Campeonato: Campeonato Nacional de Rally CLARO FEPAD “

Nombre del Organizador: Clubes Bases, encargadas de organizar una o varias fechas, delegado por la FEPAD, bajo consideraciones especiales administrativas.

3.1 COMITÉ DE ORGANIZACIÓN

La Federación Peruana de Automovilismo Deportivo (FEPAD) se constituye en Comité de Organización, con los clubes bases designadas.

La FEPAD se reserva el derecho de aplazar o suprimir las competencias, sin perjuicio de las facultades de los Comisarios Deportivos al respecto (Art. 60 del C.D.I.). Por motivos de seguridad u otros debidamente justificados.

4.- VEHICULOS ADMITIDOS

Se admitirán vehículos homologados por la FIA, CODASUR y FEPAD correspondientes, en la fecha de las verificaciones técnicas, que respondan a las prescripciones del Anexo “J” del Código Deportivo Internacional, para el Grupo “N” (autos de producción) y vehículos de los grupos nacionales Turismo Superior, Súper 1600 nacional y N4 light reglamentados por la FEPAD . Los vehículos que no posean homologación FIA, podrán ser homologados en la FEPAD, siempre que el mismo responda a las características de técnicas básicas que dicta el Anexo “J” del Código Deportivo Internacional de la FIA.

Los vehículos de estos Grupos se agruparán en las siguientes Clases:

HOMOLOGACION	GRUPO	CLASE	CAPACIDAD CUBICA
FIA - CODASUR	N	4	Superior 2000cm3
FIA - FEPAD	N	3	1600 a 2000 cm3
FIA - FEPAD	N	2	Hasta 1600 cm3
RNDA	TS		Mas de 1600 hasta 2000 cm3
RNDA	S1600N		Hasta 1600 cm3
RNDA	N4 LIGHT		Superior a 2000 cm3.

- 4.1 En las pruebas del Campeonato Nacional que integren además pruebas del Campeonato Regional del Club sede, además de los grupos y clases mencionados, podrán participar otros grupos y clases regionales aprobados por la FEPAD que clasificarán independientemente de las clases que corresponden al Campeonato Nacional.

5. CARACTERISTICAS DE LOS RALLYS

5.1 Distancias

La distancia total de las Pruebas Especiales debe ser de entre 100 y 170 Km., dividida en dos días y con un mínimo de 08 pruebas especiales.

5.1.1 La extensión de los días deberá ser como mínimo un 40% y como máximo de un 60% del recorrido total de las P.E. El más extenso será el primer día.

5.1.2 Si la distancia entre Parques de Asistencia supera los 100 Km., debe incluirse una zona suplementaria de reabastecimiento según las condiciones que se detallan en el Art. 5.7.

5.2 Superficies

La superficie de los caminos a utilizar en las pruebas especiales debe ser de tierra o ripio.

5.3 Condiciones de las Pruebas Especiales (PE)

La distancia mínima no podrá ser menor a 3 kms.
La extensión máxima no deberá superar los 30 kms.
Los tramos rectos no deben superar los 1,000 mts.

El máximo de oportunidades en que puede ser disputada una misma PE, sobre el mismo recorrido será de dos, por fecha de campeonato.

Para la utilización de un mismo recorrido en más de dos oportunidades se deberá requerir aprobación de la FEPAD. Quien evaluara las características del piso y tramo a recorrer.

Se podrá incluir dentro del recorrido PE'S que se disputen ida y regreso sobre un mismo tramo del camino, únicamente por excepción, y en caso de que no existan alternativas en la zona como para alcanzar la distancia total requerida.

No se permitirá la disputa de pruebas especiales en horario nocturno, solo se podrán realizarse en condición de Pruebas Súper Especiales.

5.4 Pruebas Súper Especiales

La realización de una PE con las características de "Prueba Súper Especial" es optativa por parte del Organizador.

La reglamentación específica, forma de disputa, u organización de una Prueba Súper Especial, debe estar de acuerdo a las reglamentaciones indicadas en el Capítulo XIX de las Prescripciones Generales de Rally y deben estar incluidas en el Reglamento Particular de la Prueba claramente especificando su forma de disputa.

A la vez el organizador deberá enviar un plan detallado de seguridad a la FEPAD para su revisión y aprobación, treinta (30) días antes de la realización de la prueba.

En caso de participar más de una tripulación por vez, el punto de largada debe ser adyacente o equidistante uno de otro y el mismo procedimiento de largada debe ser utilizado para ambos autos.

La distancia de una Prueba Súper Especial puede variar entre 1,2 kms y 4 kms. El tipo de superficie del trazado debe ser similar al del resto del rally.

El orden de largada puede ser dispuesto a discreción de los organizadores, pero el procedimiento debe ser detallado en el Reglamento Particular de la Prueba.

El uso de la bandera amarilla indicando precaución es aplicable en una prueba súper especial en la que participen más de un auto por vez y recorren el mismo trazado y puede ser mostrada en cualquier lugar del recorrido. Si la bandera amarilla es mostrada el piloto debe inmediatamente reducir significativamente la velocidad.

El Director de la Prueba puede disponer que la tripulación a la que se le mostrara la bandera amarilla, dispute la prueba súper especial nuevamente. Sin embargo si las circunstancias no lo permiten, el Director de la Prueba propondrá a los Comisarios Deportivos un tiempo asignado.

Pero, si la tripulación es total o parcialmente responsable de la necesidad de uso de la bandera amarilla, no podrá ser beneficiada con esa concesión.

Si una tripulación no puede completar el recorrido de una prueba especial, su auto será trasladado por lo organizadores hacia el camino inmediatamente posterior al control final de la Prueba Súper Especial o directamente al Parque de Asistencia en caso de que no haya tramo de enlace entre ambos

En ese caso a la tripulación se le asignará para esa prueba un tiempo de tres (3) minutos mayor que el mejor tiempo empleado para la misma, de su misma clase.

Cualquier auto, considerado en esa condición debe presentarse en el Control Horario siguiente a la prueba especial, en el horario que le corresponde.

En estos casos la tripulación estará sujeta a todas las reglas normales, reglamentaciones, restricciones de asistencia y al itinerario del rally.

Cualquier tripulación cuyo tiempo real exceda en tres (3) minutos el mejor tiempo empleado, también se le asignará un tiempo de tres (3) minutos mayor que el mejor tiempo empleado.

5.5 Elección del Recorrido

El Club sede de cada rally es el único responsable de que las Pruebas Especiales a utilizar en la carrera sean apropiadas, también deberá evitar las rutas que podrían no concordar con los reglamentos y recomendaciones de la FEPAD.

La decisión de permitir el uso de una Prueba Especial será determinada por el Observador que envíe la FEPAD para una revisión previa. La inspección puede ser llevada a cabo a solicitud del club base en el caso de inclusión de una nueva Prueba Especial o por la FEPAD si el tramo ha sido utilizado anteriormente.

Si durante la disputa de un rally, una Prueba Especial o Tramo de Enlace, ha provocado serias objeciones justificadas por parte de varios participantes, la parte del itinerario en cuestión también estará sujeta a una revisión de la FEPAD si es mantenido para el año subsiguiente.

En última instancia, las autoridades designadas por la FEPAD para cada evento (Comisarios Deportivos, Delegado de Seguridad) podrán tomar la decisión in situ de cancelar o modificar el recorrido de una Prueba Especial si por motivos de seguridad lo consideran conveniente.

Como referencia, la velocidad promedio máxima en las pruebas especiales no debe superar los 130 km/h.

La velocidad promedio en las secciones de rutas (sectores de enlace) no debe superar las permitidas para los caminos que se utilicen de acuerdo a las reglamentaciones vigentes. Esta velocidad debe ser especificada en el libro de ruta.

5.6 Duraciones

La duración de las pruebas será de dos días y no debe superar las 42 horas desde el comienzo hasta la finalización del Rally con un máximo de manejo por día de 12 horas.

Solo en casos especiales y con expresa autorización de la FEPAD, podrá excederse de esa duración.

El tiempo de detención entre días no debe ser inferior a 8 horas.

5.7 Asistencia

Para las pruebas del Campeonato Nacional se establecen para las reparaciones y reaprovisionamiento de combustible el uso de Parques de Asistencia en un todo de acuerdo a lo que determina el artículo 12 de las Prescripciones Generales para rally.

Las definiciones sobre "Asistencia Prohibida", también están detalladas en el mismo artículo 12.2 de las Prescripciones Generales.

Solamente en caso de reagrupamientos (régimen de parque cerrado) no previstos en el itinerario o planillas de horario, (interrupciones de la prueba) o ampliados en su tiempo original, las Autoridades Deportivas podrán autorizar a las tripulaciones a cambiar en ese sector, un neumático dañado por otro que lleven a bordo, así mismo reabastecer de líquidos que trasporten dentro del vehículo a depósitos del intercooler, radiadores y limpiaparabrisas.

Se dispondrán una opción de "Tiempo Flexible" en el Parque de Asistencia Tipo I. Será de 15 minutos para las asistencias intermedias y de 60 minutos para la asistencia final del Día. Las asistencias intermedias serán seguidas de reagrupamientos para reordenar a los participantes, sin cambiar su orden.

Excedido el tiempo flexible, regirá la penalización de 10 segundos por minuto de atraso, considerándose para la carrera de tiempo de 15 minutos como atraso del sector.

Para tomar el tiempo flexible, se deberá disponer a continuación del Control Horario (CH) de ingreso al Parque de Asistencia, de una zona debidamente definida, donde permanecerán los autos en régimen de parque cerrado hasta que las tripulaciones decidan su ingreso al área de reparaciones.

Cuando se disponga de zonas suplementarias de reabastecimiento, estas deberán estar demarcadas en su entrada y salida con pancartas que muestren un surtidor de combustible en color negro sobre fondo azul.

En esas zonas se permite que dos (2) personas integrantes del equipo asistan a la tripulación en la carga del combustible.

Los motores deben permanecer apagados durante la operación de reabastecimiento, y los tripulantes fuera del vehículo.

En el caso de tener inconvenientes para la puesta en marcha luego de la carga el auto involucrado podrá ser empujado fuera de la zona sin penalización. Una batería externa podrá ser utilizada como ayuda del equipo, inmediatamente después de la salida de la zona.

Se prohíbe dentro de la Zona de Reabastecimiento, cualquier actividad que no esté directamente ligada al reabastecimiento de combustible de auto de competencia.

5.8 Neumáticos

Para puntuar en una fecha es obligatorio el uso de llantas Yokohama, para todas las categorías.

N2 y N3: 185/65R14 86Q Yokohama A035 TL A70 y/o 185/65R15 88Q Yokohama A035 TL A70.

N4: 205/65R15 94Q Yokohama A035 TL A70

N4 Light: 195/65R15 91Q Yokohama A035 TL A70

S1600 y TS: 185/65R14 86Q Yokohama A035 TL A70 y/o 185/65R15 88Q Yokohama A035 TL A70

En todos los casos y para todas las clases, los neumáticos deben poseer dibujo con una profundidad mínima de 2 mm.

Está prohibido el uso de cualquier dispositivo / elemento para mantener el rendimiento completo del neumático con una presión interna igual o menor a la presión atmosférica. El interior del neumático (el espacio entre el aro y la parte interna del neumático) debe rellenarse únicamente con aire.

Cuando la largada de una Prueba Especial tenga una demora de mas de 10 minutos, para cualquier competidor, la regulación de la presión de los neumáticos está permitida

5.8.1 Cantidad de neumáticos:

Para N4 y N4 Light, el máximo permitido es de 12 neumáticos por fecha.

Para N3 y TS el máximo permitido es de 10 neumáticos por fecha.

Para N2 y S1600, el máximo permitido es de 08 neumáticos por fecha.

5.8.2 Zona de marcado de Neumático

Se establecerá una zona de marcado de neumáticos a la salida del área de asistencia. Con el solo propósito de asistir en el procedimiento de marcado de neumáticos, un miembro extra del equipo de cada tripulación tendrá acceso a esta zona y solamente durante el tiempo en que el auto este dentro de la zona.

5.8.3 Precio de neumáticos.

185/65R14 86Q: \$ 173.19

185/65R15 88Q: \$ 185.12

195/65R15 91Q: \$ 197.80

205/65R15 94Q: \$ 209.66

No sufrirán cambio alguno de precio durante el desarrollo del campeonato, podrán ser comprados con la sola presentación de su licencia FEPAD, en el distribuidor Tiresol, siendo también merecedor de ofertas en la compra de cualquier otro neumático.

5.8.4 Neumáticos Fecha FIA - CODASUR

Para la fecha del Campeonato Nacional que coincide con la de FIA - CODASUR, también será autorizada el neumático provisto por CODASUR (Pirelli). Deberá ser anunciado en el RPP las condiciones y especificaciones. Solo se autorizará en las categorías donde haya una tripulación peruana, la diferencia de costo será asumida por la organización.

5.9 Reconocimientos

Tratándose de reconocimiento y no de práctica y debido a que se deben respetar todas las leyes de tránsito, los autos de reconocimiento deben contar con un seguro según lo requiere la ley (SOAT), sin que pueda imputarse responsabilidad alguna a los organizadores.

Las condiciones para recorrer los tramos de PE y características de los vehículos que está permitido utilizar se describen en el Art. 14.1 y 14.2 de las Prescripciones Generales para Rallys.

Queda definido hasta dos pasadas, la cantidad de oportunidades en que podrán ser recorridas cada una de las pruebas especiales durante el periodo de reconocimiento.

Será permitido el reconocimiento de la ruta, a partir de la entrega del Libro de Ruta en la verificación administrativa. No se permitirá en ingreso a reconocimientos de un especial sin este requisito.

Los reconocimientos deben de llevarse a cabo los dos días anteriores del inicio del rally.

El reconocimiento fuera del cronograma dado por los organizadores es considerado una infracción muy seria y será informada a los Comisarios Deportivos que podrán aplicarle una de las penalidades consignadas en el Art. 152 y 153 del CDI, además si los Comisarios Deportivos determinan que la falta es muy grave, pueden proponer a la FEPAD, que suspenda las licencias de los integrantes de la tripulación por un período de duración equivalente a la cantidad de competencias del Campeonato Nacional de Rally por el que hayan sido suspendidos.

La presencia de otras personas inscritas en la prueba, dentro de un auto de reconocimiento, será anotada por el oficial a cargo también como una pasada de reconocimiento.

Las tripulaciones deben de obedecer rigurosamente el sentido del la prueba descrito en el libro de ruta, bajo pena de multa hasta la exclusión, bastando con ello el testimonio de una autoridad u oficial deportivo y refrendado por los Comisarios Deportivos:

- A). Primera infracción: económica
- B). Segunda infracción: 5 minutos
- C). Tercera infracción: exclusión

Cualquier denuncia presentada por el Director de la Prueba al Colegio de Comisario Deportivos será tratada en su primera Reunión.

5.10 Cámaras a bordo

Por requerimientos comerciales, promoción o difusión del rally, se autoriza el uso de cámaras a bordo de los autos.

La colocación, ajuste o cambio de cintas de video por parte de técnicos debidamente acreditados, pueden ser realizadas en el área de espera previa al ingreso a los Parque de Asistencia, en los reagrupamientos o en los Parques Cerrados, con la presencia de un miembro de la tripulación del auto en el cual se realiza la operación.

5.11 Tramo para Pruebas Libres (Shakedown)

Las Pruebas Libres se realizarán el día anterior al inicio del rally sobre un tramo de ruta representativa de las características de los caminos en que se desarrollará la prueba.

Las condiciones de seguridad deben ser las mismas que las previstas para el rally. Será obligatorio para todas las pruebas del Campeonato Nacional. (Solo se podrá usar hasta un máximo de 3 Km. de una prueba especial).

El tramo del shakedown deberá tener una distancia mínima de 3km, de preferencia permitir un rápido retorno al punto de partida y ubicarse cercano al parque de servicio.

5.12 Tiempos

Los tiempos empleados por las tripulaciones en las pruebas especiales serán tomados con una precisión del décimo de segundo (0,1 seg.). Estos se sumarán a sus otras penalizaciones expresadas en tiempo para conformar la clasificación de la prueba.

Por excepción o ante problemas que puedan sufrir con los relojes o cronómetros, los tiempos podrán tomarse al segundo.

El tiempo empleado (Fin de PE) debe ser tomado obligatoriamente con relojes con registro impreso.

5.13 Largada Promocional

Obligatorio para la tripulación en el horario establecido.

En caso no se presente el navegante o el vehículo por causas de fuerza mayor probadas por los Comisarios Deportivos, es obligación del piloto presentarse a la rampa de partida.

La no presentación de la tripulación será sancionada económicamente por la organización.

Se programará el día anterior, previo a la partida. Los automóviles deben quedar liberados y presentarse para la largada oficial el día sábado por la mañana en el CH 0, en el lugar y horario que se indique en el programa.

5.14 Números de Competición

Para las Pruebas del Campeonato Nacional de Rally, las tripulaciones utilizarán los números y nombres durante las competencias según el siguiente detalle:

Dos números de 25 cm. de alto y un ancho de trazo de 3 cm. en color naranja fosforescente, para ser colocados en la parte alta de cada vidrio lateral trasero, junto al nombre del participante.

En forma opcional pueden imprimirse placas de 50 X50 para ser colocadas en el techo de los automóviles con fondo blanco con números negro.

5.15 Nombre de Piloto y navegante

El nombre del piloto debe presentarse junto al número de competición en ambas ventanas traseras. El apellido solamente debe presentarse:

- En Helvética: con la primera letra del apellido en mayúscula y las demás en minúscula.
- En color blanco sobre un fondo despejado.
- Con hasta 10 cm de alto y un ancho de trazo de 1.5 cm.

Además los nombres del piloto y navegante con sus banderas nacionales y tipo de sangre, deben de figurar en ambos guardabarros delanteros del auto.

5.16. Publicidades

La FEPAD dará una faja de 60 cm.de ancho x 17 cm de alto, para ser ubicada en forma horizontal en la parte superior de las puertas delanteras. (Anexo III)

Otra de 35 x 50 cm. para ser ubicada en forma vertical en la parte lateral anterior de las puertas delanteras. (Anexo III)

Una "Placa de Rally" con medidas aproximadas de 42 x 22 cm. para ser adherida en el capot de los mismos. (Anexo III)

También cuatro stiker's "Yokohama" que serán ubicadas / colocadas en ambos lados del parachoques delantero y posterior. Uso obligatorio. (Anexo III)

Estas deben ser presentadas en la revisión técnica inicial. Y ser exhibidas hasta el final de rally.

Las publicidades establecidos son de carácter obligatorio, no pudiendo los participantes rechazar ésta publicidad. La ubicación en el vehículo de la publicidad así con los números de competición no podrá ser modificada ni recortados por el concursante bajo pena de exclusión.

5.15 Reenganches

Las tripulaciones que hayan partido y hecho abandono de la prueba durante el primer Día, podrán intervenir el Día dos de acuerdo a las siguientes condiciones:

- Si se han retirado de la prueba por haber excedido los tiempos máximos permitidos (sector, etapa) o reportado problemas técnicos a la Dirección de la Prueba.

- No lo podrán hacer aquellos que hayan sido excluidos por las Autoridades Deportivas por infringir condiciones reglamentarias.
- Su intención de participar debe ser presentada con una carta simple a la Dirección de la Prueba.
- El automóvil y el block motor deben ser los mismos que se presentaron en la verificación técnica inicial.
- El automóvil podrá ser reparado a discreción pero debe ser ingresado al Parque Cerrado con máximo cuatro horas después del tiempo ideal del primer vehículo en competencia, donde los Comisarios Técnicos procederán a su revisión y precintado de elementos.
- Esta participación les permite a las tripulaciones obtener puntaje, dentro del asignado para el día 2, para sus respectivos campeonatos.
- El orden de largada será establecido por la Dirección de la Prueba en acuerdo con los Comisarios Deportivos.

5.16. Pasaporte Técnico.

Cada auto participante recibirá de la Comisión Técnica de la FEPAD, en su primera participación, un "Pasaporte Técnico", el cual deberá ser presentado en las verificaciones técnicas previas de cada rally o cuando sea requerido por las autoridades deportivas. El Concurrente del auto, será responsable sobre la falta del mismo, la falta de alguna de sus hojas o cualquier enmienda no autorizada.

La no presentación implicará el hecho de pagar un derecho por duplicado para poder pasar la revisión técnica.

6. PUNTAJE

6.1. Puntaje para Pilotos / Navegantes

6.1.1 El puntaje que se asigna para cada prueba por la **Clasificación de las Clases**, para el Campeonato Nacional es la siguiente:

Por cada Día se asignará puntos por cada clase de la siguiente manera:

(Del 1° al 8° puesto)
10 – 8 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1.

A los cinco primeros lugares en el acumulado general, al final de rally en cada clase se asignará adicionalmente el siguiente puntaje:

(Del 1° al 5°)
5-4-3-2-1.

6.2 Requisitos para Campeón: Piloto/Navegante

Para obtener el título de Campeón Nacional del Rally CLARO- FEPAD o ingresar en las clasificaciones generales del campeonato, será necesario haber participado en un mínimo de cinco fechas.

Que se contabilizarán al haber traspasado el control horario cero (CH"0") de cada competencia

6.2.1 Descarte:

En el puntaje general serán considerados seis (6) clasificaciones en las fechas en que el participante haya intervenido.

Se descartará la fecha en la que se haya obtenido el menor puntaje.

No podrán ser descartadas pruebas en que cualquiera de los tripulantes haya sido excluido por condiciones técnicas o decisiones de los Comisarios Deportivos.

6.2.2 Empates:

Sujeto a lo estipulado al capítulo XXII de las Prescripciones Generales de rally 2010.

6.2.3 Puntaje 7° fecha.

Las tripulaciones que participen en la última fecha del Campeonato Nacional y que no estén dentro de la clasificación (Art. 6.2), no se les asignará puntos por el campeonato. Los cuales serán asumidos por aquellas tripulaciones que se encuentre dentro del cuadro de clasificación.

6.3 Suspensión de un Rally

Si después del cierre de inscripciones, por cualquier circunstancia, la realización de un rally se suspende habiéndose disputado parcialmente el recorrido de las pruebas especiales cuando el mismo se interrumpe, el puntaje será asignado de acuerdo a lo que determina el art. 21.3 de las Prescripciones Generales de rally, tanto para cada día y en la clasificación final de la prueba.

7. PARTICIPANTES - LICENCIAS

Para tener derecho a recibir puntos para el Campeonato Nacional de Rally, los pilotos y navegantes deberán poseer Licencia Nacional de Rally extendida por la FEPAD.

En las pruebas que integran el Campeonato Nacional, no será requerido un mínimo de automóviles participantes por clase como condición para el otorgamiento del puntaje.

A los efectos de su perfecta individualización, para la asignación de los puntos, se considerará como piloto al primero que figure en la ficha de inscripción y como navegante al segundo piloto aunque este posea licencia de piloto.

8.- INSCRIPCIONES

Los derechos de inscripción no excederá de S/. 1,200.00 nuevos soles.

Si la organización decide no cobrar derechos de inscripción, esta condición deberá ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba.

El Club base otorgara un mínimo de tres noches de hotel para piloto y navegante en todas las pruebas del campeonato.

La fecha del cierre del registro de inscripciones será el martes previo a cada competencia.

La inscripción se podrá realizar en el Club Base o en las oficinas de la FEPAD, por remisión de Fax o vía e-mail.

Debe contener los siguientes datos:

- a - Nombre de la competencia para la que solicita la inscripción.
- b - Nombre y Apellido del Piloto, Navegante y Concurrente.
- c - Marca, modelo y Clase a la que pertenece el automóvil.

Otros detalles sobre las inscripciones se mencionan en el Capítulo V de las Prescripciones Generales para rally.

9. OBLIGACIONES DE LOS PARTICIPANTES

- 9.1. La tripulación de cada automóvil estará compuesta por dos personas, en caso contrario no será autorizada su partida.
- 9.2. Los dos miembros de la tripulación podrán conducir durante todo el recorrido del rally y para ello deberán poseer Licencia de Piloto validas.
- 9.3. En caso que conduzcan alternadamente durante el transcurso de alguna competencia, la tripulación no obtendrá puntaje a efectos del Campeonato Nacional.
- 9.4. A las ceremonias de entrega de premios, y otro tipo de eventos relativos a las competencias que se establezca en el RPP (Conferencia de prensa, Largada Simbólica, reunión con Autoridades, etc.) las tripulaciones que se determine, deberán presentarse completas, bajo pena de sanciones que pueden llegar hasta la exclusión.
- 9.5. Queda terminantemente prohibido, bajo pena que puede llegar hasta la exclusión:
 - a.- No obedecer las señales e indicaciones de las Autoridades Deportivas.
 - b.- Recurrir a árbitros o tribunales no previstos en el C.D.I. y/o RNDA.

9.6. EQUIPAMIENTO

Será obligatorio el uso de uniformes antifiama con certificación FIA o SFI (Anexo A3 RNDA) durante las P.E's, cuyo estado será revisado y aprobado por los Comisarios en la verificación técnica previa, caso contrario se negara la partida.

Durante La P.És, los elementos de seguridad deben ser los Reglamentados.

Es obligatorio el uso de casco; cuyo estado y seguridad serán revisados y aprobados por los Comisarios en la verificación técnica previa. Como también el uso de guantes para el piloto durante las PE, bajo pena que pueda llegar hasta la exclusión.

10. NUMERACIÓN – ORDEN DE LARGADA

10.1. Asignación de números.

Los números de los automóviles serán asignados por la FEPAD o a elección del concurrente al momento de solicitar su licencia. La elección de los números es libre salvo para los tres primeros dígitos de cada categoría (Ejemplo:100,101,102) , que quedan reservados respectivamente para los pilotos de los tres primeros lugares de dicha categoría en el campeonato nacional anterior, salvo que ellos mismos renuncien por escrito a esos números. La FEPAD no hará reserva de ningún otro número mientras no se solicite junto con la licencia de concurrente.

10.2 Orden de Largada

El Orden de Largada inicial de cada competencia será determinada por el Colegio de Comisarios, teniendo en cuenta las prioridades FEPAD de los participantes, la posición que ocupan en el Campeonato Nacional y las características técnicas de los automóviles, sin que éstos sean los únicos argumentos a ser tomados en cuenta para establecer dichas largadas.

Para la primera prueba del Campeonato Nacional, también se tomará en cuenta la clasificación final del certamen anterior.

La largada se hará con grilla invertida en Clases y dentro de las mismas invertida en relación al ranking hasta esa fecha. (N2, 1600 N, TS, N3, N4 light, N4).

Se exceptúa de esta disposición a la fecha del Campeonato Nacional que coincide con la de FIA - CODASUR, en la que el orden de largada será según la reglamentación de CODASUR.

El Colegio de Comisarios Deportivos, tendrán la posibilidad de modificar el ordenamiento de alguna de las tripulaciones si lo considera oportuno.

10.3 Intervalo de Largada

El intervalo mínimo es de dos (2) minutos.

Entre categorías se adicionará un minuto más de intervalo.

Queda a criterio de los organizadores el intervalo de largada en la ceremonia de comienzo del Rally.

10.4 Reordenamiento de Largada

Al final de cada Día, el Colegio de Comisarios Deportivos podrá reordenar a las tripulaciones de las Clases, para definir el orden de largada del Día 2 (Art. 141 del CDI).

Queda librado a su criterio del Colegio de Comisarios Deportivos determinar, en cada caso particular, si el participante justifica con su actuación o antecedentes el hecho de ser mejorado en su orden de largada.

11. PARQUE CERRADO FINAL y REVISION TECNICA INICIAL Y FINAL

11.1. Parque Cerrado Final

Finalizada la prueba, todos los automóviles clasificados deberán ingresar a un Parque Cerrado Final, donde permanecerán hasta por lo menos treinta minutos después de conocida la Clasificación Final Provisoria o a decisión de los Comisarios Deportivos.

El Director de la Prueba con la anuencia de los Comisarios Deportivos, podrá disponer la liberación del Parque Cerrado luego de transcurrido ese tiempo.

11.2 Revisión Técnica Inicial y Final

11.2.1. Revisión Técnica Inicial:

Será a criterio del Comisario Técnico FEPAD, tomando en cuenta las medidas de seguridad del vehículo.

En cualquier momento de las pruebas especiales, al término del primer día o entre sectores y secciones, los Comisarios Técnicos tendrán la potestad de pesar el vehículo, revisar los neumáticos y cualquier parte del vehículo que consideren conveniente.

11.2.2. Revisión Técnica Final:

El primero y segundo auto clasificado de cada clase, más uno por sorteo entre el tercero y el décimo de esa clase, como mínimo, serán llevados al recinto donde se efectuará la Revisión Técnica Final.

Los Comisarios Deportivos tienen la facultad de disponer la revisión de cualquier otro automóvil que consideren.

Los Comisarios Técnicos encargados de la verificación podrán requerir a un concurrente la entrega de la parte, conjunto o muestra que consideren de interés para su revisión. La negativa incurrirá en la exclusión de la prueba.

12. RESPONSABILIDADES

El Organizador es el único responsable de toda la organización del rally y del correcto cumplimiento de todas las Normas contenidas en las Prescripciones Generales de Rally, de lo previsto en el CDI, y demás resoluciones de la FEPAD en particular.

Queda entendido que los Organizadores no son responsables por los accidentes ocasionados por las tripulaciones de los vehículos de competencia o terceros.

13. CEREMONIA DE PREMIACION

Las tripulaciones con sus automóviles están obligadas a participar de la ceremonia de premiación.

De no hacerlo perderán su derecho a todo premio (Efectivo y Trofeos). Se penalizará la inasistencia.

Si un sólo miembro de la tripulación se hace presente, las penalizaciones sobre los premios quedan a criterio del Colegio de Comisarios.

Salvo motivos de fuerza mayor comprobada, caso contrario habrá una penalización económica de s/. 1000 para el concurrente.

Para la ceremonia de premiación, los organizadores contarán con una rampa y con un podio para alojar a las tres primeras tripulaciones clasificadas.

La ceremonia se realizará por clase (Obligatorio para los organizadores).

Se premiará con trofeos y/o premios al piloto y navegante del 1º al 3º por cada clase.

14. SANCIONES APLICADAS POR LOS COMISARIOS DEPORTIVOS

14.1 Exclusiones

Si la tripulación es excluida de una prueba o queda fuera del rally por decisión del Colegio de los Comisarios Deportivos, no recibirá punto alguno y no la podrá utilizar para el descarte.

En caso de reincidencia podrá ser suspendido del Campeonato Nacional, y no podrá participar en las pruebas siguientes.

Actos de soborno o tentativa de soborno de cualquier persona que tenga cualquier tipo de función dentro de la competencia.

Fraudes o maniobra desleal de naturaleza tal, que perjudiquen la honestidad de la competencia. Esto será sancionado además con la suspensión definitiva del Campeonato Nacional por el resto del año.

14.2 La Exclusión u otras penalizaciones aplicadas por los Comisarios Deportivos de un evento impuesto con posterioridad al Final del Rally son apelables según lo establecido en los Art. 181, 182 y 185 del CDI.

15. AMONESTACIONES O APERCIBIMIENTOS

La suma de tres (3) amonestaciones o apercibimientos en un mismo Campeonato, aplicadas por los Comisarios Deportivos o por la FEPAD implicará la suspensión automática por una fecha, la cual es inapelable quedando imposibilitado de correr en otra categoría hasta tanto la misma sea efectivamente cumplida en la categoría por la cual fue impuesta.

La aplicación será efectiva luego de tomar conocimiento la Comisión de Rally y Comité Directivo de la FEPAD a cargo de quien estará la confirmación.

16. RECLAMACIONES

El derecho a reclamación solo corresponde a los Pilotos y Concurrentes, Art. 171, 172, 173, 174, 175 y 176 del CDI.

El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución según lo determina el Capítulo XXIV de las Prescripciones Generales.

Todos los gastos de peritaje, desarme o análisis de cualquier otra índole que fuesen necesarios efectuar para comprobar la veracidad de la reclamación estarán a cargo del reclamante si la misma fuera rechazada.

En caso de ser admitida, tales gastos los soportará el denunciado.

Los reclamos por irregularidades técnicas de un vehículo sólo serán procedentes cuando se especifiquen concretamente al elemento cuestionado.

No se admitirá un reclamo que implique globalmente más de un elemento o el vehículo en su totalidad.

17. APELACIONES

Todos los concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos cuando las mismas sean producto de las Verificaciones Técnicas finales en los términos de los Art. 182 y Anexo de los Procedimientos para las Penalidades y Apelaciones.

La caución fijada para la apelación es de S/. 1200.00 Nuevos soles.

Esta caución es exigible desde el instante que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, lo cual debe ser cumplido dentro de la hora siguiente a ser notificados de su decisión. Art. 183 del CDI.

El plazo para la presentación de la apelación expira a los dos (2) días contados de la fecha de notificación de la decisión de los Comisarios Deportivos. Art. 182 del CDI.

Para el caso que la apelación fuera rechazada o el interesado no continúe con la misma, no le será devuelta la caución.

18. RESPONSABILIDAD POR EL PAGO DE LAS MULTAS

Esta tipo de sanción le puede corresponder a un piloto, navegante o concurrente, siendo todos solidarios de la responsabilidad del pago de las mismas.

19. INCIDENTE

Un "incidente" significa un hecho o una serie de hechos implicando a uno o más pilotos que sea constatado por los Comisarios Deportivos o llevados a éstos por intermedio del Director de la Prueba, de un Juez de Hecho, por un Oficial Deportivo, o mediante una Reclamación y que, según la opinión de los Comisarios Deportivos:

- Haya violado el presente Reglamento, las Prescripciones Generales o el CDI.
- Haya motivado la interrupción del rally.
- Haya ilegítimamente imposibilitado a otro piloto durante una maniobra de adelantamiento.

Corresponde a los Comisarios Deportivos dictaminar si uno o varios pilotos involucrados en un incidente deben ser penalizados y podrán imponer a cualquier piloto implicado en el mismo cualquiera de las penalizaciones previstas en el Reglamento de Campeonato, las Prescripciones Generales o en el CDI.

Para el caso que se estime que es necesario investigar más profundamente el hecho o que corresponda aplicar sanciones mayores a las que estén habilitados, podrán solicitar a la Comisión de Rally y/o al CD de la FEPAD el pase a Penalidades y la Medida Provisoria.

Un piloto implicado en un incidente cualquiera sea la gravedad y su participación o culpabilidad en el mismo debe hacerse presente ante los Comisarios Deportivos en forma inmediata a la finalización de la prueba en cuestión, no pudiendo retirarse de la zona de influencia del rally sin la autorización de ellos.

En caso de incurrir en el incumplimiento de esta obligación los Comisarios Deportivos resolverán el incidente sin oír a los involucrados, siendo publicada su decisión definitiva en el Tablero Oficial.

20. MEDIDA PROVISORIA

Las infracciones que por su gravedad, a juicio de los Comisarios Deportivos puedan dar lugar a la ulterior aplicación de una sanción de suspensión, facultan a aquél a solicitar al CONSEJO DIRECTIVO de la FEPAD, dentro de los siete días de disputada la competencia, se le prohíba al presunto infractor participar en competencia alguna durante los treinta (30) días subsiguientes a la prueba donde su actuación fue cuestionada.

Igual medida podrá disponer de oficio la Comisión de Rally de la FEPAD, sujeta a iguales plazos.

Esta medida quedará automáticamente sin efecto cuando al cumplirse los treinta días no se hubiese dictado resolución definitiva correspondiente; siguiendo las actuaciones en el estado en que se encuentren.

21. POLIZA DE SEGURO

Todo CONCURRENTE, en el momento de la Verificación Previa deberán acreditar poseer Póliza de competencia Deportiva gestionada en la FEPAD.

Quien no disponga de la Póliza de Competencia correspondiente para el vehículo, no podrá participar de la competencia.

22. MEDIDAS DE SEGURIDAD

22.1 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 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 afectados
- . 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.

El borrador del Manual debe ser presentado a la Comisión de Rally FEPAD al menos 40 días antes de la realización de la prueba, para su revisión.

22.2 Condiciones Generales

El Club 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, 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 afectar 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 de 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 en acuerdo con los Comisarios Deportivos, luego de una espera de treinta (30) minutos como máximo y ante la no normalización de los servicios faltantes, podrá disponer de la anulación de la PE o la continuación de la misma, aplicando en este último caso lo reglamentado en el Art. 19.16 de las prescripciones generales.

Los autos de la prueba de los organizadores (autos "0") deben ser autos de producción de serie.

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 auto de competición con el propósito de informar al público, que la Prueba Especial está por comenzar o por reanudarse.

El Club 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.

23. 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, 35 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 base. Asimismo se analizarán tipos de pisos, Libro de Ruta, Carné de Ruta, horarios, promedios previstos, etc., pudiendo 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 "0" y "00", 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.