

FEPAD

PRESCRIPCIONES GENERALES RALLY CROSS COUNTRY 2016

- ART. 1. – INTRODUCCION Y DEFINICION
- ART. 2. - TERMINOLOGÍA
- ART. 3. - REGLAMENTACIÓN
- ART. 4.- VEHICULOS PARTICIPANTES
- ART. 5. - TRIPULANTES
- ART. 6. - IDENTIFICACION
- ART. 7.- INSCRIPCIONES
- ART. 8.- ORDEN DE SALIDA Y CONTROL DE TIEMPOS
- ART. 9.- ELEMENTOS DE NAVEGACION
- ART. 10.- NORMAS DE CIRCULACION
- ART. 11.- ASISTENCIAS Y REABASTECIMEINTO DE
COMBUSTIBLE
- ART. 12.- SEGURO
- ART. 13.- PUBLICIDAD E IDENTIFICACION OFICIAL
- ART. 14.- TARJETAS DE CONTROL DE TIEMPOS
- ART. 15.- NEUTRALIZACIONES
- ART. 16.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS
- ART. 17.- RECLAMACIONES Y APELACIONES
- ART. 18.- PREMIOS Y TROFEOS
- ART. 19.- ACCIDENTES
- ART. 20.- CONSIDERACIONES ESPECIALES
- ART. 21.- COMISARIOS Y AUTORIDADES
- ART. 22.- LOCALIZADOR GPS VIA SATELITE

ANEXOS

- ELEMENTOS DE SEGURIDAD
- EQUIPAMIENTO DE PRIMEROS AUXILIOS,
COMUNICACIÓN Y AUXILIO MECANICO
- SEÑALES DE CONTROL

ART.1.- INTRODUCCION y DEFINICIION

- 1.1. El propósito de estas Prescripciones Generales, es establecer el marco de reglamentación aplicable a la organización de eventos válidos para los Campeonatos de Cross Country, Todo

incumplimiento de estas normas será reportado a los Comisarios de la prueba, quienes podrán aplicar penalizaciones y sanciones de acuerdo a los reglamentos.

- 1.2. Una fecha, o prueba de Cross-Country es un evento deportivo cuyo itinerario puede cubrir el territorio de una o varias provincias, departamentos o regiones. Los eventos están autorizados por la FEPAD, y serán disputados de conformidad con El Código Deportivo Internacional (CDI) y sus anexos, el Reglamento Nacional del Deporte Automotor 2016 (RNDA) y anexos, Las prescripciones generales para Rally Cross Country FEPAD 2016, y el Reglamento particular del Campeonato de Rally Cross Country de cada club base, el Reglamento Particular de la Prueba, las Ordenanzas Nacionales de Tránsito. Y se tomara en consideración prioritaria la seguridad conforme al RNDA y/o el reglamento FIA que sea aplicable.
- 1.3. Los reglamentos nacionales, anuales, particulares y de seguridad de los clubes de base serán aprobadas por FEPAD.
- 1.4. Las pruebas asignadas a cada club, en el calendario anual de la FEPAD, tendrán constante evaluación por la comisión de Rally Cross Country FEPAD en razón de la capacidad organizativa del club base.
- 1.5. Las modificaciones, correcciones y/o cambios a los Reglamentos de los Clubes Organizadores, serán anunciados sólo mediante boletines fechados y numerados. (Boletín Amarillo) Publicados en la Pizarra de anuncios y distribuidos vía Courier y/o por medio electrónico a los interesados.
- 1.6. Cada fecha tendrá una o más Etapas cronometradas y de enlace, El recorrido será por diferentes tipos de caminos y zonas de campo travesía, Con un mínimo de 150km de sección selectiva cronometrada.
- 1.7. El formato para las pruebas de Rally Cross Country será libre, cada Club podrá diseñar la modalidad de circuito que crea conveniente, hasta completar un recorrido mínimo de 150 km. de especiales cronometrados por fecha.
- 1.8. La duración de las competencias será libre.
- 1.9. El Organizador deberá contar con los permisos correspondientes por la dependencia del Ministerio de Cultura e informar al Ministerio del Ambiente de cada región, además de cursar las cartas a las dependencias Policiales y de Salud, así como solicitar las garantías inherentes al orden público a la Oficina Nacional de Gobierno Interior del Ministerio del Interior de la Región donde se desarrolle las pruebas, conforme a lo que establece el artículo 6 del Decreto Legislativo 1140 cuyo numeral 3 manda Otorgar Garantías para preservar el orden público y la integridad física de las personas y el numeral 7 dice Otorgar garantías para la realización de concentraciones públicas, eventos sociales, espectáculos deportivos y no deportivos. Se deberá presentar junto con el RPP y plan de seguridad de cada fecha. Es de responsabilidad del Club Organizador hacer las coordinaciones necesarias para poder acceder a las zonas de competencia que pertenezcan a terceros.

En el caso de las comunicaciones a las dependencias de Salud el club organizador previamente a las comunicaciones deberá hacer una evaluación de los servicios de salud de la zona, identificando centros de salud y hospitales más cercanos con los que deberá coordinar a fin de enviar las comunicaciones de manera que de acuerdo a la gravedad de un herido se pueda disponer la evacuación ya sea al centro de salud o de ser necesario al hospital mas cercano.
- 1.10. Cualquier trámite relacionado con una prueba ante las entidades del estado o FEPAD, solo podrá ser realizado por el club organizador.
- 1.11. En el caso del Ministerio de Cultura una vez concluida la prueba se deberá realizar la verificación y solicitar una carta de conformidad de no haber afectado zonas arqueológicas o vestigios históricos al Ministerio de Cultura.
- 1.12. La hora oficial de la prueba será la Hora GPS, hh:mm:ss GMT-5

- 1.13. El RPP y el plan de seguridad, serán presentados 35 días calendarios, antes del inicio de cada fecha, para la primera fecha del calendario 2016 podrá ser presentado con 15 días de anticipación.
- 1.14. Para admitir a trámite el RPP y el Plan de Seguridad el club organizador deberá presentar el cargo de haber iniciado el trámite de las autorizaciones de las dependencias del estado, Ministerio de Cultura y Gobernación, así como los cargos de las comunicaciones al Ministerio del Ambiente, dependencias de la policía y de salud, permisos para cruzar por terrenos propiedad de terceros si fuera el caso.

El club organizador tiene plazo hasta el día anterior a las verificaciones administrativas para presentar a FEPAD las autorizaciones y toda la documentación completa señalada en el artículo 1.9, en caso de no cumplir, la prueba no será autorizada debiendo ser cancelada.

ART. 2.- TERMINOLOGÍA

Será de aplicación la terminología establecida en el Código Deportivo Internacional y las Prescripciones Generales FIA 2016 aplicables a todos los eventos internacionales de Cross country. Como complemento se consideran las siguientes explicaciones:

- 2.1 **Briefing:** Reunión de la dirección de carrera con los participantes. El contenido puede ser comunicado de forma verbal o por escrito. Es obligatoria la asistencia de al menos un miembro del equipo bajo penalidad por la organización, La información referida a la seguridad y a la ruta (modificaciones del libro de ruta), fechada y firmada por el Director de la Prueba, debe ser publicada en el tablero de información oficial bajo su responsabilidad.
- 2.2 **Nota Informativa:** Comunicados emitidos por la organización desde el inicio de la competencia se deberán publicar en la pizarra de notificaciones. Adicionalmente podrán ser enviadas por correo electrónico a los participantes y publicados en la web oficial.
- 2.3 **Verificaciones Administrativas** son chequeos realizados por la organización, con la finalidad de que cada equipo cumpla los requisitos necesarios para su participación, así tenemos:

Verificación Administrativas: Control de licencias, permisos, exención de responsabilidades, SOAT, y pago de derechos. **A partir del 2016 será obligatorio contar con un seguro para deportes de alto riesgo.**

Verificación Técnicas: Inspección del vehículo para comprobar si cumple con las especificaciones de categoría y clase, con el equipamiento de seguridad de piloto y copiloto, con la numeración y también la publicidad obligatoria de los Auspiciadores Oficiales.

- 2.4. **Verificaciones Técnicas** Son inspecciones en las que el Comisario Técnico verifica que el vehículo cumpla con las normas técnicas para la categoría conforme al anexo J del CDI, (peso, diámetro de las bridas) elementos de seguridad, (butacas, arneses, jaula, extintor central, uniformes, guantes, cascos, calzado, Hans device)
- 2.5. **Etapa Especial:** Parte de la prueba, compuesta por uno o más tramos de enlace y sección selectiva.
- 2.6. **Tarjeta de Control de tiempos:** Tarjeta en la que se marca la hora de partida, llegada, ingreso y salida a los puntos de reabastecimiento y puestos de control.
- 2.7. **Asistencia:** Cualquier intervención o ayuda a participantes. En el transcurso de la carrera está prohibida la asistencia de terceros fuera de las áreas previstas para ello, bajo pena de exclusión del equipo. Está permitida la ayuda entre participantes. No está considerada como asistencia la señalización o las indicaciones.
- 2.8. **Zona de reabastecimiento de combustible:** Lugar previsto para que los equipos puedan realizar la recarga de combustible por su asistencia o ellos mismos. Este punto será a su vez un Control de paso. En esta área no se podrá realizar asistencia al vehículo, bajo pena de sanción impuesta por el Director de la Prueba, y de acuerdo a la tabla de sanciones del reglamento particular de la fecha.
- 2.9. **Control de Paso (CP):** Lugar de paso obligatorio normalmente situado en algún punto del Tramo Cronometrado. El paso quedará registrado mediante un sello en la Tarjeta de Control de tiempos. Podrán haber o no en cada especial.
- 2.10. **Control Horario (CH):** Punto de control donde queda registrada la hora de paso de los competidores, puede anteceder a un enlace o neutralización. Podrán haber o no en cada especial.

- 2.11. Sección Selectiva:** Tramo Cronometrado con pruebas de velocidad a tiempo real. Las largadas y llegadas de las Secciones Selectivas son precedidas o acompañadas de un Control Horario.
- 2.11 Tiempo máximo permitido:** Tiempo mayor al tiempo ideal determinado para cada tramo de enlace o tiempo máximo asignado a cada Etapa Especial Selectiva. Toda tripulación que exceda este tiempo, sin tolerancia alguna, recibirá una penalidad que podrá ir desde la penalidad fija establecida hasta la exclusión. En ese momento se considera que el control está cerrado.
- Si el 50% de las tripulaciones no llegan dentro del tiempo máximo permitido, ya sea en una Sección Selectiva o en un Tramo de Enlace, el tiempo máximo permitido puede ser modificado por el Director de la Prueba o por los Comisarios.
- 2.12 Hora Teórica y Real:** La hora teórica es el tiempo calculado para el paso de cada equipo por un determinado Puesto de Control; la hora real, es el tiempo efectivo a la que se pasa por ese control.
- 2.13. Penalización:** Tiempo añadido al obtenido en Tramos Cronometrados, bien por adelanto o retraso en los controles o por infracción del reglamento deportivo. Algunas infracciones graves VERIFICAR CUADRO DE INFRACCIONES pueden llevar además penalizaciones económicas (multas) y hasta la exclusión de la carrera.
- 2.14. Exclusión:** Expulsión de la carrera. Entraña la pérdida económica de los derechos de participación.
- 2.15. Clasificación de Etapa:** Clasificación parcial de una jornada. Establece el orden de salida para la siguiente.
- 2.16. Clasificación General:** Clasificación acumulada sumando los resultados de todas las etapas celebradas.
- 2.17. Neutralización:** Anulación de un Tramo Cronometrado o no. El recorrido neutralizado puede convertirse en Tramo de Enlace con o sin Tiempo Impartido.
- 2.18. Bivouac:** Zona situada entre el Control Horario al final de una Etapa y la largada de la siguiente, donde todos los competidores se reagrupan; esta zona está ubicada en el Rutometro. En el Bivouac, la asistencia es libre entre los competidores que continúan en la carrera, como lo es toda asistencia autorizada por el Reglamento. Podrá existir o no un Bvouac en cada fecha del campeonato.
- 2.19. Parque Cerrado:** Zona de reunión de los vehículos en competencia. Puede estar ubicada en un área cerrada designada como tal o en el mismo Bivouac, si se hubiese habilitado. Una vez constituido, los vehículos sólo podrán salir para abastecimiento o mantenimiento mayor salvo autorización de la organización. Podrá existir o no un parque cerrado en cada fecha del campeonato.
- 2.20. Prueba Súper especial (PSE)** es parte integral de cada Etapa pero es opcional para la organización. Si se incluye un Súper especial en el programa del Evento, los competidores deben participar en él bajo pena de ser excluidos de la fecha... Si se realiza previa la largada de la primera etapa, la misma determinará el orden de largada para la siguiente Etapa. Esta se correrá en forma de una Sección Selectiva, y tendrá una extensión mínima de 2.0km y una máxima de 10 km. NO está permitido el reconocimiento de la prueba Súper especial con ningún tipo de vehículo. Es parte de la clasificación del Evento, como así también se aplica todas las penalidades de ruta relacionadas. Estas penalidades serán tomadas en cuenta para la clasificación general de esa Etapa y se aplicarán a los resultados oficiales. La organización podrá incluir pruebas súper especiales al finalizar cada etapa.
- 2.21. Rutometro:** Hoja donde se indican todos los WP, con su respectivo orden de paso y penalizaciones, además de Controles de Paso, Puntos de Reabastecimiento, distancia a recorrer y tiempos máximos. Estos rutometros podrán venir junto con la tarjeta de control de tiempos.

ART. 3. – REGLAMENTACIÓN

- 3.1. Los Reglamentos de los Clubes de base, deberán estar en conformidad con El Código Deportivo Internacional (CDI) y sus anexos, el Reglamento Nacional del Deporte Automotor 2016 (RNDA) y anexos, las Prescripciones Generales de Rally Cross Country FEPAD 2016, el anexo J del CDI FIA 2016 y anexos, el Reglamento del Campeonato Nacional FEPAD, el Reglamento Particular de la Prueba y las Ordenanzas Nacionales de Tránsito.
- 3.2. Cualquier duda o controversia que se origine a través de la aplicación de los reglamentos será resuelta por el colegio de comisarios y podrá ser consultado con la Comisión del Cross Country FEPAD, para una mejor interpretación a solicitud del organizador o reclamante.

3.3. Una vez publicada las presentes prescripciones CC 2016, no se podrán introducir modificaciones.

ART. 4. - VEHICULOS PARTICIPANTES

4.1. VEHÍCULOS ADMITIDOS

Serán admitidos a participar en la prueba todos los vehículos debidamente matriculados o inscritos en el respectivo país de origen. Para el caso específico de los UTVs, deberán contar con la guía de compra con los números de chasis y serie de motor. Estos vehículos deberán cumplir con las especificaciones y equipamiento de seguridad requeridos de acuerdo a las normativas FIA, y FEPAD. Será por lo tanto de estricta aplicación el Reglamento de Seguridad de cada categoría.

Estos vehículos deben cumplir con las normas de seguridad impuestas por las prescripciones RALLY CROSS COUNTRY 2016 y las FIA.

4.2. AUTOS

La preparación de los vehículos debe cumplir con lo que señalan las Prescripciones Generales de Rally Cross Country – Anexo J 2016 Artículos 281,282, 284,285 y 286 para cada categoría.

Los vehículos serán clasificados en los siguientes grupos:

- Grupo T1: Vehículos todo terreno modificados. Incluye la categoría 4x2.
- T1.1 Vehículos todo terreno modificados – Gasolina
- T1.2 Vehículos todo terreno modificados – Diésel
- Grupo T2, Vehículos todo terreno de serie,
- T2.1. Vehículos todo terreno de serie –Gasolina
- T2.1 Vehículos Todo terreno de serie – Gasolina
- T2-2 Vehículos Todo terreno de serie – Diésel
- Grupo T3 Vehículos Todo terreno ligeros (UTV)
- Grupo UTV OPEN – Vehículos ligeros UTV – con turbo.
- (Preparación T 3 Fía Anexo J -2016 mas turbo)
- Grupo UTV PROMOCIONAL Vehículos UTV de Serie – Noveles.
- (Preparación según Reglamento UTV Promocional FEPAD –Seguridad)
- El Organizador podrá integrar a los T1 y T2 en un solo grupo o categoría. - Grupo T3: Vehículos UTV
- Los vehículos UTV Promocional de Serie deberán contar con el equipamiento de seguridad conforme a Anexo J del CDI

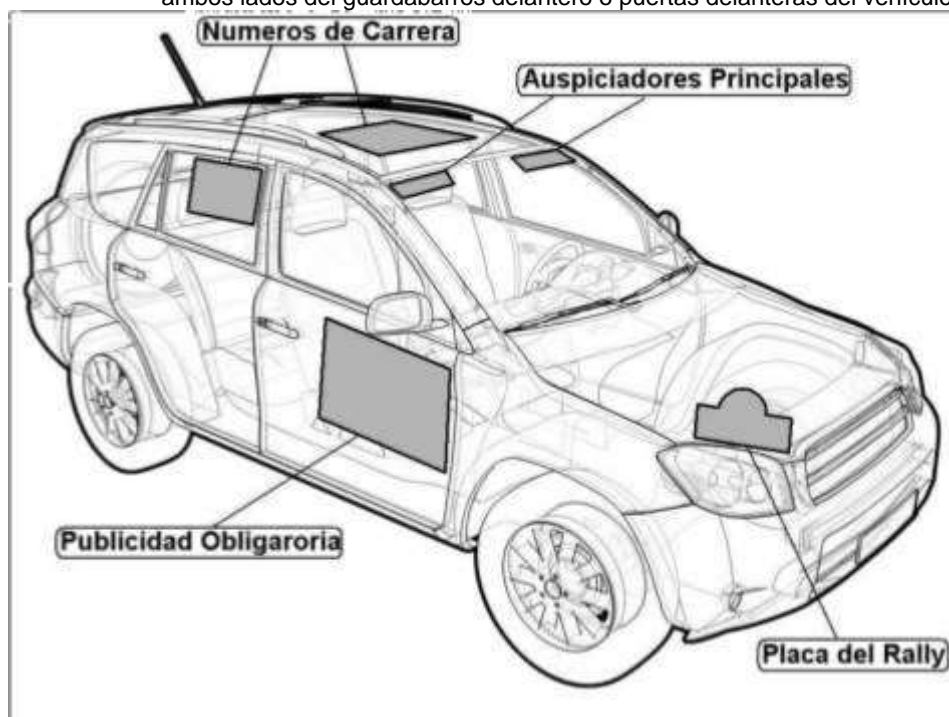
ART. 5. – TRIPULANTES

- 5.1. Todos los participantes deberán firmar la correspondiente exención de responsabilidades para con la organización y las respectivas federaciones.
- 5.2. La tripulación estará compuesta por un mínimo de dos personas. La denominación será de Piloto y Copiloto...
- 5.3. Durante la prueba, todas las obligaciones y responsabilidades del equipo son del Piloto del equipo registrado en la ficha de inscripción. El equipo participante respetará en todo momento la legislación vigente sobre tráfico, circulación y seguridad vial, siendo el piloto el único responsable penal y civil de cuantas acciones cometa contra dicha legislación en el transcurso de la competición.

- 5.4. Durante la prueba, la tripulación debe encontrarse completa a bordo del vehículo. El abandono de uno de los miembros inscritos supondrá la exclusión automática del equipo de la competencia.
- 5.5. El equipo debe mantener una conducta responsable. Toda maniobra o acción desleal, incorrecta o fraudulenta realizada por los miembros del equipo o cualquiera de los integrantes de su equipo de apoyo podrá entrañar penalizaciones, multas y/o la exclusión. En caso de agresión verbal por cualquier miembro del equipo a otro miembro de otro equipo, organizadores o público en general, será sancionado por la Comisión de Justicia de FEPAD
- 5.6. El uso del equipamiento de seguridad homologado aprobado por FEPAD, es obligatorio a lo largo de las secciones selectivas, bajo pena de exclusión inmediata.
- 5.7. El uso de un cinturón de seguridad, arneses, casco y demás elementos de seguridad, serán obligatorios en las pruebas cronometradas. En enlaces o neutralizaciones será obligatorio el uso del arnés.

ART. 6.- IDENTIFICACIÓN

- 6.1. Cada equipo recibirá los autoadhesivos correspondientes para su identificación con los números de la carrera y la publicidad obligatoria de la prueba. Las Medidas se indicarán en el Reglamento particular de la prueba
- 6.2. Los números de identificación deberán estar colocados a ambos lados del vehículo (ventanas laterales posteriores) o en las puertas delanteras.
- 6.3. En ambos costados del vehículo, deben ir los nombres del primer piloto y su(s) copiloto(s) más las banderas de su nacionalidad, de 30-50 mm de altura y tipo de sangre, deben aparecer a ambos lados del guardabarros delantero o puertas delanteras del vehículo.



ART. 7.- INSCRIPCIONES

Las solicitudes de inscripción deberán ser remitidas a la Secretaría permanente de cada organizador. El costo de la inscripción lo fija cada club de base organizador.

- 7.1. Las inscripciones definitivas, junto con el pago de los derechos de participación deberán estar en poder de la organización de acuerdo al Cronograma estipulado para cada fecha o según se informe por correo electrónico o medio oficial de comunicación informado a los interesados al inicio del campeonato. Ninguna inscripción será aceptada si no va acompañada por el pago de los derechos de inscripción aceptando las condiciones relativas a la publicidad obligatoria de los organizadores.

- 7.2. El pago de las inscripciones deberá quedar hecho hasta la fecha del cierre de las mismas para cada una de las fechas a disputar.
 - 7.3. Por el mero hecho de firmar el Formulario de Inscripción, el participante, así como todos los miembros del equipo se someten a las normas deportivas reconocidas en el Código Deportivo Internacional, así como a las disposiciones de estas prescripciones.
 - 7.4. Los derechos de participación y los beneficios que ellos entregan, se darán a conocer a través de boletines informativos.
 - 7.5. La solicitud de inscripción no será aceptada si no va debidamente firmada o autenticada vía correo electrónico o Courier y acompañada de:
 - Una fotografía digital tamaño carné de cada miembro del equipo.
 - Una fotografía tamaño 10x15cm del auto (vista $\frac{3}{4}$ máscara/costado izquierdo).
 - Copia del depósito o transferencia electrónica del pago de los derechos de participación.
 - 7.6. Devolución de los derechos de participación: Los derechos serán totalmente reembolsados:
 - Cuando la prueba haya sido cancelada por la FEPAD o por el club organizador
 - Se le reintegrará el 50% a los participantes cuya inscripción haya sido rechazada
- El cambio de un sólo miembro de la tripulación puede realizarse hasta el momento en que el miembro de la tripulación en cuestión se presente a la verificación administrativa, sujeto a la aprobación del comité organizador. El cambio de 1 a 2 miembros de la tripulación sólo puede ser autorizado por el Director de la Prueba o por los Comisarios Deportivos una vez que las verificaciones administrativas y técnicas hayan comenzado.
- 7.7. Hasta el momento de la verificación administrativa, el concurrente puede reemplazar libremente el vehículo inscripto por otro.
 - 7.8. Si resultara, al momento de la verificación técnica previa a la carrera, que un vehículo no corresponde en su presentación al grupo en el que fue inscripto, este vehículo puede, ante la propuesta de los Verificadores técnicos, ser transferido por los Comisarios a un grupo diferente o ser definitivamente rechazado.
 - 7.9. El rechazo de cualquier inscripción debe guardar conformidad con el Artículo 74 del Código Deportivo Internacional FIA. ARTICULO 3: 3.13, 3.14, 3.15, 3.16, 3.
 - 7.10. Los servicios complementarios como vehículos de asistencia, hotelería y otros, serán de libre contratación por parte de cada equipo participante.
 - 7.11. El club organizador deberá remitir a la FEPAD al cierre de las inscripciones, la relación de inscritos, números de licencia FEPAD, número de Licencias de conducir, Numero de licencia del vehículo, copia del Soat y Seguro de accidentes para competencias en caso de participantes extranjeros deberá presentarse copia de la carta del ADN del país de origen al ADN Perú - TACP autorizando la participación de piloto, copiloto y vehículo así como sus licencias FIA Internacionales.

ART. 8.- ORDEN DE SALIDA Y CONTROL DE TIEMPOS

- 8.1. La Largada de cada especial de cada una de las fechas del campeonato se especificara en el REGLAMENTO PARTICULAR DE LA PRUEBA.
- 8.2. En caso de una prueba en la que participen autos y motóeles y cuatrimotor la partida de los autos será 15 minutos después de que parta la última motocicleta o cuatrimotor.
- 8.3. La partida y controles de tiempo se harán de forma manual, con hora GPS y huso horario GMT -5, los 30 segundos previos se le avisara al equipo, para los últimos 5 (cinco) segundos se realizara la cuenta regresiva manual o Electrónica. Esta hora deberá estar indicada en la tarjeta de control de tiempos.

- 8.4. Para el control de tiempo de la llegada y puestos de control, se anotara la hora de paso de acuerdo a la hora GPS en las tarjetas de control de tiempo y será al segundo.
- 8.5. El vehículo que se encuentre en partida y debido a problemas mecánicos no pueda partir, tendrá 30 segundos para retirar su auto de la zona de partida y un máximo de 15 minutos, después que salga el último vehículo de su categoría para hacerlo. No habrá penalización pero, el tiempo de retraso será contabilizado para su tiempo total del especial.
- 8.6. El vehículo que no esté en la partida a su hora respectiva, tendrá 15 minutos después que salga el último de su categoría para hacerlo. No habrá penalización pero, el tiempo de retraso será contabilizado para su tiempo total del especial. El orden de partida no se variara y el competidor que se encuentre después, deberá salir en su hora indicada, no se le adelantara el tiempo.
- 8.7. El Organizador deberá contar con una pizarra donde debe haber información del control de tiempos, que se debe actualizar al final de cada día de competencia, este control es solamente informativo no determina puestos de la fecha.

ART. 9.- ELEMENTOS DE NAVEGACION

- 9.1. Todos los participantes recibirán un Rutometro y un **Briefing escrito Obligatorio**. Estos serán entregados al momento de dejar los GPS para la carga de la 1ª Etapa Especial, en un lugar que será comunicado con antelación. Todos los participantes deberán recoger dicha información, acusando recibo de la misma, mediante la firma de uno de los miembros del equipo (jefe de equipo, piloto, navegante o tercer tripulante).
- 9.2. El recorrido es secreto, por lo tanto los reconocimientos están totalmente prohibidos. No respetar esta norma puede significar la no autorización a tomar la salida o la exclusión del infractor.
- 9.3. No se permite el uso de computadoras ni otro tipo de aparatos electrónicos no autorizados por el RPP durante la competencia, que puedan ayudar a la navegación, bajo pena de ser excluidos de la fecha.
- 9.4. El Rutometro, es el único documento oficial que muestra el recorrido real de la carrera. Debiendo resaltar las zonas peligrosas durante el recorrido del trazado de cada especial. El uso de marcas, flechas y cintas en el recorrido queda restringido a la indicación de zonas peligrosas y zonas arqueológicas, paleontológicas y áreas naturales protegidas, confirmación de recorrido en lugares confusos o por motivos de seguridad. En ningún caso la falta o ausencia de marcas será motivo de neutralización o reclamación a la organización.
El Rutometro también indicara la ubicación de las camionetas de rescate, como referencia para eventualidades de seguridad considerando que dichas ubicaciones son movibles de acuerdo a exigencias de la dirección de carrera debiendo ser informado cualquier cambio a los Comisarios Deportivos de la prueba.
- 9.5. Será obligatorio el uso de GPS y Rutometro para todas las categorías.
- 9.6. Se recomienda el uso de GPS Garmin Montana 600 o 650, con memoria disponible para cargar mapas o similar compatible con Map Source. Es responsabilidad absoluta y exclusiva del equipo competidor asegurar la funcionalidad y compatibilidad del GPS utilizado. Solo se podrán tener en el vehículo de competencia, GPS que hayan sido cargados con la información de la organización. Podrán llevarse un máximo de dos equipos GPS por equipo, debidamente registrados y revisados por la organización. No respetar esta norma significara la exclusión del infractor.

Es responsabilidad del equipo competidor, setear sus GPS de la manera como ellos consideren más efectiva para el guardado del track completo en cada especial.

- 9.7. La organización cargara todos los waypoints del recorrido en los GPS de los participantes. Para lo anterior, todos los GPS deberán ser entregados al equipo técnico de la organización para su carga y descarga antes del Briefing de la 1ra Etapa Especial y al término de cada una de las etapas disputadas para su correspondiente revisión. Cada participante deberá proveer los respectivos cables o conectores para la carga de su GPS.
- 9.8. Todos los waypoints tendrán una circunferencia alrededor suyo de 60 metros de diámetro, o lo que defina la organización en el RPP el mismo que necesariamente deberá ser cruzado por todos los competidores para validar el waypoint como hecho.
- 9.9. Está prohibida la posesión de notas que no sean las oficiales entregadas por la organización o que los pilotos hayan realizado con anterioridad a la carrera. A los participantes que no respeten esta norma se les denegará la salida o serán excluidos. Mapas están permitidos.
- 9.10. Los GPS que sean manipulados, que su información sea borrada o no esté completa, serán motivo de penalización pudiendo llegar hasta la exclusión.

- 9.11. Los GPS que no sean entregados al término de cada etapa especial, serán motivos de penalización pudiendo llegar hasta la exclusión.
- 9.12. El control de la competencia será mediante el track grabado en el GPS.
- 9.13. La organización podrá usar otros sistemas de verificación de puntos de pase obligatorio.
- 9.14. Los GPS de cada Equipo deben tener una identificación otorgada por el Organizador, esta no debe ser removida, y de serlo deberá ser comunicado de inmediato al juez de tiempos.

ART. 10.- NORMAS DE CIRCULACION

- 10.1. Durante todo el desarrollo de la prueba los equipos participantes deben respetar las reglamentaciones indicadas y durante los enlaces el Reglamento General de Tránsito.
- 10.2. En los pasos por lugares poblados y donde esté expresamente indicado se impondrán límites de velocidad, eventualmente vigiladas por la organización.
- 10.3. Si algún participante no está de acuerdo con las penalizaciones aplicadas por exceso de velocidad, podrá hacer el reclamo correspondiente pagando la debida caución equivalente al 50% del costo de la inscripción.
- 10.4. Las velocidades excedidas serán penalizadas de acuerdo al cuadro de penalizaciones del Reglamento Particular de la prueba del Organizador
- 10.5. Los oficiales de la prueba que constaten una infracción deberán notificarla la dirección de la prueba y al equipo afectado tan pronto como sea posible y dejar constancia escrita en la Hoja de Control de Paso, Largada o Meta.
- 10.6. Está prohibido, bajo pena de exclusión:
 - 10.6.1. Bloquear intencionadamente el paso a otros participantes o impedir el adelantamiento. La norma fundamental es: Vehículo alcanzado, vehículo adelantado.
 - 10.6.2. Transportar los vehículos.
- 10.7. Es obligatorio, bajo pena de exclusión, el uso del casco y todos los elementos de seguridad, en todos los tramos cronometrados y el de cinturones de los arneses durante los enlaces.
- 10.8. Combustible. El tipo de combustible utilizado deberá ser el de venta común en el mercado.
- 10.9. De la Largada: Los competidores deberán respetar las indicaciones del Director de Prueba y de los Comisarios de Prueba respecto de su orden de largada. El ordenamiento de los autos en la posición largada será en orden correlativo entregado, por la organización previamente.
- 10.10. De la Llegada: Los competidores deberán tomar las medidas pertinentes en las zonas de control a fin de evitar accidentes que puedan comprometer a los jueces de la prueba y al público presente. El no hacerlo de esta forma, será penalizado pudiendo llegar hasta la exclusión.

ART. 11.- ASISTENCIAS Y REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE

- 11.1. La ayuda de asistencias exteriores durante el desarrollo de las Etapas Especiales, sólo está autorizada en los lugares señalados y previstos por la Organización. No obstante, estará autorizada en los sectores de enlace y neutralizaciones. Las asistencias de los equipos no podrán auxiliar a los vehículos detenidos en el recorrido hasta la apertura oficial del circuito. El incumplimiento de esta norma será penalizada con la exclusión de la competencia. En forma eventual, siempre y cuando fuera necesario el Equipo de Rescate podrá auxiliar a algún participante dentro de una Etapa Especial Selectiva. El Director Médico en coordinación con el Jefe de Rescate autorizará la permanencia del afectado en la prueba o dispondrá su evacuación al Parque cerrado.
- 11.2. Por razones de seguridad y para el mejor funcionamiento de las Zonas de Asistencia, sólo se permitirá la entrada en las mismas a los vehículos de asistencia debidamente inscritos e identificados. La manipulación o falsificación de esta identificación supondrá la exclusión del equipo al que pertenezcan esos vehículos de asistencia.
- 11.3. Cualquier vehículo que reciba ayuda o reabastecimiento, fuera de las Zonas de Asistencia será penalizado con dos horas, en la primera vez y si es reincidente, será excluido de la fecha.
- 11.4. La ayuda entre participantes está permitida, se autorizan durante todo el recorrido las reparaciones que pueda realizar un equipo con los medios de abordaje o por los medios transportados por otro participante en carrera. Cualquier otra ayuda fuera de las zonas autorizadas, queda prohibida y será penalizada hasta con la exclusión.
- 11.5. El seguimiento aéreo o terrestre de la prueba está prohibido, salvo autorización expresa de la Organización.
- 11.6. Será obligatoria la instalación de un equipo de radio fijo VHF, con la frecuencia oficial que de la organización. El uso de esta frecuencia en forma indebida será penalizado con la exclusión de la prueba.

- 11.7. En caso de abandono, la recuperación de los vehículos podrá hacerse una vez liberado el acceso al circuito. Los vehículos de apoyo de los equipos podrán acceder al lugar del abandono por otra vía, pudiendo acceder al circuito una vez autorizados por la organización.
- 11.8. Todas las camionetas o UTVs, si existiese punto de reabastecimiento, será obligatorio detenerse por lo menos 10 minutos, aun así tengan tanque adicional homologado. Una vez ingresado a la zona de reabastecimiento, está prohibido salir hasta terminar los 10 minutos, bajo una penalidad de un minuto por segundo por adelanto a su hora ideal de salida. Para el reabastecimiento de combustible, en los puntos señalados en el Rutometro, se deberá cumplir lo siguiente:
- Dos mecánicos están autorizados a realizar operaciones de reabastecimiento y al menos una persona del equipo debe contar obligatoriamente con un extintor en la mano. Se recomienda que los mecánicos vistan ropas ignífugas homologadas y balas clava. El procedimiento de reabastecimiento prohíbe todo uso de energía eléctrica y la bajada eléctrica a tierra es obligatoria para el vehículo y el sistema de reabastecimiento.
 - Queda prohibida toda actividad sobre el vehículo, dentro del área de reabastecimiento, que no esté directamente ligada a este procedimiento.
 - Para todas las áreas de reabastecimiento y de pits, se aplica un límite de velocidad de 30km por hora, bajo una penalización de 10 minutos en su tiempo total por vez que incumpla esta norma.
 - El reabastecimiento es responsabilidad exclusiva del Equipo.
 - Durante la operación de reabastecimiento los motores deben estar detenidos. Las tripulaciones deben permanecer fuera del auto. La llave de Corte Eléctrica activada La organización tendrá equipado, de acuerdo a los riesgos relacionados con el combustible y a la cantidad de competidores, 2 extintores de 10 kg. En caso de falla, el vehículo en cuestión podrá empujarse fuera del área de reabastecimiento, sin incurrir en una penalidad. Inmediatamente después de abandonar el área, podrá utilizarse una batería de repuesto para hacer arrancar el motor. Se encuentra terminantemente prohibido fumar o hacer fuego dentro de la zona de reabastecimiento con pena a ser excluido el equipo de la competencia, sea el infractor el piloto, copiloto o cualquier miembro del equipo que ingrese a esta zona.
En el parque de reabastecimiento está prohibido cualquier tipo de reparaciones al vehículo, bajo pena de exclusión al equipo.

ART. 12.- SEGURO

- 12.1. Cada participante deberá firmar un documento para asumir total responsabilidad por su participación y consecuencias aceptando que el comité organizador, los Clubes de base y FEPAD, declinan toda responsabilidad respecto a las consecuencias causadas por la violación de leyes, reglas u ordenanzas cometidas por los competidores, quedando dichas consecuencias bajo la única responsabilidad de aquellos quienes cometieron la acción.
- 12.2. Los Clubes, el Comité Organizador y FEPAD no se hacen responsables, ni actuarán como mediador de ningún accidente corporal y/o material que pudieran sufrir uno o más competidores y/o vehículos. Por lo tanto, los pilotos intervienen en la competencia por cuenta y riesgo propio y están bajo su exclusiva responsabilidad, Los daños y/o perjuicios y/o accidentes que los pilotos y/o sus vehículos pudieran ocasionar a terceros, sean personas y/o cosas, ya sea durante el desarrollo de la prueba, mientras el vehículo se encuentre en parque cerrado y/o en cualquier otra circunstancia durante el desarrollo de la competencia o fuera de ella.
Asimismo queda establecido que, los pilotos, copilotos, concursantes, auxilios mecánicos, periodistas y público en general, concurren a este evento bajo su exclusiva cuenta y riesgo, asumiendo entera responsabilidad sobre los accidentes (corporal y/o material) que pudieran sufrir, así como por los daños y perjuicios que pudieran ocasionar a terceros y a la propiedad ajena. Ni los Clubes, Comité Organizador, FEPAD, ni ninguna otra entidad o persona que en forma alguna vinculada al evento, podrá ser responsable de estos hechos antes, durante o después de la competencia, no teniendo por tanto, derecho a reclamo alguno, en caso de accidente o daño.
- 12.3. La FEPAD, el Comité de Organización y los Club de Base, DECLINAN TODA RESPONSABILIDAD respecto a las consecuencias causadas por la violación de leyes, reglas u ordenanzas cometidas por los competidores, quedando dichas consecuencias bajo la única responsabilidad de aquellos quienes cometieron la acción.
- 12.4. Toda persona que de una u otra manera esté vinculada a la competencia podrá contratar seguros individuales. Este requisito es obligatorio para todos los pilotos y copilotos deberán contar con la Póliza de Competencia Deportiva. El nombre de la empresa aseguradora y el teléfono de contacto deberán ser anotados en la ficha de inscripción y en la médica entregados a la organización en las revisiones administrativas.

- 12.5. El organizador no podrá ser acusado en ningún caso por los accidentes corporales o materiales que pudieran ocurrir a tripulaciones o concurrentes.
- 12.6. Bajo ningún aspecto se considerarán como participantes oficiales en la carrera a los vehículos de asistencia, incluso aquellos portando placas especiales con la identificación ASISTENCIA emitidas por el organizador.
- 12.7. Las licencias deportivas, la póliza del Soat y la Póliza de Competencia Deportiva deberán estar en todo momento en poder de la tripulación.

ART. 13. - PUBLICIDAD E IDENTIFICACIÓN OFICIAL

- 13.1. Cada vehículo participante deberá reservar los espacios para los autoadhesivos de los números de carrera con la publicidad obligatoria de los patrocinadores oficiales. La entrega de números se realizará de acuerdo al orden de inscripción de los equipos participantes. La organización se reserva el derecho de priorizar la entrega de números, con referencia a los resultados del año anterior o a solicitud de los pilotos. La numeración será de los vehículos de competencia será la que asigna la FEPAD al momento de expedir la licencia del Vehículo
- 13.2. Los paneles oficiales situados en los laterales tendrán las siguientes dimensiones:
 - 2 Números de Carrera de 25x25 para T3 y de 50cm x 50cm para la T1 y T2 ubicados en las puertas posteriores (obligatoria). Y en el techo No podrá haber otra numeración adicional a la oficial. Estos números tendrán en la parte inferior el nombre de un auspiciador de la competencia.
 - 2 paneles laterales de Publicidad Obligatoria del organizador de 25x25 para T3 y de 50cm x 50cm para la T1 ubicados en las puertas.
 - 3 tiras para el parabrisas de Publicidad Obligatoria del organizador de 10cm x 25cm para ambas categorías.
- 13.3. Los equipos deberán asegurar la buena colocación de las publicidades durante todo el transcurso de la prueba, bajo penalizaciones que pueden suponer desde un 50% de los derechos de inscripción en la primera infracción hasta el 200% en caso de reincidencia. En el supuesto de que el diseño del vehículo impida la ubicación de la publicidad obligatoria como establecen los puntos anteriores, será el Comisario Deportivo, durante las verificaciones, quien determine cómo situarla.

ART.14.- TARJETA DE CONTROL DE TIEMPOS

- 14.1. La Tarjeta de Control de Tiempos, es la tarjeta oficial de control de la carrera, conforme al formato de tarjeta de Control de Tiempos de FIA, su pérdida conlleva una penalización de 5 minutos, más la penalización correspondiente a cada uno de los PC no controlados, según el reporte escrito entregado por los PC.
- 14.2. A la salida de cada etapa los participantes deberán retirar una Tarjeta de Control en el que figurarán los tiempos impartidos y los máximos autorizados para recorrer cada Sector de Enlace si correspondiera y los CP de cada Etapa Especial Selectiva. La Tarjeta de Control deberá ser entregada al comisario responsable de cada control horario que anotará la hora de paso y lo devolverá al equipo. En los puntos de reabastecimiento es obligatorio entregar al ingreso la hoja de control de tiempos.
- 14.3. El equipo es el único responsable de su Tarjeta de Control, de su presentación en los controles y de la exactitud de las anotaciones hechas en él. Los oficiales de cada CP son los únicos autorizados a sellar el paso en la Tarjeta de Control.
- 14.4. Los equipos tienen la obligación, bajo pena de exclusión, de hacer controlar su paso por todos los puntos indicados en la Tarjeta de Control.
- 14.5. Toda modificación o rectificación hecha sobre la Tarjeta de Control que no esté visada por un oficial responsable podrá entrañar la exclusión.
- 14.6. La ausencia de un sello de control o la no presentación de la Tarjeta de Control en un CP entrañará una penalización de 15 minutos.
- 14.7. Al término de una Etapa Especial Selectiva, el equipo deberá entregar su Tarjeta de Control en el Control de Llegada.
- 14.8. Al término de cada Etapa Especial Selectiva le será entregado una nueva Tarjeta de Control y Rutómetro correspondiente a la siguiente etapa.

ART. 15.- NEUTRALIZACIONES

- 15.1. En caso de producirse intervalos importantes entre los participantes como consecuencia de retrasos o abandonos, la Organización podrá imponer paradas para permitir, de una parte un retorno al tiempo teórico y por otra, el reagrupamiento de los equipos restantes en carrera. El tiempo de parada será lógicamente diferente para cada equipo.
- 15.2. A la llegada a los reagrupamientos, los equipos entregarán al controlador su Tarjeta de Tiempos, recibiendo las instrucciones relativas a su nueva hora de salida. Inmediatamente después deberán conducir su vehículo al Parque Cerrado o de Trabajo, según corresponda. El orden de salida será el mismo que el de llegada.
- 15.3. La Dirección de Carrera a propuesta de los Comisarios Deportivos, podrá, por razones de seguridad, decidir la detención de una Etapa antes de su finalización. En ese caso, deberá instalarse un Control Horario para hacer las veces de fin de Etapa. Los tiempos recogidos servirán para establecer la clasificación de la Etapa.
- 15.4. Una etapa detenida podrá o no proseguirse, neutralizarse, seguir en convoy o quedar o no en régimen de Parque Cerrado, de acuerdo con la decisión de los Comisarios de la Prueba
- 15.5. La neutralización de una etapa o de un tramo supone la anulación de los tiempos logrados en la parte neutralizada, como así también de todas las penalizaciones aplicadas.

ART. 16.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

- 16.1. Todos los equipos participantes deben presentarse completos, con sus componentes y vehículo a las verificaciones previstas en el cronograma de la prueba y a la hora en que sean convocados
- 16.2. La salida será denegada a los equipos que se presenten a las verificaciones fuera de los plazos previstos, salvo en caso de fuerza mayor informados a tiempo y aceptado por los Comisarios Deportivos. Los equipos que lleguen tarde su hora máxima de revisión técnica, serán penalizados con una penalidad económica de S/1,000.00 que deberán ser cancelados antes de las verificaciones.
- 16.3. En las verificaciones administrativas se controlaran los documentos mencionados en el Reglamento Particular de la prueba:
 - Licencia de Piloto y Copiloto MINIMO TIPO "C" – Original y copia
 - Licencia de acompañante
 - Licencia del Vehículo
 - Tarjeta de Propiedad – Original y copia
 - Licencia de Conducir del piloto – Original y copia - Póliza de seguro contra accidente SOAT
 - Póliza de seguro para Competencia Deportiva.
 - Carta Notarial, autorizando el uso del vehículo, si fuera el caso - Pasaporte Técnico del vehículo.
 - Ficha Médica.
 - Comprobante del pago de Inscripción.
 - Certificado de Capacitación en el USO del Localizador SPOT y/u otro sistema de rastreo satelital emitido por el club organizador
- 16.5. Sólo los equipos que hayan pasado las verificaciones administrativas podrán presentarse con su vehículo, con los números puestos, a las verificaciones técnicas, que serán de tipo general:
 - Marca y modelo del vehículo
 - Conformidad aparente con el grupo en el que se ha inscrito.
 - Conformidad de los elementos de seguridad, primeros auxilios, comunicaciones y auxilio mecánico.
 - Conformidad del vehículo con el Reglamento de Tránsito.
- 16.6. El hecho de presentar un vehículo a las verificaciones técnicas o a un control técnico supone la aceptación implícita de las normativas. En caso de ser rechazado por inconformidad con el reglamento, al equipo se le otorgará un

tiempo determinado por el Director de la Prueba para poder hacer las reparaciones o modificaciones, si después de este tiempo el vehículo continúa sin cumplir la reglamentación solicitada, el equipo será excluido. La exclusión entraña la pérdida de los derechos de inscripción.

- 16.7. El participante es responsable, en todo momento, de la conformidad técnica de su vehículo. Eventualmente los comisarios podrán realizar Verificaciones Itinerantes en cualquier momento de la prueba, afectando tanto al estado general del vehículo, marcajes y equipamiento de seguridad como a los propios participantes y su equipamiento. El equipo que se niegue a realizar cualquiera de estas verificaciones será sancionado con la exclusión de la prueba.
- 16.8. La pérdida accidental de una marca de identificación deberá ser comunicada por escrito a los Comisarios Técnicos. Todo fraude constatado y, sobre todo, el hecho de presentar como intactas marcas de Identificación retocadas, entrañará la exclusión del equipo, así como la de cualquier otro participante o equipo que hubiera ayudado o facilitado la ejecución de la infracción.
- 16.9. Una verificación completa y detallada, incluyendo el desmontaje de cualquier parte del vehículo, podrá ser llevada a cabo en los vehículos primeros de cada grupo y categoría, y/o en cualquier otro vehículo, a criterio exclusivo del Colegio de Comisarios Deportivos, actuando tanto de oficio, como a consecuencia de una reclamación, o a petición del Director de la Prueba. La negativa a aceptar esta verificación final entrañará la exclusión.

ART. 17.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

- 17.1. Toda reclamación y apelación deberá ser presentada por escrito a mano y remitida al Director de la Prueba acompañada de la caución correspondiente. La caución se fija en S/ 500.00 soles.
- 17.2. Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes del vehículo, el reclamante deberá efectuar un depósito suplementario de garantía en prevención de los gastos generados por este trabajo. El importe de este depósito será fijado por la Dirección de la prueba, considerando la intervención que deba hacerse al vehículo.
- 17.3. Si la reclamación es injustificada, los gastos ocasionados por los trabajos y por el transporte del vehículo serán a cargo del reclamante; si es justificada serán a cargo del reclamado.
- 17.4. Si la reclamación es injustificada y los gastos ocasionados por la reclamación (verificación, transporte, etc.) son superiores al depósito de garantía efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante; si dichos gastos son inferiores, la diferencia le será devuelta.
- 17.5. El resultado de la reclamación será mediante oficio dirigido al reclamante y/o vía correo electrónico, en cualquier caso, los concursantes tienen derecho de apelación sobre las decisiones pronunciadas, de conformidad con lo establecido en el Capítulo XIII del Código deportivo Internacional.
- 17.6. Las reclamaciones podrán manifestarse hasta 1 hora después de finalizada la prueba, y deberán hacerse formalmente dentro de las 24hrs siguientes, con el respectivo pago de la caución, el manifestar la intención del reclamo compromete al pago de la caución, aunque el reclamo formal no se efectúe
- 17.7. Las apelaciones podrán hacerse hasta 24 hrs. después de comunicada la resolución del Colegio de Comisarios y estas serán elevadas a la Comisión de Justicia de la FEPAD.
- 17.8. Los reclamos por errores en los tiempos no requieren caución.
- 17.9. La premiación (podio) se realiza con o sin reclamos en la hora prevista

ART. 18- PREMIOS Y TROFEOS

18.1. CLASIFICACION GENERAL

Categoría T1 – Trofeos Piloto, Copiloto, para el primero, segundo y tercer lugar de cada fecha.

Categoría T2 – Trofeos Piloto, Copiloto, para el primero, segundo y tercer lugar de cada fecha.

Categoría T3 – Trofeos Piloto, Copiloto, para el primero, segundo y tercer lugar de cada fecha.

Categoría OPEN UTV – con turbo - Trofeos Piloto, Copiloto, para el primero, segundo y tercer lugar de cada fecha.

Categoría UTV de serie – Promocional - Trofeos Piloto, Copiloto, para el primero, segundo y tercer lugar de cada fecha.

- 18.2. Los Trofeos serán entregados exclusivamente a los titulares de los mismos, deberá haber por lo menos un miembro del Equipo en el podio de premiación, de lo contrario, recibirá una

penalización de 30 minutos para la siguiente fecha, Los Premios y Trofeos pueden ser modificados de acuerdo al Club de base Organizador

ART. 19.- ACCIDENTE

Todo el procedimiento en caso de accidentes propios o de otro equipo se encuentra en el **REGLAMENTO PARTICULAR DE LA PRUEBA, de cada Club Organizador, se recuerda que la ética exige detenerse cuando se constata un accidente de un equipo para asegurarse el modo de intervención más apropiado entre su intervención y la llegada del auxilio. De no hacerlo y de comprobarse el hecho, se penalizara al equipo con 60 minutos.**

ART.20.- CONSIDERACIONES ESPECIALES

Ante cualquier duda sobre la interpretación de los Reglamentos, será de aplicación lo establecido las prescripciones de Rally Cross Country de la FEPAD. La aplicación de la reglamentación FIA, ha sido considerada como el referente más válido para este tipo de pruebas, sin embargo la observación estricta de estos reglamentos no será necesaria en lo referido a las marcas homologadas en ellos, pudiendo utilizarse en los vehículos los elementos de seguridad aprobados por el RNDA, FEPAD y particularmente especificadas en el ANEXO 1 del presente reglamento.

Está prohibido el cambio de motor para cualquier vehículo. No se podrán reemplazar tampoco el vehículo de competencia en plena carrera por cualquier desperfecto mecánico que le impidiese continuar corriendo

ART. 21.- COMISARIOS Y AUTORIDADES

En cada fecha del CC 2016 se deberá contar con las siguientes autoridades:

Comisario FEPAD (Mínimo 1)
Comisario Deportivo del Club (1)
Comisario Técnico del Club (1) Director
de la Prueba
Director de la Prueba Adjunto
Secretario de la Prueba
Director de Seguridad
Director Medico
Juez de tiempos y vueltas
Jefe del Parque de Reparaciones y reabastecimientos
Se constituyen como jueces, todos los oficiales de la competencia.

El Club organizador designara a un miembro de su organización que será el encargado de acompañar a los heridos a los centros de salud para asegurarse de que reciban la atención medica pertinente y se quedara con el/los heridos hasta la llegada de un familiar que se haga cargo del herido...

Potestativamente el ADN Nacional (TACP) podrá designar un comisario, siendo obligatorio en competencias internacionales o en aquellas que participen competidores extranjeros.

Todos los oficiales de la competencia estarán identificados con Chalecos celestes y el médico, chaleco rojo.

Los costos de viáticos, transporte, alimentación de los Comisarios Deportivos TACP y FEPAD, serán asumidos por el Club Organizador.

ART 22 – COLEGIO DE COMISARIOS

Estará conformado por el Comisario Deportivo de FEPAD y el Comisario Deportivo del Club organizador en caso de un empate o de una discrepancia el Comisario FEPAD tiene voto dirimente.

En caso de participación de equipos extranjeros o potestativos en todas las pruebas, habrá un tercer comisario del TACP. En este caso el Comisario TACP presidirá el Colegio de Comisarios. Para ejercer la función de Comisario se debe contar con el certificado de haber participado en el curso para comisarios TACP-FEPAD.

ART. 23.- LOCALIZADOR GPS VIA SATELITE

Para el rally CC 2016 será obligatorio para todos los participantes, el uso de los SPOT SPOT y/o equipo de rastreo satelital que garantice la seguridad, los equipos deberán estar configurados con dos teléfonos de la organización, salvo que la prueba se desarrolle en caminos o trochas que hayan sido cerradas para el desempeño de la prueba, con lo que sería suficiente el uso de la Radio VHF, cada Club Organizador deberá impartir una charla técnica y de seguridad antes del inicio de la fecha, para este año es Obligatorio que los Tripulantes lleven una capacitación en el uso del Spot o sistema equivalente de rastreo satelital, demostrado mediante un certificado al momento de la inscripción, este certificado debe ser emitido por el club organizador

ART. 24 – EQUIPOS DE RESCATE

Los equipos de rescate estarán conformados como mínimo por 6 camionetas de rescate debidamente equipadas con camillas de rescate, tipo canastilla, elementos de anclaje para las camillas, un botiquín de primeros auxilios debidamente equipados conforme a anexo FEPAD, adicionalmente deberán contar con elementos de rescate (eslinga) y planchas para arena (2) y dos ambulancias debidamente equipadas por cada 150 kilómetros de especiales cronometrados

Las camionetas de rescate y las ambulancias deberán contar con equipó SPOT y donde haya cobertura de servicio de telefonía móvil comprobada se podrá usar teléfonos celulares en caso contrario deberán contar con teléfonos satelitales. .

El Director de la Prueba será el responsable de la distribución de los vehículos de rescate así como realizar las coordinaciones para el acceso y evacuación de los lugares reportados como riesgo de seguridad.

Un día antes de la prueba deberá hacer el recorrido con todos los conductores de los vehículos de rescate a fin de indicarles en el terreno sus ubicaciones, durante la prueba y las rutas más rápidas y seguras de evacuación en cada especial cronometrado. El director de la prueba informara por escrito a los comisarios sobre la realización y las personas que participaron señalando el vehículo de rescate asignado a cada uno.

Cada camioneta de rescate contara con un paramédico debidamente capacitado por el Director Médico del Club para extraer heridos y poder brindar adecuados primeros auxilios así como seguir un protocolo de evacuación.

El Director Médico estará en contacto permanente durante la prueba con las camionetas de rescate y ambulancias.

En caso de una evacuación de emergencia el Director Médico deberá monitorear al herido hasta el centro de salud y en caso de que no hubiera las condiciones necesarias para su atención coordinara la evacuación a otro centro de salud donde se garantice la atención del herido.

El Director Médico deberá ser un profesional con experiencia en competencias capacitado por alguno de los Médicos que han seguido el curso FIA o que hayan sido evaluados y aprobados Para ejercer la función en el Dakar Series o el Dakar.

Las fichas médicas de los participantes así como la copia de los seguros de los competidores deberán estar a disposición del Director Médico en el Centro de Control de la Prueba.

ART.25 – MANUALES DE FUNCIONES

Los clubes organizadores deberán contar con un manual de funciones para cada puesto de oficial en una competencia, cada oficial debe haber sido capacitado por el club y conocer sus funciones.

Los clubes organizadores deberán presentar a la FEPAD los manuales de funciones antes de la primera prueba del 2016.

En el RPP el club organizador deberá indicar el nombre de las personas que desempeñaran el cargo de oficiales en la prueba, los mismos que deberán haber sido capacitados por el club organizador para desempeñar la función asignada antes de la prueba.

ANEXO 1

ELEMENTOS DE SEGURIDAD

Cinturones o arneses

Deberán ser de fabricación exclusiva para competencias, de marca reconocida, con aprobación FIA 8853/98 o 8854/98, o SFI 16.1 y SFI 16.5 de no menos de 3 pulgadas de ancho y con no más de 5 años de fabricación y estos deberán ser mínimo de 5 puntos.

No deberán presentar signos exteriores de deterioro como decoloración o deshilacha miento de sus fibras; como tampoco óxido en las hebillas.

Todos aquellos arneses que figuren en la lista técnica N° 24 de la FIA, están autorizadas.

Asientos o Butacas

Deberá ser aprobada bajo normas FIA 8855/1999 o 8862/2009, o por ente que corresponda según su origen, que certifique su aptitud para competencias.

Deberá tener visible el número de certificación y la fecha de producción. Esta certificación tendrá una validez de 5 años a partir de la fecha de producción.

Todas las butacas que figuren en la lista técnica N° 12 de la FIA están autorizadas.

Mamelucos

Es obligatorio el uso de un uniforme ignifugo este deberá ser del tipo “tejido limpio resistente al fuego” es decir de tejido o tela retardante de la acción del fuego, que no requiera aditivos retardantes por cuenta del usuario. (Ejemplo PBI, Kevlar, FTB, Carbon-Kevlar, Nomex III, etc.)

Deberán ser de marca reconocida y homologadas bajo norma FIA, SFI 3.2 A/5 o aprobaciones similares que comprueben su utilización en competencias automovilísticas. Toda aquella indumentaria que figure en la lista técnica N° 27 de la FIA está autorizada.

Cascos

Deberán contar con aprobación bajo norma FIA, SFI o entidad que corresponda según su país de origen que certifique su aptitud para ser usado en competencias de automovilismo.

Todos aquellos cascos que posean las normas reconocidas en la lista técnica N° 25 están autorizados. Todos los cascos caducarán a los 7 años de su fabricación.

Zapatillas y topa interior homologada

Altamente recomendado para todas las tripulaciones.

Hans Device

Es de uso OBLIGATORIO para el presente Campeonato

Guantes

Para el piloto es obligatorio el uso de guantes ignífugos, este deberá ser del tipo "tejido limpio resistente al fuego" es decir de tejido o tela retardante de la acción del fuego, que no requiera aditivos retardantes por cuenta del usuario. (Ejemplo PBI, Kevlar, FTB, Carbon-Kevlar, Nomex III, etc.) Deberán ser de marca reconocida y homologadas bajo norma FIA, SFI 3.2 A/5 o aprobaciones similares que comprueben su utilización en competencias automovilísticas. Toda aquella indumentaria que figure en la lista técnica N° 27 de la FIA está autorizada.

ESTRUCTURAS DE SEGURIDAD – JAULA DE COMPETICION

La instalación de una estructura de seguridad es obligatoria.

Debe estar:

a.- Para los vehículos T1 y T2 de acuerdo al Anexo J Art. 283 del año donde se le otorgo la primera licencia de Concurrente

b.- Para los UTV de acuerdo al Anexo J Art 253

c.- Se recuerda que para los vehículos T1, según los artículos 285, *"Todos los tubos que conforman la estructura de seguridad, tal como se encuentran definidas en el artículo 283-8.3.1 (dibujos 253-1, 2653-2, 253-3) 50x2mm (2"x0, 083")* o su reemplazo usando tubos de venta nacional de acuerdo al artículo siguiente.

d.- Para competencia de carácter nacional se permite reemplazar los materiales y medidas mínimas de los tubos Exigidos por los artículos 253-8.3.3 y 283-8.3.3 por los de fabricación nacional de la siguiente manera:

Donde se exija tubos de 50x2mm (2"x0, 083"), podrá ser reemplazado por Tubo de fierro negro Standard ISO 65 de 2" espesor nominal 3.0mm

Donde se exija tubos de 38x2.5mm (1.5"x0.095") o 40x2, 0mm (1,6"x0, 083"), podrá ser reemplazado por Tubo de fierro negro Standard ISO 65 de 1 ¼" espesor nominal 3.0mm

e.- Para las competencia nacionales, para las UTV, si bien es cierto de acuerdo al art 253-8.3.2.1.1 se exige para los vehículos a partir de 01/01/2002 el **tirante diagonal** según el esquema del dibujo 253-7, se autoriza usar los esquemas 253-4 y 253-5

Cortacorriente

Deberá cortar el pase de corriente de la batería y del alternador para cualquier equipo del vehículo y la llave deberá estar al alcance del piloto y copiloto y con los arneses puestos y correctamente señalados También deberá colocarse otro jalador o botón en la parte externa y delantera de la cabina correctamente señalado.

Extintor

Se deberá contar con un sistema de extintor central homologado con llaves de activación desde el interior y desde el exterior del vehículo, adicionalmente se debe contar con mínimo un extintor de mano al alcance de la tripulación y de un peso no menor a 1k

Pértiga

Sera obligatorio el uso de una pértiga, deberá tener una altura de 3.5mt desde el piso y llevara una bandera de color Naranja Fosforescente (De Uso Común) de mínimo de 30cmsx20cms

Banderas de seguridad

Deberá contarse con dos banderas de 1.20 cm de alto de color amarillo y roja para marcar zonas de peligro o accidente.

ANEXO 2

EQUIPAMIENTO DE PRIMEROS AUXILIOS, SUPERVIVENCIA, COMUNICACIÓN Y AUXILIO

MECANICO

Su aplicación será según exigencias del equipo médico de la competencia especificadas por cada fecha.

1.- Las tripulaciones deben llevar a bordo el equipamiento médico y de supervivencia exigido por la organización.

A - Equipamiento Médico: Cada vehículo debe llevar un pequeño botiquín médico de primeros auxilios que incluya:

Libro de primeros auxilios, que contenga información de vendajes, fracturas, hemorragias, deficiencia de signos Vitales.

- Un colirio (nafazolina cloridrato o equivalente)
- Un analgésico (aspirina o equivalente)
- Apósitos estériles grandes y medianos. Gasas estériles grandes, medianas y chicas. Un rollo de tela adhesiva, de papel o antialérgica. Una caja de parches curitas, algodón.
- Un desinfectante de la piel (Bialcol, Povidona yodada o equivalente)
- Tijeras
- Cuchillo Afilado o bisturí
- Guantes de látex o de procedimiento.

B - Equipamiento de Supervivencia y auxilio mecánico: Cada vehículo debe llevar (obligatorio)

- Un bidón de agua de 2lt o camel bag por tripulante como mínimo
- Una eslinga de desatollo de 9 metros.
- Una linterna o lámpara de bolsillo.
- Un espejo (para hacer señales)
- Una brújula
- Un paquete de fósforos o un encendedor
- Dos bengalas de emergencia.
- Una compresora de aire para inflar llantas.
- Gata y llave de ruedas.

A cualquier tripulación que no presente la totalidad de este equipo de supervivencia en la largada de una etapa, se le prohibirá la largada hasta que esta situación sea rectificadada y puede incurrir en una penalidad que puede llegar a la exclusión, aplicada por el Colegio de Comisarios Deportivos del Evento en el caso de una segunda infracción. El equipamiento de seguridad y supervivencia debe estar fácilmente accesible para que pueda ser eventualmente controlarlo en la largada de cada etapa, mientras los competidores permanecen sentados en el vehículo.

1.2 Sistema de comunicaciones:

fepad

FEDERACION PERUANA DE
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

fepad

FEDERACION PERUANA DE
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

fepad

FEDERACION PERUANA DE
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

Cada vehículo, deberán tener un sistema de comunicaciones VHF y un Spot para uso en caso de emergencia. Cualquier uso del sistema sin una razón de urgencia resultará en la exclusión del evento y el competidor deberá afrontar la responsabilidad financiera en el caso de una intervención por parte de la organización. Las frecuencias y teléfonos de emergencia serán entregadas por la organización en la charla de pilotos