



# PRESCRIPCIONES GENERALES DE RALLY PGR 2026

## CONTENIDO

CAPÍTULO I: DEFINICIONES.....	4
1.1 Rally.....	4
1.2 Rally de un campeonato regional /zonal.....	4
1.3 Rally de un campeonato nacional.....	4
1.4 Rally Internacional.....	4
1.5 Día.....	5
1.6 Prueba especial.....	5
1.7 Sectores.....	5
1.8 Sección.....	5
1.9 Reagrupamiento.....	5
1.10 Neutralización.....	5
1.11 Parque Cerrado.....	5
1.12 Zona Técnica.....	5
1.13 Anexos.....	6
1.14 Tarjeta de tiempos.....	6
1.15 Competidor.....	6
1.16 Tripulación.....	6
1.17 Duración de un Rally.....	6
1.18 Tarjeta Amarilla.....	7
1.19 Tarjeta Azul.....	7
1.20 FASDA.....	7
1.21 Oficiales de rally.....	7
1.22 Reunión de Pilotos.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
CAPÍTULO II: CONDICIONES GENERALES.....	8
2.1 Vehículos admitidos.....	8
CAPÍTULO III: REGLAMENTO PARTICULAR.....	9
3.1 Condiciones de publicación.....	9
3.2 Enmiendas al Reglamento Particular – Anexos.....	11
3.3 Aplicación e interpretación del Reglamento.....	12
CAPÍTULO IV: OFICIALES.....	12
4.1 Comisarios Deportivos de la prueba.....	12
4.2 Observador.....	13
4.3 Delegado de Seguridad.....	13
4.4 Control de la ruta y las pruebas especiales por parte de los oficiales.....	14

**PGR 2026**

CAPÍTULO V: INSCRIPCIONES .....	14
5.4    Derechos de inscripción:.....	16
CAPÍTULO VI: SEGURO .....	17
CAPÍTULO VII: TRIPULACIONES .....	18
CAPÍTULO VIII: ITINERARIO - LIBRO DE RUTA - TARJETA DE TIEMPOS.....	18
8.1    Libro de Ruta .....	18
8.2    Intervalos entre horas de largada .....	19
8.3    Tarjeta de Tiempos.....	19
8.4    Documentos estándar.....	20
CAPÍTULO IX: PLACAS DEL RALLY, PUBLICIDAD OBLIGATORIA Y NÚMEROS DE COMPETENCIA .....	20
9.1    Placa del rally .....	20
9.2    Publicidad obligatoria.....	20
9.3    Numeración.....	21
1.23  Nombres del piloto / copiloto (navegante) .....	22
CAPÍTULO X: PUBLICIDAD .....	23
CAPÍTULO XI: CIRCULACIÓN .....	23
CAPÍTULO XII: REPARACIONES-ASISTENCIA-COMBUSTIBLE .....	24
12.1  Parque de Asistencia y zonas de libre asistencia .....	24
12.2  Definición de “Asistencia Prohibida”.....	25
12.3  Parques de Asistencia .....	26
12.4  Vehículos en Parques de Asistencia .....	27
12.5  Reabastecimiento .....	27
12.1  Combustible.....	29
CAPÍTULO XIII: NEUMÁTICOS – RUEDA DE REPUESTO .....	29
CAPÍTULO XIV: RECONOCIMIENTO .....	29
14.1  Condiciones .....	29
14.2  Vehículos de reconocimiento. ....	30
CAPÍTULO XV: VERIFICACION ADMINISTRATIVA Y TÉCNICA.....	30
15.1  Verificación Técnica antes de la largada y durante el rally.....	30
15.2  Control Final.....	32
CAPÍTULO XVI: LARGADA Y NUEVA LARGADA.....	33
CAPÍTULO XVII: TARJETA DE TIEMPOS .....	34
CAPÍTULO XVIII: PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES.....	35

**PGR 2026**

18.1	Disposiciones generales.....	35
18.2	Señalización de los controles.....	36
18.3	Zona de control.....	37
18.4	Controles de paso.....	37
18.5	Controles horarios.....	38
18.6	Procedimiento de registro.....	38
18.7	Hora de partida de los controles.....	39
18.8	Puesta fuera de carrera (descalificación):.....	41
18.9	Controles de reagrupamiento.....	42
CAPÍTULO XIX: PRUEBAS ESPECIALES (PE) Y ENLACES.....		43
CAPÍTULO XX: PARQUE CERRADO.....		50
CAPÍTULO XXI: RESULTADOS.....		52
CAPÍTULO XXII: EMPATES.....		53
CAPÍTULO XXIII: MINUTAS – INFORMES FINALES.....		54
CAPÍTULO XXIV: RECLAMACIONES Y APELACIONES.....		54
CAPITULO XXV: COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL.....		55
CAPITULO XXVI: CEREMONIA DEL INICIO DEL RALLY.....		55
CAPÍTULO XXVII: RECAPITULACIÓN DE LAS PENALIDADES.....		56
CAPÍTULO XXVII: PLAN DE SEGURIDAD.....		57
<b>ANEXOS.....</b>		<b>61</b>

## PRESCRIPCIONES GENERALES DE RALLY - PGR

El propósito de las presentes Prescripciones Generales de Rally (las Prescripciones), es establecer el marco de reglas aplicables a la organización de rallies que se disputen en el territorio de la República del Perú, sin perjuicio de las particularidades de cada Campeonato conforme a sus propios reglamentos.

Cualquier infracción o desviación a estas regulaciones serán informadas al Colegio de Comisarios, quienes podrán imponer una penalización de acuerdo con lo que indica al Capítulo VI del RNDA y/o el ARTÍCULO 12 del CDI en lo que corresponda.

Las Prescripciones detallan, completan y en ciertos lugares clarifican las condiciones generales descritas en los siguientes:

- Código Deportivo Internacional y sus Anexos (el Código).
- Reglamento Nacional del Deporte Automotor (R.N.D.A.)
- Reglamento del Campeonato Nacional de Rally
- Reglamentos de Campeonatos Zonales de Rally
- Reglamentos de Campeonatos Regionales de Rally

**PGR 2026**

Sólo el Consejo Directivo FEPAD puede conceder excepciones a las Prescripciones, al RNDA y a los reglamentos que de ella dependen.

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

El Director de la Prueba es el responsable de la aplicación de estas reglamentaciones y de las que se mencionan en el Reglamento Particular de la Prueba durante la disputa del rally, y debe informar a los Comisarios Deportivos de cualquier hecho importante que haya ocurrido y requerido la aplicación de estas reglamentaciones o de las del reglamento particular del rally.

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

***Esta reglamentación tiene vigencia desde el 01 de febrero de 2026 y deja sin efecto cualquier reglamentación anterior.***

## CAPÍTULO I: DEFINICIONES

### 1.1 Rally

Prueba en camino a una velocidad media impuesta, que se desarrolla total o parcialmente en caminos abiertos a la circulación normal. Un rally está constituido por un itinerario único, el cual debe ser seguido por todos los vehículos, o por varios itinerarios que conducen a un mismo punto de reagrupamiento fijado de antemano, y seguido de único itinerario.

El recorrido puede incluir una o varias pruebas especiales o tramos cronometrados, así como tramos de enlace.

La distancia mínima de un rally es de 60 km y máximo 100 km, de pruebas especiales por día de carrera

### 1.2 Rally de un campeonato regional /zonal

Es una prueba organizada por un Club de Base en la que pueden participar pilotos y copilotos (navegante / acompañante) con licencia de piloto FEPAD TIPO C **PGR 2026** superior y Licencia de Copiloto (navegante/acompañante). También pueden participar pilotos y copilotos (navegante/acompañante) con la respectiva Licencia Internacional FIA y que cuente con la autorización de su ADN - FIA participar en la prueba.

### 1.3 Rally de un campeonato nacional

Es una prueba organizada por un Club de Base en la que pueden participar pilotos y copilotos (navegante / acompañante) con licencia de piloto FEPAD TIPO B y Licencia de Copiloto (navegante/acompañante). También pueden participar pilotos y copilotos (navegante/acompañante) con la respectiva Licencia Internacional FIA y que cuente con la autorización de su ADN - FIA participar en la prueba.

### 1.4 Rally Internacional

Es una prueba organizada por un Club de Base con autorización de FEPAD y la autorización de una Región FIA, que forma parte del Calendario anual de FIA.

## 1.5 Día

Cada parte del rally, separado por un tiempo mínimo de detención fijo.

## 1.6 Prueba especial

Pruebas de velocidad cronometradas en caminos cerrados para rally.

## 1.7 Sectores

Los itinerarios entre dos controles horarios se denominan sectores.

## 1.8 Sección

Puede ser determinada entre:

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

## 1.9 Reagrupamiento

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

PGR 2026

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

## 1.10 Neutralización

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

## 1.11 Parque Cerrado

Zona en la cual no se pueden hacer reparaciones ni intervención externa alguna, excepto en los casos expresamente previstos para ello en los Reglamentos de Campeonato y/o en el Reglamento Particular de la Prueba.

## 1.12 Zona Técnica

Es una zona separada por dos Controles Horarios a los efectos de que los Comisarios Técnicos efectúen verificaciones.

## 1.13 Anexos

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

Los anexos deben estar numerados y fechados. Los competidores, pilotos y copilotos deben confirmar que los hayan recibido mediante firma y/o medio digital.

Los anexos son emitidos:

- Por los Organizadores, hasta la instalación del Colegio de Comisarios, previa autorización de la Comisión de Rally de la FEPAD, salvo en lo relativo a modificaciones del itinerario, o al programa de reconocimientos.
- Por los Comisarios Deportivos de la prueba, durante todo el desarrollo de la competencia, excepto por modificaciones en el itinerario que pueden ser hechos por el Director de la Prueba.

## 1.14 Tarjeta de tiempos

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

**PGR 2026**

## 1.15 Competidor

Entidad física o legal.

## 1.16 Tripulación

La tripulación está conformada por dos personas a bordo en cada automóvil. Los dos miembros de la tripulación se denominarán piloto y copiloto (navegante/acompañante).

## 1.17 Duración de un Rally

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

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

## 1.18 Tarjeta Amarilla

La Comisión de Rally puede apercibir con una tarjeta amarilla al Club de Base organizador de un evento si se observa una grave falta de seguridad en las manifestaciones y a propuesta está el Consejo Directivo FEPAD puede decidir no incluir un evento que haya recibido una tarjeta amarilla en el calendario del año siguiente.

## 1.19 Tarjeta Azul

La Comisión de Rally puede sancionar con una tarjeta azul a un Club de Base organizador de eventos si se observa una falta grave de cumplimiento con los reglamentos y los compromisos asumidos (itinerario, estructura organizativa, etc.). Para ser incluido en el calendario del año siguiente, el organizador debe aceptar e implementar la lista de correcciones decididas por la Comisión de Rally.

## 1.20 FASDA

Es el Fondo de Apoyo en caso de accidentes, el cual se rige por su propio reglamento. En los casos de eventos para rally, se deberá registrar obligatoriamente, los datos del piloto y copiloto de rally que participaran en el evento; dicha información debiera ser presentada mediante formulario digital estandarizado, administrado y exigido por la FEPAD, como requisito previo a la competencia. El formulario tendrá carácter de declaración jurada, siendo responsabilidad del concurrente consignarse de forma expresa el nombre del único beneficiario.

PGR 2026

## 1.21 Oficiales de rally

Un oficial de rally es un funcionario o mariscal encargado de garantizar el orden, la seguridad y el cumplimiento del reglamento durante una competencia de rally, desde la dirección de carrera (comisarios) hasta la supervisión de rutas (mariscales) y la gestión de tiempos, siendo sus roles cruciales para la correcta ejecución y equidad de la prueba. Los OFICIALES DEBEN ESTAR DEBIDAMENTE identificados, portando en todo momento un gafete visible que indique claramente su nombre y función asignada dentro de la competencia,

## CAPÍTULO II: CONDICIONES GENERALES

### 2.1 Vehículos admitidos

2.1.1 Serán admitidos únicamente las clases mencionadas en la siguiente lista:

#### CATEGORIAS FIA

CLASES	GRUPOS	NUMERACIÓN
<b>RC2</b>	Grupo Rally 2: Autos Grupo Rally 2 en conformidad con el Art. 261 del anexo J. Grupo Rally 2 Kit (VR4K) Autos equipados con el kit R4 conforme al Art. 260E del Anexo J.	30 - 59
<b>RC3</b>	Rally3 (atmosférico sobre 1390cc hasta 2000cc y turbo sobre 927cc hasta 1620cc Autos Grupo Rally 3 homologados desde el 01/01/2021 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2025	
<b>RC4</b>	Rally4 (atmosférico sobre 1390cc hasta 2000cc y turbo sobre 927cc hasta 1333cc Autos Grupo Rally 4 homologados desde el 01/01/2019 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2025 Autos Grupo R2 homologados antes del 31/12/2018 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2018	60 - 79 <b>PGR 2026</b>
	R3 (atmosférico sobre 1600cc hasta 2000cc y turbo sobre 1067cc y hasta 1333cc Autos Grupo R homologados antes del 31/12/2019 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2019	
	R3 (Turbo / hasta 1620 cc / nominal) Autos Grupo R homologados antes del 31/12/2019 en conformidad con el Art. 260D del Anexo J 2019	
<b>RC5</b>	Rally5 (atmosférico hasta 1600cc y turbo hasta 1333cc) Autos Grupo Rally 5 homologados desde el 01/01/2019 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2025	80 - 89
	Rally5-kit (atmosférico o turbo hasta 1600cc) Autos Grupo Rally5-kit homologados desde el 01/01/2024 en conformidad con el Art. 260B del Anexo J 2025)	
	Rally5 (atmosférico hasta 1600cc y turbo hasta 1067cc) Autos Grupo R1 homologados antes del 31/12/2018 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2018	

#### CATEGORIAS FEPAD

CLASES	GRUPO	NUMERACIÓN
<b>UTV</b>	RCC	11 al 29
<b>Rally Promocional<sup>1</sup></b>	Promocional	90 al 99
<b>Super 1600</b>	S1600	100 al 299
<b>Super 2000</b>	S2000	300 al 399
<b>Super Turismo</b>	ST	400 al 499

<sup>1</sup> Exclusivo para campeonatos regionales, cuyo pilotos participantes debe tener una edad máxima de 25 años. El plazo máximo de permanencia es de 3 años. Los participantes exclusivos de esta categoría tendrán beneficios en el costo de licencias y retribución del costo de inscripciones.

<b>Camionetas</b>	Nacional	500 al 549
	T1	
<b>Tracción Integral Ligth</b>	TIL	600 al 699
<b>Traccion Integral Nacional</b>	TIN	700 al 799
JOYNER <sup>2</sup>	JOYNER	800 A 810

- 2.1.2 Los clubes de base deben incluir obligatoria y únicamente todas estas clases en todas las competencias que formen parte del calendario presentado a la FEPAD, solo podrán cambiar de numeración por razones sustentadas y previa autorización de la Comisión de Rally FEPAD. El cambio de numeración no implica la autorización de modificaciones alguna a lo establecido en el reglamento técnico de la categoría a la que pertenece.
- 2.1.3 Se autoriza la participación, aunque exista un solo vehículo por clase.

## CAPÍTULO III: REGLAMENTO PARTICULAR

**PGR 2026**

### 3.1 Condiciones de publicación

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

- El RNDA
- Prescripciones Generales de Rally.
- El Reglamento del Campeonato Nacional de Rally.
- El Reglamento de los Campeonatos Zonales y Regionales.
- Todas las reglamentaciones e interpretaciones publicadas en Boletines Oficiales de la FEPAD.

Y debe contener lo siguiente:

- El nombre, el tipo y la definición de la competencia.
- Una mención que especifique que la prueba se somete al presente RNDA, sus anexos y referencia al CDI y sus anexos.

<sup>2</sup> Exclusivo para campeonatos regionales.

- La composición del Comité de Organización, que debe incluir los nombres de las personas que lo componen.
- El lugar y la fecha de la prueba.
- Una descripción detallada de las competencias previstas. (longitudes y sentido de recorrido, categorías de los automóviles admitidos, limitación del número de competidores - si procede)
- Toda información útil sobre las inscripciones.
- Toda información útil relativa a los seguros, si procede.
- Las fechas, horas y tipo de salidas, con indicación de los hándicaps, si los hubiera.
- Los nombres de los Comisarios Deportivos y demás Oficiales.
- Autorizaciones o especificaciones técnicas especiales para esta prueba: faros, faldones, parabrisas y plumillas, parachoques.

3.1.2 El Reglamento Particular que los organizadores deseen imponer debe mencionar explícitamente todas las reglas complementarias y **PGR 2026** condiciones, las cuales deben estar en conformidad con los textos reguladores.

3.1.3 El borrador del Reglamento Particular debe enviarse a la FEPAD vía correo electrónico, UNICAMENTE en formato Word, anexando el Libro de Ruta (cuyas referencias no excedan entre una y otra, los 3 km) y el plan de seguridad, por lo menos: 30 días calendario antes del comienzo de la prueba, para obtener su aprobación.

- Como máximo, a los dos (02) días hábiles posteriores a la recepción del borrador del Reglamento Particular, la FEPAD informará al club organizador sobre cualquier modificación que deba hacerse.
- Como máximo, a los dos (02) días hábiles posteriores a la recepción por parte del club de las modificaciones planteadas por la FEPAD, el Club deberá entregar el borrador del RPP, con las correcciones solicitadas por la FEPAD.

- Como máximo, al siguiente día hábil posterior a la recepción del borrador final del Reglamento Particular, la FEPAD enviará la autorización de la carrera, de ser el caso.

Debe observarse obligatoriamente los requerimientos estipulados en el Art. 22° del RNDA.

- 3.1.4 El logotipo de la FEPAD debe aparecer en la tapa del Reglamento Particular de cada una de las pruebas de rally autorizadas en territorio de la República del Perú, así como en los Anexos y en la primera página de las clasificaciones no oficiales y oficiales.
- 3.1.5 Los clubes organizadores están en la obligación de publicar en su página web o redes sociales el Reglamento Particular de la Prueba, bajo sanción por parte de la FEPAD en caso de desacato.
- 3.1.6 El Reglamento Particular debe especificar dónde y cuándo se exhibirán los resultados oficiales.

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

**PGR 2026**

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

- 3.2.1 Las cláusulas del Reglamento Particular sólo pueden enmendarse de acuerdo con el RNDA y/o PGR.
- 3.2.2 Cualquier enmienda o cualquier cláusula adicional se anunciará por medio de anexos fechados y numerados, que serán parte integrante del reglamento particular.
- 3.2.3 Los anexos serán emitidos por el Comité Organizador, hasta antes que se instale el Colegio de Comisarios, con la aprobación de la Comisión de Rally de FEPAD.
- 3.2.4 Estos anexos se exhibirán en la Secretaría, en la sede del rally y en el (los) tablero(s) oficiales de noticias, y también se les comunicarán directamente a los participantes, quienes deben dar acuse de recibo por medio de su firma, a menos que sea materialmente imposible durante el desarrollo del rally.

3.2.5 Los Anexos deben ser impresos en papel de color amarillo.

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

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

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

3.3.2 Cualquier reclamo presentado por una tripulación se remitirá a los Comisarios Deportivos para que deliberen y decidan al respecto.

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

3.3.4 El piloto asume la responsabilidad del concurrente cuando este último no esté a bordo del auto durante el rally. **PGR 2026**

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

## **CAPÍTULO IV: OFICIALES**

### **4.1 Comisarios Deportivos de la prueba**

4.1.1 El Colegio de Comisarios Deportivos de un rally autorizado por la FEPAD en territorio de la República del Perú siempre deberá comprender como mínimo dos miembros. La FEPAD puede nombrar hasta 02 miembros (incluido el Presidente) y uno por el CLUBA que organiza el rally.

4.1.1.1 En las pruebas de un Campeonato Zonal o Regional: Mínimamente 02 Comisarios Deportivos, uno o más designados por la FEPAD (incluido el Presidente), y uno por el CLUBA organizador. Un Delegado Técnico designado por la FEPAD y uno **adjunto** designado por el CLUBA organizador.

4.1.1.2 En pruebas del Campeonato Nacional: 01 Comisarios Deportivos designados por la FEPAD (Presidente), 01 Comisario Deportivo designado por el TACP y uno por el CLUBA organizador. Un Delegado Técnico designado por la FEPAD y uno o más **adjuntos** designados por el CLUBA organizador.

4.1.1.3 En pruebas que sean validas por campeonatos regionales FIA y/o reconocidas en el calendario FIA, se podrá contar con un colegio de Comisarios por cada campeonato, según las especificaciones reglamentarias de las Pruebas regionales FIA y/o autorización FIA de la prueba. Igual razón se aplica a los delegados técnicos.

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

4.1.3 Los Comisarios Deportivos, deberán nombrarse y actuar de acuerdo con lo mencionado en el artículo 47° del RNDA, en el caso de los demás oficiales, deberá remitirse al Art. 11 del CDI.

**PGR 2026**

## **4.2 Observador**

4.2.1 En los rallies de los campeonatos regionales, zonales y nacionales, la FEPAD podrá designar un observador.

4.2.2 Ningún observador de la FEPAD. puede ser al mismo tiempo Comisario Deportivo del mismo rally.

## **4.3 Delegado de Seguridad**

La FEPAD puede designar un delegado de seguridad, que es específicamente responsable de controlar la seguridad del público en el rally.

#### 4.4 Control de la ruta y las pruebas especiales por parte de los oficiales

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

4.4.1.1 Deberán exhibir un adhesivo distintivo en el parabrisas del vehículo.

El mismo será considerado como pase libre y provisto por el Organizador.

4.4.1.2 Su entrada en la ruta de pruebas especiales debe tener lugar por lo menos 30 minutos antes de la hora de largada del COCHE 0.

4.4.1.3 Si el COCHE 0 los alcanza mientras están en la ruta de una prueba especial, deben detenerse, estacionar y esperar que pase el auto “barredora” antes de continuar.

### CAPÍTULO V: INSCRIPCIONES

**PGR 2026**

5.1 La fecha máxima del cierre de inscripciones deberá ser al menos dos días antes de la revisión técnica inicial de los vehículos. Debe ser mencionada en el Reglamento Particular de la Prueba.

5.1.1 Las inscripciones se realizan de manera presencial y podrán efectuarse además por E-mail, al correo electrónico especificado en el reglamento Particular para tal fin, emitido antes de la fecha y hora del cierre de inscripciones con su acuse de recepción, conteniendo las siguientes especificaciones:

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

- 5.1.2 La inscripción efectuada por E-mail y/o medios digitales, se perfeccionará mediante la firma de los formularios oficiales en la oportunidad de la Verificación Administrativa previa a la competencia.
- 5.1.3 No se admitirán inscripciones colectivas, es decir de más de un vehículo por formulario de inscripción.
- 5.1.4 Las tripulaciones deberán presentar las Licencias deportivas FEPAD y/o FIA vigentes en la oportunidad de inscribirse y toda vez que le sean solicitadas.
- 5.1.5 No podrán participar de la prueba aquellos pilotos, copilotos(navegantes/acompañantes) y/o titulares de licencia de concurrente que hallándose regularmente inscritos, mantengan deudas pendientes por competencias pendientes con la FEPAD o con cualquier otra entidad afiliada a ella.
- 5.1.6 Los participantes extranjeros (no residentes en el Perú) que no porten licencia FEPAD (piloto, copiloto y/o competidor) deben presentar una autorización de su ADN según el Artículo 3.9.4.a del CDI.
- 5.1.7 Salvo en los casos previstos en las presentes disposiciones, no pueden hacerse enmiendas en la solicitud de inscripción. Sin embargo, el competidor podrá reemplazar libremente el auto declarado en la solicitud de inscripción por otro de la misma categoría o grupo, hasta el momento de la verificación técnica.
- 5.1.8 Está prohibido hacer cualquier cambio de concurrente después de cerradas las inscripciones.

**PGR 2026**

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

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

Solo la FEPAD, mediante la comisión de Rally puede autorizar el reemplazo de los dos miembros de la tripulación

- 5.1.9 No podrán participar de la prueba aquellos pilotos que su Licencia Deportiva este suspendida administrativamente. Ejemplo: La licencia de conducir MTC de un piloto no se encuentre vigente a la fecha de la verificación administrativa, por lo tanto, su Licencia Deportiva está suspendida administrativamente.
- 5.2 En caso de que se demuestre, en el momento de la verificación técnica, que un auto no corresponde en su presentación a la categoría o grupo en la cual fue admitido, este auto puede, a propuesta de los encargados de la verificación técnica, ser transferido al grupo y/o clase adecuados, por decisión de los Comisarios Deportivos, con aceptación del competidor.
- 5.3 Por el mismo hecho de firmar la solicitud de inscripción, el competidor y todos los miembros de la tripulación se remiten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el RNDA y sus anexos, en estas Prescripciones, en los Reglamentos Campeonatos Zonales y Regionales según sea el caso y en el Reglamento Particular **PGR 2026** de la Prueba.

#### **5.4 Derechos de inscripción:**

- 5.4.1 Los derechos de inscripción serán determinados por los CLUBA. En caso de una prueba válida por el Campeonato Nacional, los derechos de inscripción se realizarán de manera coordinada con la FEPAD.
- 5.4.2 Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados en los siguientes casos:
- 5.4.2.1 A los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- 5.4.2.2 En caso de que la prueba no se celebre.
- 5.4.2.3 Los organizadores podrán eventualmente rembolsar hasta el 75% de los derechos de inscripción a los participantes que, por causa de fuerza mayor, debidamente justificada, no pudieran presentarse a la largada.

## CAPÍTULO VI: SEGURO

- 6.1 No podrán formar parte de ninguna competencia, vehículos que no cuenten con la afiliación al fondo FASDA, tramitado en la FEPAD.
- 6.2 Toda persona que de una u otra manera esté vinculada a la competencia podrá contratar seguros complementarios individuales.
- 6.3 El organizador no podrá ser acusado en ningún caso por los accidentes corporales o materiales que pudieran ocurrir a tripulaciones, competidores o terceros.
- 6.4 Los vehículos de asistencia; aun siendo portadores de las placas específicas emitidas por el Organizador, no pueden en ningún caso ser considerados como participantes oficiales de la prueba. Por consiguiente, no se encuentran cubiertos, por la póliza de seguro de este, y quedan bajo la exclusiva responsabilidad de su propietario.
- 6.5 El CLUBA organizador se encargará obligatoriamente de la contratación de un seguro contra Accidentes Personales que cubra a los Oficiales Deportivos y todas las Autoridades de la prueba.

El Club Organizador tiene la obligación de entregar al Comisario Deportivo **PGR 2026** designado por la FEPAD, como máximo hasta una hora antes de comenzar las Verificaciones Administrativas previas, el original de esa Póliza de Seguro o un Certificado de Cobertura extendido por la Compañía de Seguros, donde consten todos los datos de riesgos y montos cubiertos. Si así no lo hicieren, el Comisario Deportivo dejará constancia en un Acta y la CDA decidirá las sanciones a aplicar al club por incumplimiento de esas disposiciones.

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

## CAPÍTULO VII: TRIPULACIONES

- 7.1 En aplicación de los reglamentos y de acuerdo con estas Prescripciones Generales, el retiro de uno de los miembros de la tripulación será reportado a los Comisarios Deportivos. Si un tercero es admitido a bordo (excepto si es para transportar a una persona herida), esto será informado a los Comisarios.
- 7.2 Los dos miembros de la tripulación serán considerados como piloto y navegante, de acuerdo con las disposiciones de la FEPAD.

El puntaje será otorgado al tripulante que figure como piloto en la Planilla de Inscripción, si y solo si, es el que condujo todo el tiempo el vehículo.

Ambos miembros de la tripulación podrán conducir el vehículo durante el transcurso de la prueba, siempre y cuando cuenten con la licencia de piloto adecuada para el tipo de competencia. Si ambos participaron como conductores, no se les asignará puntaje para el campeonato. Sin embargo, se reconocerá la posición **PGR 2026** en la que finalizaron, con posibilidad de recibir un premio si lograron un puesto en el podio.

## CAPÍTULO VIII: ITINERARIO - LIBRO DE RUTA - TARJETA DE TIEMPOS

### 8.1 Libro de Ruta

- 8.1.1 A todas las tripulaciones se les entregará obligatoriamente un Libro de Ruta (físico o virtual) y de manera complementaria un Track Digital (archivo KML/KMZ) conteniendo una descripción detallada del itinerario obligatorio que se debe seguir, cualquier desviación podrá resultar en la descalificación del vehículo. ~~a criterio de los Comisarios Deportivos.~~

Las tripulaciones deben atenerse exactamente al itinerario establecido en el Libro de Ruta, sin dejar el camino designado o el área/parque/zona de

servicio establecido, a menos que los Comisarios Deportivos decidan que se trata de un caso de fuerza mayor.

- 8.1.2 En todos los casos, el Libro de Ruta debe estar en conformidad con el standard publicado en estas Prescripciones. Debe ser impreso en formato A5 y contar con las señales de "OK" y "SOS", con sus colores correspondientes, verde y rojo en formato A3, doblado e integrado al Libro. Es muy recomendable que la organización pueda proporcionarle adicionalmente a la tripulación la ruta completa de especiales y enlaces (diferenciado en colores) para la aplicación de celular que considere y que este descrita en el Reglamento Particular de la Prueba.
- 8.1.3 Se recomienda la implementación de los videos de reconocimiento, el cual podrá estar disponible en para su descarga en la web y/o redes sociales dedicada al evento.

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

- 8.2.1 Para la largada del rally y para cada día de competencia, los organizadores programarán las largadas de los autos de competencia a un intervalo de por lo menos un minuto.

**PGR 2026**

## **8.3 Tarjeta de Tiempos**

- 8.3.1 Esta tarjeta debe tener una página por cada sección de enlace y una página por cada prueba especial.
- 8.3.2 Debe entregarse un conjunto diferente de tarjetas de tiempos por lo menos para cada sección de cada Día. Se las debe sellar o firmar en los controles de paso, si es que los hubiere.
- 8.3.3 Las tripulaciones están obligadas a entregar su tarjeta de tiempos para que se registre su paso en todos los puntos mencionados en dicha tarjeta de tiempos y en el orden correcto, cualquier desviación será reportada a los Comisarios Deportivos.
- 8.3.4 El tiempo ideal para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos figurará en la tarjeta de tiempos.

## 8.4 Documentos estándar

Para los Campeonatos Regionales, Zonales y Nacional, el libro de ruta y la tarjeta de tiempos, deben confeccionarse de conformidad con los documentos estándar FEPAD.

# CAPÍTULO IX: PLACAS DEL RALLY, PUBLICIDAD OBLIGATORIA Y NÚMEROS DE COMPETENCIA

## 9.1 Placa del rally

El comité organizador entregará en material adhesivo el logo del rally, que quepa dentro de un rectángulo de 40 cm de ancho por 20 cm de altura. Su uso es obligatorio y será colocado sobre el capot.

## 9.2 Publicidad obligatoria

### Publicidad obligatoria en puertas

**PGR 2026**

El comité organizador dispondrá de un panel vertical de 20 x 50 cm y uno horizontal de 50 x 15 cm; para la publicidad obligatoria y/o identificación del evento.

Si el CLUBA no cuenta con dicha publicidad el espacio quedará libre, no puede ser usado por los competidores.

### Publicidad obligatoria en techo

Cualquier publicidad obligatoria del organizador deberá entrar dentro de un espacio de 50 cm de ancho x 14 cm de altura, situado por encima y/o por debajo de los números a colocarse en los techos.

Está totalmente prohibido reducir o modificar la publicidad obligatoria establecida por el organizador, incluso si se ubica en una parte distinta del vehículo. El incumplimiento de esta podría conllevar a sanciones que llegan hasta la descalificación.

Si el vehículo no contara con toda la Publicidad Obligatoria, su partida será denegada.

Cualquier publicidad obligatoria adicional deberá ser solicitada con anticipación por el club organizador y autorizada por la FEPAD.

### **Espacios reservados para FEPAD**

En todo evento autorizado por la FEPAD, el organizador deberá considerar una Franja horizontal de 40x10cm, por cada una de las esquinas delanteras y posteriores de los vehículos.

### **9.3 Numeración**

La numeración por clases está indicada en el artículo 2.1 del presente reglamento.

La FEPAD asignará el número de coche (entiéndase vehículo de competencia) al momento de la solicitud de la licencia de piloto. El número estará vinculado a un determinado piloto y/o equipo y podrá usar en cualquier vehículo de la misma categoría. La FEPAD reservara los números a los usuarios habituales hasta 01 año de su última competencia.

Los números serán colocados en las ventanas laterales posteriores. El número de competición en color anaranjado fluorescente (PMS 804), de 14 cm de altura sobre un fondo claro. Este número puede ser reflectante y deberá ser visible desde atrás al nivel de la vista.

PGR 2026

Excepciones:

En vehículos de las clases RALLY CROSS COUNTRY (T1, UTV y Joyner), los números podrán ser colocados en cualquier espacio lateral y pueden ser de color blanco sobre fondo negro o viceversa, siempre y cuando los números tengan una altura mínima de 14cm.

### **Numeración - panel del techo**

Un panel de techo de 50 cm de ancho por 52 cm de altura, que se colocará en el techo con la parte superior hacia el frente del auto. Se exhibirá un número de competición negro mate de 5 cm de ancho x 28 cm de altura sobre un fondo blanco mate de 50 cm de ancho por 38 cm de altura.

## 1.22 Nombres del piloto / copiloto (navegante)

En la ventana lateral trasera de ambos lados del vehículo, junto al número de competición o debajo de este, deben figurar las iniciales del nombre seguidas del apellido tanto del piloto como del copiloto, acompañadas de las banderas nacionales que representan sus países de origen.

Los nombres deberán ser presentados con las siguientes características:

- Tipo de letra: Helvética blanca.
- En mayúscula la inicial o iniciales y la primera letra de cada nombre y el resto en minúscula.
- Tamaño de letra: Las letras mayúsculas deben tener una altura de 5.0 cm, mientras que las minúsculas deben ser proporcionales en tamaño. El grosor del trazo debe ser de 1.0 cm.



PGR 2026

## CAPÍTULO X: PUBLICIDAD

- 10.1 Se permite a los competidores colocar libremente cualquier publicidad sobre sus autos, siempre que la misma:
- Esté autorizada por las leyes nacionales y los reglamentos de la FEPAD.
  - No sea contraria a los buenos usos y costumbres.
  - No invada los lugares reservados para las placas y números de competencia.
  - No impida la visión de la tripulación a través de las ventanillas.
  - No contenga símbolos de partidos políticos o mensajes de carácter político o electoral.
- 10.2 La FEPAD y los clubes de bases tienen derecho a los espacios obligatorios de acuerdo con lo estipulado en el capítulo IX del presente y lo que se detalle en el Reglamento Particular de cada prueba.

**PGR 2026**

## CAPÍTULO XI: CIRCULACIÓN

- 11.1 A lo largo de todo el rally, las tripulaciones deben observar estrictamente las leyes de tránsito de las rutas y calles del país. Cualquier tripulación que no cumpla con dichas leyes de tránsito estará sujeta a las penalizaciones que siguen:
- 11.1.1 Primera infracción: Cualquier infracción representará una penalización aplicada por el Director de la Prueba de acuerdo a una escala predeterminada. En circunstancias en que la infracción sea grave, el Director de la Prueba puede elevar el problema a los Comisarios.
- 11.1.2 Segunda infracción: una penalización horaria de 5 minutos.
- 11.1.3 Tercera infracción: descalificación.
- 11.2 En caso de una infracción a las leyes de tránsito cometida por una tripulación que participa en el rally, los agentes de policía o funcionarios que la comprobaron deben

hacérsela saber de la misma manera en que lo hacen con los habituales usuarios de la ruta.

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

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

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

11.3.3 Que los hechos no sean susceptibles de diversas interpretaciones.

11.4 Queda prohibido bajo pena de descalificación, remolcar o transportar los autos, o hacer que los empujen, salvo para colocarlos de vuelta sobre la ruta o para liberar la ruta. Cualquier infracción se informará a los Comisarios Deportivos.

**PGR 2026**

11.5 De igual manera, bajo pena de sanción impuesta por los Comisarios, se prohíbe a las tripulaciones:

11.5.1 Bloquear deliberadamente el paso de los autos de competición o impedirles adelantarse.

11.5.2 Comportarse de una manera antideportiva.

## **CAPÍTULO XII: REPARACIONES-ASISTENCIA-COMBUSTIBLE**

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

12.1.1 Las reparaciones serán definidas como un trabajo no restringido en un auto de competición, excepto cuando están limitadas como en el presente Artículo 12 y Artículo 12.2.

12.1.2 A través del rally las reparaciones y asistencia a un auto de competición deben ser llevadas a cabo solo en los Parques de Asistencia. Sin embargo, la tripulación, usando solamente el equipamiento que llevan a bordo y sin asistencia física

externa, pueden hacer reparaciones en el auto en cualquier momento, salvo en lugares que son específicamente prohibidos.

- 12.1.3 Cualquier infracción concerniente a la asistencia o cualquier acción definida como “Asistencia Prohibida” (ver Art. 12.2), observada por los Oficiales Deportivos puede implicar la aplicación pertinente de los numerales del artículo 12° del CDI, por parte de los Comisarios Deportivos.

Dependiendo de la gravedad de la infracción, otras sanciones pueden ser aplicadas posteriormente por las Autoridades del sistema de Justicia Deportiva de la FEPAD.

- 12.1.4 Cuando sea necesario como parte de la asistencia (en caso del tanque o de la bomba de combustible), se permitirá el vaciado y/o recarga en un Parque de Servicio siempre y cuando:

- a) El trabajo se realice bajo la supervisión de un Oficial Deportivo.
- b) No se realice ningún otro trabajo en el auto durante la operación de vaciado y/o recarga.
- c) Se establezca un perímetro de seguridad adecuado alrededor del auto.
- d) Haya personal de bomberos presente con equipo adecuado para atacar líquidos inflamables.
- e) Sólo se coloque suficiente combustible como para alcanzar la próxima zona de reabastecimiento.

**PGR 2026**

## **12.2 Definición de “Asistencia Prohibida”**

- 12.2.1 El uso o recepción por parte de la tripulación de cualquier material (sólido o líquido), repuestos, herramientas u otro equipamiento que no sea el que transportan en el vehículo de competición.

- 12.2.2 La presencia de personal del equipo o de cualquier vehículo de transporte del equipo (incluyendo helicópteros) dentro de un radio de un kilómetro alrededor de su auto de competencia, excepto:

- a) En los Parques de Asistencia y zonas de asistencia remota si las hubiera.
- b) En lugares autorizados por el Reglamento Particular de la Prueba. Un miembro del equipo podría asistir en el área de lavado si ésta es dispuesta.

- c) En Pruebas Especiales desde la pancarta amarilla al comienzo del Control Horario hasta la señal de stop al finalizar la Prueba Especial.
- d) Para autos participantes que aguarden en el Control Horario a la entrada de Parques de Asistencia o Zonas Reagrupamiento, o estacionados dentro de las Zonas de Reagrupamiento, donde el suministro de alimentos, bebidas e información (datos de tiempos, libro de ruta, etc.) hacia y desde la tripulación, también es permitido.
- e) Mientras transporte(n) la(s) tripulación(es) hasta o desde el Parque Cerrado.
- f) Cuando los autos de competición siguiendo el recorrido indicado en el Libro de Ruta deban utilizar el mismo camino y al mismo tiempo que lo hacen el personal del equipo y sus vehículos de servicio, pero no deben detenerse ambos en el mismo lugar y en el mismo momento.

12.2.3 El desvío del auto de competición de la ruta del Rally.

### 12.3 Parques de Asistencia.

**PGR 2026**

12.3.1 Los Parques de Asistencia serán establecidos de acuerdo con la siguiente tabla:

Tipo	Tiempo Permitido En el Parque	Cantidad de Parques Por Etapa	Máx. Distancia de PE'S entre Parques	Cambio Neumáticos	Observaciones
<b>I</b>	30 o 45 min.	Máximo 5	50 Km.	Si	45 minutos solo Final del día Puede ser 20 min. Final Rally
<b>II</b>	20 min.	1	-	Si	Antes de Primer PE de cada día

12.3.2 Los Parques de Asistencia deben ser claramente indicados en el Libro de Ruta y deben contar con controles horarios de entrada y de salida (los 25 metros indicados en el Anexo 1, serán reducidos a 5 metros). El procedimiento de entrada al Control Horario será una zona cerrada por vallas o barreras a la cual solo tienen permitido su ingreso personas autorizadas (mecánicos, periodistas, autoridades, etc.).

- 12.3.3 La velocidad de los vehículos en los Parques de Asistencia fijos, no debe exceder de los 30 Km/h. No cumplir con este límite puede originar penalidades, que serán aplicadas por los Comisarios Deportivos.

#### **12.4 Vehículos en Parques de Asistencia**

- 12.4.1 Un máximo de dos (2) vehículos de asistencia por auto inscrito, podrán llevar a cabo operaciones de asistencia durante todo el rally. Estos vehículos deben estar claramente identificados con placas de "AUXILIO" entregadas por los organizadores y adheridas en los lugares especificados.
- 12.4.2 Las casas rodantes y los vehículos de la dirección de los equipos se consideran en forma independiente.
- 12.4.3 Cuando el espacio del parque de asistencia es insuficiente, el organizador debe prever áreas de estacionamiento para los vehículos mencionados en 12.4.2, en lugares vecinos al Parque de Asistencia.
- 12.4.4 Queda terminantemente prohibida la circulación de vehículos de asistencia o auxilio por los tramos de PE durante todo el tiempo que los mismos permanezcan cerrados, hasta el momento de su liberación al tránsito normal.

**PGR 2026**

#### **12.5 Reabastecimiento**

- 12.5.1 Todos los participantes deberán obligatoriamente reabastecerse de combustible en Zonas de Reabastecimiento, indicadas en el Libro de Ruta. La zona de reabastecimiento (RZ) es el único lugar autorizado para reabastecer combustible en todo el rally desde el CH0 hasta el Parque Cerrado Final.
- 12.5.2 Los organizadores podrán excepcionalmente prever puntos suplementarios de reabastecimiento de combustible.
- 12.5.3 En las pruebas de los Campeonatos Regionales, Zonales y Nacionales los competidores sólo pueden recargar combustible en las zonas de reabastecimiento indicadas por el Organizador en el Libro de Ruta, excepto la condición detallada en el Art. 12.1.4.

- 12.5.3.1 C el fuego e incluya al menos: pantalón largo, camiseta de manga larga, (todos estos de algodón o porcentaje superior a 70% de algodón) zapatos de seguridad, guantes y balaclava homologada o de algodón (así sea que este con la homologación vencida)
- 12.5.3.2 La tripulación y su equipo mecánico son responsables de proteger el piso de su zona de trabajo, con una cubierta que evite la contaminación del suelo.
- 12.5.3.3 Las responsabilidades sobre los reabastecimientos son exclusivas del competidor.
- 12.5.3.4 Los motores deberán estar apagados durante la operación de reabastecimiento y con el corta corriente activado.
- 12.5.3.5 Se requiere que la tripulación permanezca fuera del auto durante el reabastecimiento.
- 12.5.3.6 Únicamente a efectos de la asistencia en el procedimiento de reabastecimiento de su auto, dos miembros del equipo de cada tripulación pueden acceder a la RZ.
- 12.5.3.7 El abastecimiento de combustible sera UNICAMENTE UTILIZANDO UNA TRANSEGADORA (BOMBA ROTATIVA MANUAL). Está prohibido el uso de embudos, mamaderas, galoneras y bombas rotativas electricas.
- 12.5.3.8 Mientras dure el trabajo, la tripulación tendra a mano un extintor de 6kg como mínimo, mientras las otras dos personas del equipo utilizan la transegadora.
- 12.5.3.9 Está PROHIBIDO el uso de CELULARES, camaras u otro aparato electrónico, O HACER FUEGO ABIERTO EN ESTA OPERACIÓN.
- 12.5.3.10 No se autorizan otros trabajos en el vehículo mientras se reabastece combustible.
- 12.5.3.11 La tripulación, los dos miembros del equipo y/o los oficiales pueden empujar un vehículo fuera del RZ sin incurrir en una penalización.

**PGR 2026**

12.5.3.12 La tripulación debe usar exclusivamente el equipamiento a bordo y solo las bombas, sin asistencia física externa.

12.5.4 Cualquier infracción al presente artículo será sancionada con la descalificación.

## 12.1 Combustible

Se autoriza únicamente el uso de combustibles de importación y/o venta legal en el Perú.

## CAPÍTULO XIII: NEUMÁTICOS – RUEDA DE REPUESTO

13.1 Es de uso obligatorio los neumáticos con el dibujo adecuado para el tipo de superficie (tierra, ripio o asfalto) o de mayor kilometraje sobre el que se desarrolla el evento. Se prohíbe el uso de neumáticos lisos (slicks) en todos los rallies de los Campeonatos Regionales, Zonales y Nacional a disputarse en la República del Perú. Está prohibido el uso de mouse y/o clavos.

13.2 Los neumáticos deben poseer dibujo y su profundidad mínima debe ser de 2mm. **PGR 2026**

13.3 Los automóviles de competición deben llevar como mínimo un neumático de repuesto. Los neumáticos y sus respectivos aros, con los que salen del parque de asistencia deben regresar al término de la sección, sin importar su estado.

13.4 En pruebas que exijan un determinado modelo de neumático (mono marca), está prohibida la modificación intencional del diseño del neumático; el infractor podrá ser sancionado hasta con la descalificación.

## CAPÍTULO XIV: RECONOCIMIENTO

### 14.1 Condiciones

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

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

- 14.1.3 Puesto que se trata de reconocimientos y no de entrenamientos, estos se deben realizar cumpliendo todo lo exigido para la circulación vehicular en el Reglamento Nacional de Tránsito. Ninguna responsabilidad podrá atribuirse a los organizadores.
- 14.1.4 Los reconocimientos de ruta no pueden realizarse con el mismo vehículo inscrito o por inscribir a la competencia, bajo pena de descalificación.

## 14.2 Vehículos de reconocimiento.

Los reconocimientos de ruta no podrán ser efectuados, más que con vehículos de producción de serie. El motor será de producción de serie. (De acuerdo con el Reglamento del Grupo “N”). Además de las siguientes características:

- 14.2.1 La caja de velocidades será de producción de serie. (De acuerdo con el Reglamento Técnico).
- 14.2.2 El tubo de escape será de serie y deberá respetar el límite sonoro autorizado en el país.
- 14.2.3 Cinturones de seguridad de producción de serie (inerciales). **PGR 2026**
- 14.2.4 Asientos serán de producción de serie.
- 14.2.5 Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo “J”, Grupo “N”.
- 14.2.6 Neumáticos libres para tierra o ripio.
- 14.2.7 Las tripulaciones pueden utilizar un sistema de comunicación “liviano” (sin casco).
- 14.2.8 Se pueden desconectar el ABS y el airbag.

## CAPÍTULO XV: VERIFICACION ADMINISTRATIVA Y TÉCNICA

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

- 15.1.1 Todas las tripulaciones y autos que toman parte del rally deben concurrir a la verificación administrativa y técnica inicial de acuerdo con el cronograma especificado.

- 15.1.2 A cualquier tripulación que se presente a la verificación Administrativa y/o técnica fuera de los límites horarios prescritos en el RPP, serán reportados a los Comisarios Deportivos.
- 15.1.3 La tripulación que compita en vehículos que requieran la presentación de una ficha de homologación, deberá presentarla. Si estos documentos no se presentaran, los Comisarios Deportivos podrán imponer una penalización que puede llegar hasta negársele la largada al auto en cuestión.
- 15.1.4 Después de la verificación técnica, si se considera que un auto no cumple con regulaciones técnicas y/o de seguridad, los Comisarios Deportivos pueden establecer un plazo para que el vehículo sea puesto en condiciones reglamentarias.
- 15.1.5 Cualquier vehículo que no cumpla con lo requerido en la verificación técnica puede ser pasible de no permitírsele la largada por parte de los Comisarios Deportivos basados en el informe que presenten los Comisarios Técnicos.
- 15.1.6 La verificación técnica realizada antes de la largada será de naturaleza completamente general: control de licencias, la marca y el modelo del auto, aparente conformidad del vehículo con la categoría y/o grupo en el cual está inscrito, elementos de seguridad, conformidad del automóvil con el Reglamento Nacional de Tránsito, etc. Esta actividad incluirá:
- Identificación de la tripulación. Cada miembro debe estar provisto de dos fotos recientes con formato de identidad (4 x 4 cm.).
  - Identificación del auto, el chasis, el bloque del motor; estos podrán ser marcados en cualquier momento ya sea en grupo o individualmente.
  - Durante el desarrollo del rally, en cualquier momento pueden realizarse controles adicionales de los miembros de la tripulación, así como del auto. El concurrente es responsable de la conformidad técnica de su auto durante toda la duración del rally, toda infracción será informada a los Comisarios.
  - En caso de que se coloquen marcas de identificación (ver Art. 15.1.7.2), es responsabilidad exclusiva de la tripulación cuidar de que se preserven intactas hasta el final del rally. En caso de que falten los Comisarios Deportivos serán notificados.

PGR 2026

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

- e) Cualquier fraude que se descubra, y en especial presentar como originales marcas que han sido retocadas, será informada a los Comisarios. También valdrá dicha penalización para cualquier otro concurrente o tripulación que haya ayudado a cometer la infracción o se haya visto envuelta en ella. Ello sin perjuicio de la posibilidad de solicitar la imposición de sanciones más severas por parte de la Autoridad Deportiva Nacional de la que dependen el concurrente o el cómplice.

15.1.7 En la verificación técnica inicial se verificará la instalación de precintos a las piezas que lo ameriten como son blocks, restrictores, turbos, y piezas que el piloto desea que sean consideradas dentro del peso mínimo como son patines, faros auxiliares, etc. Excepcionalmente se pueden instalar en dicho acto los precintos. También, a criterio del Comisario Técnico, se podrán poner precintos a los elementos de seguridad luego de su conformidad con el reglamento y con el Pasaporte Técnico, si son retirados se aplicará el RNDA.

**PGR 2026**

## **15.2 Control Final**

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

- 15.2.1.1 La conformidad del auto con el vehículo presentado en la Verificación Técnica Inicial.
- 15.2.1.2 Las partes, conjuntos o condiciones técnicas reglamentarias que los Comisarios Técnicos determinen.
- 15.2.1.3 Si hay motivo para imponer cualquiera de las penalizaciones previstas.

15.2.2 La ausencia de una de las marcas de identificación, según el Art. 15.1.7, será informada a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer una sanción según lo dispuesto en el Artículo 9 del RNDA.

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

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

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

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

Después de finalizar la última prueba especial todos los autos arribados deben proseguir su marcha e ingresar a Parque Cerrado. Será responsabilidad de la tripulación entregar los automóviles a Parque Cerrado aun cuando éste no lo pudiera hacer por sus propios medios, y ponerlo a disposición de las autoridades. Si no lo hicieran serán sancionados por los Comisarios Deportivos con la descalificación. **PGR 2026**

## **CAPÍTULO XVI: LARGADA Y NUEVA LARGADA**

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

16.1 Si se establece un Parque Cerrado, las tripulaciones pueden entrar al mismo 20 minutos antes de su hora de largada.

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

- 16.3 Cualquier tardanza, imputable a la tripulación, a la largada del rally o de un día o sección o a la salida de un parque de servicio, se penalizará con 10 segundos por cada minuto o fracción de minuto de retraso. A cualquier tripulación que registre más de quince (15) minutos de retraso, se le descalificará de la prueba.
- 16.4 Dado que las tripulaciones tienen hasta 15 minutos para presentarse a la largada del rally de un día o de una sección, si se presentaran dentro de dichos 15 minutos, la hora real de largada se anotará en la tarjeta de tiempos.
- 16.5 El orden de largada para las etapas y/o días subsiguientes, se determinará de acuerdo con la clasificación general provisoria establecida al final del día previo y será publicado en el horario especificado en el programa del Reglamento Particular.

## **CAPÍTULO XVII: TARJETA DE TIEMPOS**

- 17.1 En la largada del rally, a cada tripulación se le entregará una tarjeta de tiempos en la cual figurará el tiempo permitido para cubrir la distancia entre dos controles horarios consecutivos. Esta tarjeta se entregará en el control de llegada de una sección y se reemplazará por otra antes de la largada de la sección siguiente. **PGR 2026**
- Se pueden entregar varias tarjetas de tiempos juntas, encuadradas en forma de libro que cubran una sección o día del rally.
- Cada tripulación es la única responsable de su tarjeta de tiempos. La presentación de la tarjeta de tiempos en los diferentes controles y la exactitud de las inscripciones anotadas en ella, son exclusiva responsabilidad de la tripulación. La tripulación es responsable de todas las inscripciones que se hagan en la tarjeta de tiempos.
- En consecuencia, queda a cargo de la tripulación entregar su tarjeta de tiempos a los Oficiales dentro del tiempo correcto, y controlar que la anotación del tiempo se haya realizado correctamente.
- Las horas y minutos siempre se indicarán de la siguiente manera: 00:01 – 24:00, sólo se contarán los minutos transcurridos. A lo largo del rally, la hora oficial será aquella especificada en el Reglamento Particular.

- 17.2 La tarjeta de tiempos debe estar disponible a todo requerimiento, en especial en los puestos de control, donde debe ser presentada personalmente por un miembro de tripulación para su sellado e inscripción de los tiempos registrados.
- 17.3 Cualquier corrección o enmienda hecha en la tarjeta de tiempos tendrá como consecuencia la exclusión del vehículo por parte de los Comisarios Deportivos, a menos que tal corrección o enmienda haya sido aprobada por los Oficiales a cargo.
- 17.4 La ausencia de un sello o firma de cualquier control de paso o la ausencia de un registro de tiempo en un control horario, o la no presentación de la tarjeta de tiempos en cada puesto de control (de tiempo, de paso o de reagrupamiento) o a la llegada, resultará en una penalización que puede ser hasta la descalificación de la tripulación involucrada, declarada por los Comisarios Deportivos.
- 17.5 El Oficial a cargo es la única persona autorizada para anotar la hora en la tarjeta de tiempos, a mano o por medio de un aparato impresor.
- 17.6 Cualquier divergencia entre las horas anotadas en la tarjeta de tiempos de la tripulación y las anotadas en los documentos oficiales del rally (planillas, registros de reloj impresor, etc.) será objeto de una investigación por parte de los Comisarios Deportivos, quienes emitirán un juicio definitivo.

**PGR 2026**

## **CAPÍTULO XVIII: PROCEDIMIENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS CONTROLES**

### **18.1 Disposiciones generales:**

- 18.1.1 Todos los controles, es decir, controles de paso y controles horarios, largada y llegada de pruebas especiales, enlaces, zonas de control de reagrupamiento y neutralización, estarán indicadas por medio de pancartas estandarizadas aprobadas por la FEPAD.
- 18.1.2 El comienzo de la zona de control está marcado por una pancarta de advertencia sobre fondo amarillo. A una distancia no menor de 25 m está ubicado dicho control, que está indicado por una pancarta idéntica sobre fondo rojo. El fin de

- zona de control, aproximadamente 25 m más adelante, está indicado por una pancarta final con tres rayas negras transversales sobre fondo beige.
- 18.1.3 Todas las zonas de control (es decir, todas las zonas entre la primera pancarta amarilla de advertencia y la pancarta final beige con tres rayas transversales) se consideran “Parque Cerrado”. (Ver Art. 20.1.2). Reparaciones o Asistencias no pueden ser hechas dentro de esa área de control.
- 18.1.4 El tiempo de detención dentro de cualquier zona de control no debe exceder el tiempo necesario para realizar operaciones de control.
- 18.1.5 La hora ideal de registro es exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, que pueden consultar el reloj oficial en la mesa de control.
- 18.1.6 Los Oficiales no deben dar ninguna información a las tripulaciones sobre su hora ideal de llegada, pero deben permitir que miren la hora del reloj oficial que marcará su tiempo.
- 18.1.7 Los controles deben estar listos para funcionar 45 minutos antes de la hora ideal de paso del primer vehículo de competencia.
- 18.1.8 A menos que el director de la Prueba decida otra cosa, dejarán de funcionar 15 minutos después del tiempo ideal de llegada del último auto de competencia, mas el tiempo de exclusión.
- 18.1.9 Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones del Oficial a cargo de cualquier control. En caso de no hacerlo, esto será informado a los Comisarios.

PGR 2026

## 18.2 Señalización de los controles

- 18.2.1 Deben utilizarse las señales que aparecen en el Anexo 1.
- 18.2.2 Todos los controles, es decir controles horarios, controles de paso, controles de largada y de llegada de pruebas especiales y puntos de detención, estarán indicados por medio de pancartas estandarizadas que responden a los dibujos del Anexo 1.
- 18.2.3 La señalización de la zona de control se realiza por medio de tres pancartas. (Ver Anexo 1).

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

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

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

### **18.2.5 Control de Paso**

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

### **18.2.6 Prueba Especial**

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

18.2.6.2 La llegada está precedida por la pancarta con bandera a cuadros sobre fondo amarillo. La línea de llegada, donde se tomarán los tiempos, está indicada por la pancarta con bandera a cuadros sobre fondo rojo. **PGR 2026**

18.2.6.3 Una pancarta "STOP" sobre fondo rojo se ubica aproximadamente entre 100 y 300 m más adelante.

## **18.3 Zona de control**

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

## **18.4 Controles de paso**

En todos estos controles, identificados por pancartas que figuran en el Anexo 1, los oficiales sencillamente deben sellar y/o firmar la tarjeta de tiempos apenas la tripulación se la entregue, sin mencionar la hora de paso.

## 18.5 Controles horarios

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

## 18.6 Procedimiento de registro

- 18.6.1 El procedimiento de registro comienza en el momento en que el vehículo franquea la pancarta de entrada de la zona de control horario.
- 18.6.2 Entre la pancarta de entrada a la zona y el control, se prohíbe a la tripulación detenerse por cualquier motivo o manejar a una velocidad relativamente lenta.
- 18.6.3 El cronometraje concreto y el registro de la hora en la tarjeta de tiempos sólo puede realizarse si los dos miembros de la tripulación, así como el vehículo están en la zona de control y en la inmediata vecindad de la mesa de control.
- 18.6.4 La hora de registro corresponde al momento exacto en el cual uno de los miembros de la tripulación presenta la tarjeta de tiempos al Oficial a cargo.
- 18.6.5 Entonces, sea a mano o por medio de un aparato impresor, el Oficial a cargo marcará en la tarjeta la hora concreta en que se le entregó la tarjeta.
- 18.6.6 La hora ideal de registro es la hora que se obtiene sumando el tiempo acordado para recorrer el sector a la hora de largada de ese sector, expresándose dichos tiempos al minuto.
- 18.6.7 La tripulación no incurrirá en penalización alguna por registrarse antes de tiempo, si el vehículo entra en la zona de control durante el minuto ideal de registro o el minuto anterior.
- 18.6.8 La tripulación no incurre en penalización alguna por retraso si el acto de entregar la tarjeta al Oficial a cargo tiene lugar durante el minuto ideal de registro.
- 18.6.9 Ejemplo: Se considerará que una tripulación que debe registrarse en un puesto de control a las 18h58'; está en horario si el registro tiene lugar entre las 18h58'00" y las 18h 58'59".

**PGR 2026**

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

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

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

18.6.11 En los controles horarios de fin del Día o al final del evento, los organizadores pueden autorizar a las tripulaciones a registrarse por adelantado sin incurrir en una penalización, siempre que esta cláusula figure en el Reglamento Particular o esté indicado en un anexo posterior. Sin embargo, la hora anotada en la tarjeta de tiempos será la hora programada del rally, no la hora real.

18.6.12 Por último, si se descubre que una tripulación no ha observado las reglas para el procedimiento de registro tal como se lo ha definido anteriormente (y en especial si ha ingresado en la zona de control más de un minuto antes de la hora concreta de registro), el jefe de oficiales de control debe redactar un informe escrito al respecto, el cual será enviado inmediatamente por el Director de la Prueba al colegio de Comisarios Deportivos, quienes impondrán la sanción que consideren apropiada.

PGR 2026

## 18.7 Hora de partida de los controles

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

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

- a) Los dos puestos estarán comprendidos por una zona de control, (ver Artículos 18.1.3 y 20.1.2 cuyas pancartas estarán dispuestas de la siguiente forma:
  - a.1) Pancarta de advertencia amarilla (comienzo de zona).
  - a.2) Luego de aproximadamente 25 m, pancarta roja con reloj (puesto de control horario).

- a.3) A una distancia de 50 a 200 m, pancarta roja con bandera (largada de la prueba especial).
- a.4) Finalmente, 25 m más adelante, pancarta final beige, con tres franjas transversales.
- b) En el control horario de llegada del sector, el Oficial a cargo anotará en el carné, por una parte, la hora de registro de la tripulación y, por otra parte, su hora de largada provisoria para el sector siguiente.

Esta deberá respetar una diferencia de tres minutos (3') para permitir a la tripulación prepararse para la largada.

Si dos o más tripulaciones realizan el control de ingreso en el mismo minuto en un Control Horario seguido de una Prueba Especial, sus tiempos de largada provisorios para esa Prueba Especial se establecerán en el orden en que aparezcan sus tiempos de llegada correspondientes en el Control Horario precedente. Si los tiempos de llegada establecidos en el Control Horario precedente son iguales, se tendrán en cuenta los tiempos establecidos en el Control Horario previo al mismo y así sucesivamente.

**PGR 2026**

- c) Luego de su registro en el control horario, la tripulación se trasladará inmediatamente al puesto de largada de la prueba especial. El oficial a cargo de este puesto anotará en la ficha de esta prueba, la hora prevista para la largada de esta prueba, que corresponderá normalmente a la hora de largada provisoria para el sector de enlace. Luego dará la largada a la tripulación, de acuerdo al procedimiento reglamentario (ver Artículo 19.4 y 19.5).
- d) En caso de incidente, si existe una divergencia entre las dos inscripciones, la hora de largada de la prueba especial será la válida, salvo decisión contraria del Colegio de Comisarios Deportivos.

## 18.8 Puesta fuera de carrera (descalificación):

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

18.8.1 Cualquier retraso que supere los 15 minutos del horario ideal entre dos controles horarios, o un retraso superior a los 30 minutos al final de cada sección y/o día, o un retraso total de más de 60 minutos, tendrá como consecuencia la descalificación de la tripulación involucrada, pronunciada por el Director de la Prueba. Para calcular dicha puesta fuera de carrera, se aplicará el tiempo concreto y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto). No obstante, si la exclusión por esta circunstancia se produjo en el primer día, la tripulación puede participar el segundo día si el respectivo Reglamento de Campeonato admite “reenganches”

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

**PGR 2026**

### **Ejemplos:**

#### **Sector de enlace A:**

Largada 12h 00' - tiempo ideal 1h 00 - hora de registro 13h 10'

Penalización por retraso =  $10 \times 10$  segundos = 1 min. 40 segundos

Retraso que cuenta para la exclusión = 10 min.

#### **Sector de enlace B:**

Tiempo ideal 1h 30' - hora de registro 14h 20'

Penalización por adelanto = 20 min.

Retraso que cuenta para la exclusión: 10 min. (sin agravantes).

#### **Sector de enlace C:**

Tiempo ideal 2h 00' - registro 16h 30'

Penalización por retraso =  $10 \times 10$  segundos = 1 min. 40 segundos.

Retraso que cuenta para la exclusión = 10 minutos adicionales.

### **Total sectores de enlace A + B + C**

Penalizaciones totales (por retraso y adelanto):

1 min. 40 segundos + 20 min. + 1 min. 40 segundos = 23 min. 20 segundos

Retraso total que cuenta para la exclusión: 10 + 10 = 20 min.

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

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

## **18.9 Controles de reagrupamiento.**

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

**PGR 2026**

18.9.2 El objetivo de estas zonas de reagrupamiento será reducir los intervalos que puedan haberse producido entre autos de competencia, como consecuencia de retrasos y/o abandonos. De tal manera, la hora de salida del control de reagrupamiento y no su duración debe tomarse en cuenta.

### **18.9.3 Ejemplo:**

120 autos en la largada del rally.

Primer reagrupamiento de 4 horas.

Hora de largada del control de reagrupamiento: 12h. 01'

18.9.3.a Hora ideal de llegada del auto N° 1 al control de reagrupamiento: 8h. 01'

Hora ideal de llegada del auto N° 120 al control de reagrupamiento: 10h. 00'

18.9.3.b Hora ideal de llegada del auto N° 1 al control de reagrupamiento: 8h. 45'

(60 autos han abandonado la carrera durante esta parte del rally).

18.9.3.c Hora de largada del auto N° 1: 12h. 01'

Hora de largada del auto N° 120: 13h. 00'

La respectiva duración del tiempo de detención será, por lo tanto:

- 3h. 16' para el auto N° 1

- 1h. 10' para el auto N° 120

18.9.4 Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones entregarán al Oficial a cargo su tarjeta de tiempos. Las tripulaciones recibirán instrucciones sobre su hora de largada. Luego deben conducir su auto inmediata y directamente al parque cerrado (XX). Se deberán apagar los motores.

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

18.9.5 Después del reagrupamiento, el orden de largada debe seguir, en la medida de lo posible, la clasificación general establecida a su llegada a la zona de reagrupamiento. Los autos deben largar en el orden en el cual largaron la sección anterior. En ningún caso, pueden tomarse en cuenta sólo los tiempos realizados durante las pruebas especiales para establecer la clasificación general, además deben incluirse las penalizaciones de los tramos, así como cualquier otra penalización expresada en tiempo.

**PGR 2026**

## **CAPÍTULO XIX: PRUEBAS ESPECIALES (PE) Y ENLACES**

**19.1** Las Pruebas Especiales son pruebas de velocidad en caminos especialmente cerrados para el rally.

Para las Pruebas Especiales, la medición del tiempo debe ser al décimo de segundo (0,1 seg.).

La precisión en la toma de tiempos debe ser definida en el respectivo Reglamento Particular.

**19.2** Durante las Pruebas Especiales, la tripulación debe usar cascos y cinturones de seguridad aprobados cuando se encuentren en el interior del auto, bajo pena de ser reportados a los Comisarios.

Estos implementos de seguridad deben estar de acuerdo con el anexo 2 del RNDA, vigentes al momento de la competencia, pudiendo ser exigida la presentación de buzos y cascos en la Verificación Previa, para su control y aprobación.

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

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

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

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

**19.5.1** Cuando el vehículo con su tripulación a bordo se ha detenido delante del control de largada el Oficial del puesto anotará la hora programada para la largada del auto en cuestión en la tarjeta de tiempos del tramo cronometrado (hora y minuto). Entregará este documento a la tripulación y anunciará en voz alta: 30seg -15seg - 10seg y los últimos cinco segundos uno a uno.

**PGR 2026**

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

**19.5.2** Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, se dará la señal de largada.

- 19.6** El Oficial a cargo puede demorar la largada de una prueba especial respecto de la hora de largada programada sólo en caso de fuerza mayor.
- 19.7** En caso de una demora en la largada atribuible a la tripulación, el oficial a cargo anotará una nueva hora. La penalización será 1 minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.
- 19.8** Una largada en falso, en especial una largada efectuada antes de que el oficial haya dado la señal, se penalizará de la siguiente manera:
- Primera oportunidad: 10 segundos.
  - Segunda oportunidad: 1 minuto.
  - Tercera oportunidad: 3 minutos.
  - Siguiendo oportunidades: a discreción de los Comisarios Deportivos.

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

**PGR 2026**

- 19.9** Cualquier tripulación que se niegue a largar en una prueba especial a la hora y en la posición que se le ha atribuido, será informada a los Comisarios, ya sea que la prueba especial se dispute o no.
- 19.10** Las pruebas especiales terminarán con una llegada en movimiento, prohibiéndose la detención entre la pancarta de advertencia amarilla y la pancarta de STOP; cualquier infracción a esta norma será informada a los Comisarios. La toma de tiempos se efectuará sobre la línea de llegada, por medio de instrumentos de registro con la impresión obligatoria y estará complementado por cronómetros sin impresión obligatoria. En la llegada de las pruebas especiales, los cronómetros deben estar ubicados en el mismo nivel de la línea de cronometraje, la cual está indicada por una pancarta con una bandera a cuadros sobre fondo rojo.
- 19.11** La tripulación deberá luego reportarse al punto de detención señalado con una pancarta roja "STOP" para que se anote la hora de llegada en la tarjeta de tiempos de la prueba especial (hora, minuto, segundo y décima de segundo si el Reglamento Particular lo especifica). Si los cronometristas no pueden dar

inmediatamente la hora de llegada exacta a los Oficiales, éstos últimos sólo visarán la tarjeta de tiempos de tramos cronometrados de la tripulación y la hora se anotará al final de la etapa o control de reagrupamiento.

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

19.12.1 Para la largada: hasta la descalificación.

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

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

**19.14** Durante una prueba especial, está prohibida la asistencia. Cualquier infracción a esta regla será informado a los Comisarios. Tal decisión solo se anunciará al final de una sección o de un día.

**19.15** Los intervalos de largada para las pruebas especiales, deben respetar las mismas reglas establecidas para la largada del día en cuestión, a menos que la FEPAD conceda una excepción.

PGR 2026

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

19.16.1 Cuando por cualquier razón se deba dar por cancelada una prueba especial, los Comisarios pueden asignar a cada tripulación afectada el tiempo que consideren más justo.

19.16.2 No obstante, ninguna tripulación que sea solamente o conjuntamente responsable de interrumpir una prueba puede beneficiarse con esta medida. Se le acreditará el tiempo real empleado, con tal que éste sea superior al tiempo otorgado a las otras tripulaciones.

### **19.17 Autos de cierre de ruta**

Los organizadores deben incluir por lo menos dos autos de cierre de ruta numerados "00" y "0".

Estos autos deben recorrer el camino completo de todas las pruebas especiales del rally.

### 19.18 Seguridad del concurrente – Carteles SOS / OK.

19.18.1 Cada Libro de Ruta debe contener en su contratapa en tamaño A3 una señal SOS en color rojo en su reverso una señal OK en color verde.

19.18.2 En caso de accidente que requieran la atención médica inmediata la señal “SOS”, debe ser mostrada inmediatamente a los siguientes participantes que le siguen y a cualquier helicóptero que trate de asistirlos.

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

19.18.4 Cualquier tripulación que no cumpla con esta regla, será informada a los **PGR 2026** Comisarios Deportivos, quienes impondrán penalidades de acuerdo con el RNDA 2026.

19.18.5 En caso de accidente donde no es requerida la intervención médica la señal “OK”, debe ser claramente mostrada por un miembro de la tripulación a los siguientes vehículos o a cualquier helicóptero que trate de asistirlos.

19.18.6 Si no fuera posible, por cualquier razón, mostrar la placa OK / SOS en cualquiera de las anteriores situaciones, esto puede ser reemplazado por un lenguaje de señas evidente y claramente comprensible mostrado por la tripulación fuera del auto:

- Un brazo y un pulgar hacia arriba para indicar "OK"
- Brazos cruzados sobre la cabeza para indicar "SOS"



- 19.18.7 Cuando una tripulación hace abandono del Rally debe mostrar la señal de “OK” a otros competidores.
- 19.18.8 Cada auto de la competencia debe llevar un triángulo reflector ROJO el cual, en caso de que el auto se detenga en una Prueba Especial deberá ser ubicado por uno de los miembros de la tripulación en una posición visible por lo menos 50 metros detrás del auto, a fin de prevenir a los pilotos que le siguen. La tripulación que no cumpla con esta norma estará sujeta a penalizaciones a criterio de los Comisarios Deportivos.
- 19.18.9 El triángulo debe ser colocado a nivel y en lugar visible aun cuando el auto detenido se encuentre fuera del camino.
- 19.18.10 Toda tripulación que se retire de un Rally, debe informar ese retiro a los Organizadores, tan pronto como sea posible. Salvo en caso de fuerza mayor, cualquier tripulación que omita cumplir con ese requisito será posible de una penalización a criterio de los Comisarios Deportivos.

## **19.19 Incidente en una prueba especial que implica a una persona que no es un miembro de un equipo**

**PGR 2026**

Si una tripulación estuviera involucrada en un accidente en el cual un miembro del público haya sufrido lesiones físicas. El auto debe detenerse inmediatamente, y debe seguir el procedimiento establecido en el Artículo 19.18.

## **19.20 Uso de banderas rojas**

### **19.20.1 Banderas rojas electrónicas (cuando sea aplicable)**

Se utilizarán banderas rojas electrónicas en todos los autos de competencia. Cuando es activado desde el control de rally, la Pantalla de Emergencia la consola se volverá roja y mostrará el mensaje "REDFLAG" (Bandera Roja). De ser el caso.

Las tripulaciones deben confirmar inmediatamente la Bandera Roja electrónica pulsando el botón **OK** y proceder como especificado en el art. 19.20.3

### **19.20.2 Bandera Roja en Puntos de Radio.**

La Bandera Roja se mostrará a las tripulaciones solo siguiendo las instrucciones del Director de la Prueba. Las banderas solo se pueden exhibir

en los puntos de radio marcados en el libro de ruta y por un oficial y en el cual está marcado el símbolo del punto de radio. Las banderas se mostrarán en todos los puntos de radio anteriores al incidente. Debe estar disponible y a mano una bandera roja en cada punto de radio de la Prueba Especial (situada a intervalos de aproximadamente 5 km).

Ninguna otra bandera que no sea la Roja puede desplegarse en ningún momento en una Prueba Especial

#### 19.20.3 Significado de una Bandera Roja

Al observar una Bandera Roja mostrada, y/o recibir una Bandera Roja electrónica (cuando sea aplicable), el conductor debe reducir la velocidad de inmediato, mantener esta velocidad reducida hasta el final de la Prueba Especial y seguir las instrucciones de los oficiales o conductores de automóviles de intervención. El incumplimiento de esta regla conllevará una penalización a criterio de los Comisarios

#### 19.20.4 A una tripulación a la que se le ha mostrado la Bandera Roja se le otorgará **PGR 2026** un tiempo teórico para el tramo, según el siguiente procedimiento.

- Cuando se interrumpe o detiene una prueba especial por cualquier motivo, El Director de la Prueba le asignará a cada tripulación un tiempo que se considerará el más justo. El Director de la Prueba publicará la notificación correspondiente. Sin embargo, ninguna tripulación que sea responsable en forma individual o conjunta de detener el tramo puede beneficiarse de esta medida.
- **Reconocimiento de Tiempo:** Sólo se podrán analizar los reclamos que presenten y se puedan recabar de los mismos una información clara y contundente en base a: Cámara a bordo (propia o de otro auto en cuestión), con la imagen precisa del equipo de seguimiento GPS (Sirius), y el análisis de los tiempos en el mismo tramo (sea anterior o posterior), como así cualquier otro elemento que se considere valioso para definir si existe posibilidad de reconocimiento o no por parte de las Autoridades deportivas.

19.20.5 Si se interrumpe o detiene una Prueba Especial y se requiere que los autos de la competencia pasen por la Prueba Especial, se debe mostrar una Bandera Roja al principio para informar a los pilotos cómo deben proceder.

## CAPÍTULO XX: PARQUE CERRADO

### 20.1 Condiciones generales

Mientras los vehículos están bajo el régimen de parque cerrado, cualquier reparación o reaprovisionamiento no autorizado, está estrictamente prohibido, bajo pena de exclusión. Los vehículos estarán sujetos al régimen de parque cerrado en los siguientes momentos:

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

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

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

20.1.4 Ninguna persona, excepto los oficiales del rally que cumplen una función específica pueden entrar en el parque cerrado.

20.1.5 En la largada de un rally puede haber un parque cerrado, al cual deben presentarse los autos como máximo 4 horas antes de esta.

20.1.6 Las tripulaciones pueden entrar en el parque cerrado diez minutos antes de su hora de largada.

Para salir de un parque cerrado para la largada, un reagrupamiento o un fin de día (ver Artículo 20.1.1) a las tripulaciones se les permitirá entrar en el parque cerrado 10 minutos antes de su hora de largada. Si un parque de reagrupamiento no excede los 15 minutos, las tripulaciones pueden quedarse en ese parque de reagrupamiento.

**PGR 2026**

20.1.7 Sólo los oficiales en cumplimiento de sus funciones y/o miembros de la tripulación están autorizados a empujar un auto de competición dentro, en la entrada o en la salida de un parque cerrado en: una largada, control horario, reagrupamiento o final de un día.

## **20.2 Reparaciones en Parque Cerrado**

20.2.1 Si los Comisarios Técnicos de un rally consideran que el estado de un auto es tan defectuoso que puede afectar el tránsito normal en ruta, dicho auto debe ser reparado en presencia de un Comisario Técnico.

20.2.2 Los minutos necesarios para la reparación se considerarán como minutos de retraso para impedir que la tripulación trate de recuperar el tiempo perdido durante dicha reparación, la penalización será de 1 minuto por cada minuto o fracción de minuto.

A la tripulación se le dará nueva hora de largada después de la reparación, si el tiempo que debió tomarse tiene como consecuencia un retraso que supera la hora de largada originariamente programada.

20.2.3 Como excepción, y bajo la supervisión de un oficial autorizado o un comisario técnico, la tripulación puede proceder, mientras está en el parque cerrado, en la largada, en una zona de reagrupamiento o en un fin de día, cambiar el parabrisas o la ventanilla trasera con la posibilidad de recibir ayuda externa de hasta 3 personas.

**PGR 2026**

20.2.4 Si, con el fin de cambiar el parabrisas, es necesario estirar partes de la carrocería y/o barras de seguridad, se aplicará el Artículo 20.2.2.

20.2.5 Estas reparaciones deben realizarse antes de la hora de largada, si no se impondrá una penalización de acuerdo con las cláusulas planteadas en el Artículo 20.2.2.

20.2.6 Luego de haber estacionado su auto en el parque cerrado, los pilotos apagarán el motor y saldrán del Parque Cerrado, y no se permitirá que ningún miembro de la tripulación vuelva a entrar en él.

20.2.7 Los pilotos no podrán realizar “trompos” en ningún momento, durante la largada, llegada u otra ceremonia del rally.

20.2.8 El uso de cobertores (fundas) para cubrir los automóviles en Parque Cerrado, no es permitido.

## **CAPÍTULO XXI: RESULTADOS**

### **21.1 Determinación de los Resultados.**

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

21.2 Para todos los Campeonatos y/o Copas organizados por los CLUBA FEPAD, los puntos otorgados en cada rally serán mencionados en los respectivos Reglamentos del Campeonato.

21.3 Cuando el rally no puede ser completado en su totalidad por cualquier razón, los puntos serán otorgados basados en la clasificación establecida, de acuerdo a las siguientes consideraciones:

- El total de puntos si más del 50% de la distancia total de Pruebas Especiales **PGR 2026** Programadas han sido disputadas. - La mitad de los puntos serán otorgados si han sido disputadas entre el 25% y el 50% de la distancia total de Pruebas Especiales programadas.
- No serán asignados puntos si menos del 25% de las distancias citadas, fueron recorridas.

### **21.4 Publicación de la clasificación:**

Durante el rally, las clasificaciones se publicarán por categorías y/o grupos según lo establecido por los siguientes Artículos 21.4.1

21.4.1 Clasificaciones no oficiales: clasificaciones distribuidas por el control del rally durante un día.

Clasificaciones parciales no oficiales: clasificaciones publicadas al final de un día.

Clasificación final provisoria: clasificación publicada por el control del rally al final del rally.

Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los Comisarios Deportivos.

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

## CAPÍTULO XXII: EMPATES

### 22.1 Campeonato

La regla para decidir entre pilotos y copilotos (navegantes) que han registrado la misma cantidad de puntos totales, será:

22.1.1 Según la mayor cantidad de primeros puestos, luego segundos puestos, luego terceros puestos, etc., obtenidos en las clasificaciones finales de cada clase de los rallys que sirvieron para formar su total de puntos.

22.1.2 Según la mayor cantidad de puestos más altos alcanzados en las clasificaciones generales de todos los rallys en los cuales cada uno de los pilotos con el mismo puntaje hayan participado. **PGR 2026**

22.1.3 En caso de persistir el empate, la regla para decidir entre los pilotos en cuestión será de acuerdo a la cantidad de mejores tiempos logrados en la primera prueba especial de cada rally del Campeonato en el que hayan participado.

22.1.4 En caso de que el empate se mantenga, la Comisión de Rally de la FEPAD, decidirá quién es el ganador, sobre la base de cualquier otra consideración que considere apropiada.

### 22.2 Rally

En caso de empate en un rally, la tripulación que obtenga el mejor tiempo en la primera prueba especial será proclamada ganadora. Si esto no es suficiente para poder decidir entre las tripulaciones empatados, se tomarán en consideración los

tiempos de la segunda, tercera, cuarta, etc., prueba especial. Esta regla puede aplicarse en cualquier momento del desarrollo del rally.

## **CAPÍTULO XXIII: MINUTAS – INFORMES FINALES**

### **23.1 Minutas:**

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

### **23.2 Informe Final:**

Al final del rally, dentro de los cinco (05) días hábiles siguientes, el director de la Prueba deberá redactar un informe final acompañado de los informes de los oficiales de controles y entregarlo a los Comisarios Deportivos.

### **23.3 Envío de minutas e informes:**

Las minutas, incluido el informe final deben enviarse a la FEPAD dentro de los SIETE (07) días hábiles de finalizado el rally a cargo del director de la Prueba y el Colegio de Comisarios, siendo el presidente del Colegio de Comisarios el responsable de que se cumpla el plazo establecido.

**PGR 2026**

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

## **CAPÍTULO XXIV: RECLAMACIONES Y APELACIONES**

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

El mismo deberá ser dirigido al Director de la Prueba por escrito y acompañado de una caución que anualmente establecerá la FEPAD.

Si el reclamo es procedente se le reintegrará el importe de la caución al reclamante. Caso contrario, el reclamado podrá solicitar al reclamante, el reintegro de los

gastos que demandó el reclamo efectuado y el reclamante perderá además la caución abonada.

El arancel deberá ser abonado en el momento de la presentación del reclamo y se abonará por cada elemento o hecho denunciado.

- 24.2 Todos los concurrentes tienen derecho a apelar las decisiones tomadas por los Comisarios Deportivos, con excepción del recargo de tiempo, cuando sean impuestas con posterioridad al desarrollo de un día o de un rally, según lo establecido en los Art. 14.1 y siguientes del CDI y en los Procedimientos para Penalidades y Apelaciones del RNDA.

La FEPAD establecerá anualmente el importe de caución para las Apelaciones. Esta caución es exigible desde el instante en que el interesado haya notificado a los Comisarios Deportivos su intención de apelar, lo cual debe ser pagado dentro de la hora siguiente a ser notificados de su decisión. Art. 181 del CDI.

El plazo para la presentación de la apelación expira a los dos días contados de la fecha de notificación de la decisión de los Comisarios Deportivos.

Para el caso en que la apelación sea rechazada o el interesado no continúe con la misma, no será devuelta la caución. Arancel por apelaciones para categorías nacionales lo establecerá la FEPAD.

**PGR 2026**

## **CAPITULO XXV: COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL**

El Organizador de un evento deberá asegurar que la persona autorizada a explotar los derechos de cobertura procurará que esta sea justa e imparcial y que no desvirtúe los resultados de la carrera.

## **CAPITULO XXVI: CEREMONIA DEL INICIO DEL RALLY**

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

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

## CAPÍTULO XXVII: RECAPITULACIÓN DE LAS PENALIDADES

### Descalificación o puesta fuera de carrera

- Maniobra desleal, incorrecta o fraudulenta
- Tercera persona a bordo.
- No respetar itinerario Libro de Ruta.
- Falta o recortar publicidad obligatoria.
- Códigos de Ruta – tercera infracción.
- Remolcar, transportar o hacer empujar a los automóviles.
- Circulación de vehículos de asistencia dentro de las P.E., en el horario de cierre al tránsito de la PE.
- Vehículo fuera de Reglamento.
- Atraso superior a 15 minutos en largada del Día o sección.
- Registrarse en secuencia y dirección incorrecta.
- Volver a entrar en zona de control.
- Excederse en tiempos máximos (entre dos CH, Día).
- Circular en sentido contrario al de la PE
- Largada PE partir después de los 20 segundos.
- Negarse a largar una PE.

**PGR 2026**

### Recargo de tiempos

- Código de ruta – primera infracción 3 minutos
- Código de ruta – Segunda infracción 5 min.
- Retraso en presentación en largada del Día, Sección o Salida del Parque de Asistencia- 10seg x min.
- Detenerse entre la pancarta de entrada a la zona de control y el control.
- Procedimiento de registro-atraso 10 seg x min.
- Procedimiento de registro-adelanto 1min x min.
- Falsa Largada:
  - Primera oportunidad: 10 segundos.
  - Segunda oportunidad: 1 minuto
  - Tercera oportunidad: 3 minutos

- No anotar tiempo en tarjeta en llegada PE: 5 min.
- No anotar tiempo en tarjeta en largada de PE. 5 min.

### **Penalizaciones a criterio de los Comisarios Deportivos**

- Exceder velocidad dentro del Parque de Asistencia.
- Falta de ficha de homologación.
- Divergencia entre anotaciones en Tarjeta de Tiempos.
- No seguir instrucciones de Oficiales.
- No observancia de las normas de procedimiento de registro.
- Falsa largada en PE (luego de 3ra oportunidad).
- No exhibir signo "OK".

## **CAPÍTULO XXVII: PLAN DE SEGURIDAD**

### **27.1 Plan de Seguridad**

- El Organizador deberá desarrollar un Plan de Seguridad de acuerdo con las normas dispuestas por la FEPAD, donde detallará las medidas que tomará para garantizar la seguridad de participantes y espectadores. **PGR 2026**
- El Organizador deberá presentar el Plan de Seguridad 30 días antes de la realización del rally.
- El Plan debe contener:
  - 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)
  - Ubicación de los Vehículos de Intervención Rápida.
  - Ubicación de los Vehículos de rescate.
  - Centros de asistencia designados
  - Equipos de Rescate y extinción de incendios
  - Cartilla de primeros auxilios
  - Croquis de las Pruebas Especiales.

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

## 27.2 Condiciones Generales

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

En cada Largada de Prueba Especial, deberá disponerse de una Ambulancia equipada de acuerdo a lo requerido en el Plan de Seguridad, y personal de Policía, los que estarán a las órdenes del Jefe del Puesto de Control. En caso de que una prueba especial sea mayor a 15 km, esta deberá contar con una ambulancia y/o vehículo de rescate en el kilómetro siguiente a este (Ejemplo: Si el especial es de 24 km. Una ambulancia deberá estar en la partida, y entre el kilómetro 15 y 16 deberá ubicarse la ambulancia y/o vehículo de rescate).

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.

**PGR 2026**

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

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

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

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

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

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

**PGR 2026**

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

### **27.3 INSPECCION PREVIA**

La FEPAD podrá designar un Inspector según los antecedentes del rally, de la siguiente manera:

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

El Inspector designado por la FEPAD revisará el recorrido elegido, pudiendo ser acompañado por un representante del club de base. Asimismo, se analizarán los tipos de piso, Libro de Ruta, Carné de Ruta, horarios, promedios previstos, etc., pudiéndole exigir modificaciones al organizador. Además, supervisará, con las autoridades del club organizador, todo lo relacionado con la planificación previa y organización de los esquemas de Seguridad y Sanidad, funcionamiento de los Puestos de Control, sistemas de comunicaciones, lugares y equipamiento de los recintos para Verificaciones Administrativas y Técnicas previas, Parques Cerrados, Verificación Técnica Final, Salas de Prensa y de Comisarios, Control Central, lugar para la reunión previa con los participantes, etc., funcionamiento y obligaciones de los autos de seguridad y en general, el cumplimiento de todas las normas sobre organización de rally que estén aprobadas por la FEPAD.

Tratándose de una prueba del Campeonato Nacional de Rally, esta inspección es de carácter obligatorio.

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

**PGR 2026**



# ANEXOS



INSTITUTO  
PERUANO  
DEL DEPORTE

fepad

























FEDERACIÓN PERUANA DE  
AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

# PRESCRIPCIONES GENERALES DE RALLY PGR 2026









## ANEXO 1:











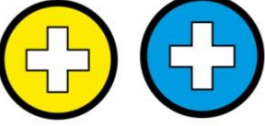

## SEÑALIZACIÓN DE CONTROLES

ANEXO I			
Control type	CONTROL ZONE (Diameter of signs : about 70 cm)		
Direction of travel	⇨	⇨	⇨
	YELLOW SIGNS Control Area Entry	RED SIGNS Compulsory Stop	BEIGE SIGN End of Control Area
PASSAGE CONTROL	 ⇨-25 m min.-⇨	 PC ⇨-25 m⇨	
TIME CONTROL	 ⇨-25 m min.-⇨	 TC ⇨-25 m⇨	
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE	 ⇨-5 m⇨	 TC ⇨-5 m⇨	
TC AT SERVICE PARK EXIT	 ⇨-5 m⇨	 TC Usually leads to RZ and/or TZ ⇨-5 m⇨	
TIME CONTROL AND SS START	 ⇨-25m min.-⇨	 TC ⇨-50-200 m⇨	 SS START ⇨-25 m⇨
END OF SS	 ADVANCE INDICATION ⇨-100 m⇨	 ⇨-100-300 m⇨ FLYING FINISH LINE	 ⇨-25 m⇨ STOP CONTROL
<b>OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS</b> (Diameter of signs: about 70 cm)			
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND *	WHITE or BLUE SYMBOL on a BLUE or WHITE BACKGROUND *	
TYRE MARKING/ CHECKING		 One sign for all tyre operations	
REFUEL ZONE		 One sign for all refuel operations	
SERVICE ZONES		 One sign for service operations (service, light fitting zone)	

GR 2026

<b>MEDIA ZONES</b>			One sign for media zones	
<b>RADIO POINT</b>	 WARNING SIGN	← 100 m →	 RADIO POINT (See also Article 40.6)	
<b>MEDICAL VEHICLE POINT</b>	 WARNING SIGN	← 100 m →	 MEDICAL VEHICLE POINT	

## TABLA DE SEÑALES ESTÁNDAR DE LA FIA

<p><b>TIME CONTROL</b> CONTRÔLE HORAIRE</p>  <p>Color of control area entry: <b>YELLOW</b> Color of control: <b>RED</b> Couleur de début de zone : <b>JAUNE</b> Couleur du contrôle : <b>ROUGE</b></p>	<p><b>SS START</b> DEPART D'ES</p>  <p>Color: <b>RED</b> Couleur : <b>ROUGE</b></p>	<p><b>FLYING FINISH LINE</b> LIGNE D'ARRIVEE LANCEE</p>  <p>Color of control area entry: <b>YELLOW</b> Color of control: <b>RED</b> Couleur de début de zone : <b>JAUNE</b> Couleur du contrôle : <b>ROUGE</b></p>
<p><b>STOP CONTROL</b> CONTRÔLE STOP</p>  <p>Color: <b>RED</b> Couleur : <b>ROUGE</b></p>	<p><b>PASSAGE CONTROL</b> CONTRÔLE DE PASSAGE</p>  <p>Color of control area entry: <b>YELLOW</b> Color of control: <b>RED</b> Couleur de début de zone : <b>JAUNE</b> Couleur du contrôle : <b>ROUGE</b></p>	<p><b>BEGIN OF MEDIA ZONE</b> DEBUT DE LA ZONE MEDIAS</p>  <p>Color: <b>BLUE</b> Couleur : <b>BLEU</b></p>
<p><b>BEGIN OF SERVICE ZONE</b> DEBUT DE LA ZONE D'ASSISTANCE</p>  <p>Color: <b>BLUE</b> Couleur : <b>BLEU</b></p>	<p><b>BEGIN OF TYRE MARKING/CHECKING ZONE</b> DEBUT DE LA ZONE MARQUAGE/ VERIFICATION PNEUS</p>  <p>Color: <b>BLUE</b> Couleur : <b>BLEU</b></p>	<p><b>BEGIN OF REFUEL ZONE</b> DEBUT DE LA ZONE DE RAVITAILLEMENT</p>  <p>Color: <b>BLUE</b> Couleur : <b>BLEU</b></p>
<p><b>RADIO POINT</b> POINT RADIO</p>  <p>Color of the warning: <b>YELLOW</b> Color of the point: <b>BLUE</b> Couleur de l'avertisseur : <b>JAUNE</b> Couleur du point : <b>BLEU</b></p>	<p><b>MEDICAL VEHICLE POINT</b> VEHICULE MEDICAL</p>  <p>Color of the warning: <b>YELLOW</b> Color of the point: <b>BLUE</b> Couleur de l'avertisseur : <b>JAUNE</b> Couleur du point : <b>BLEU</b></p>	<p><b>END OF AREA</b> FIN DE LA ZONE</p>  <p>Color: <b>BEIGE</b> Couleur : <b>BEIGE</b></p>

PGR 2026

## ANEXO 2: MODELO DE TARJETA DE TIEMPOS

<b>Rally</b> <input type="text" value="Auto N°"/> <b>Día 1 Sección 2</b>		<b>Rally</b> <input type="text" value="Auto N°"/> <b>Día 1 Sección 2</b>	
<b>CH 2b</b> <b>CH 3</b>	<b>Salida de Reagrupamiento</b> 	<b>USO COMPETIDOR</b>	<b>USO COMPETIDOR</b>
	<b>Aeropuerto</b> 		
<b>PE 3</b> <b>CH 4</b>	<b>PE 3 AEROPUERTO / PTE. TARUCA</b> 8.60 Km. 	<b>USO COMPETIDOR</b>	<b>USO COMPETIDOR</b>
	<b>Cascay</b> 		
<b>PE 4</b> <b>CH 4a</b>	<b>PE 4 CASCA Y / PTE. CHURUBAMBA</b> 8.10 Km. 	<b>USO COMPETIDOR</b>	<b>USO COMPETIDOR</b>
	<b>Rally Campus</b> 		
<b>CH 4a</b> <b>CH 4b</b>	<b>Rally Campus / UNHEVAL</b> <b>Ingreso Flexi - Servicio</b> 	<b>USO COMPETIDOR</b>	<b>USO COMPETIDOR</b>
	<b>Salida P. Asistencia</b> 		
<b>CH 4b</b> <b>CH 4c</b>	<b>Ingreso Reagrupamiento</b> 	<b>USO COMPETIDOR</b>	<b>USO COMPETIDOR</b>
	<b>Salida Reagrupamiento</b> 		

PGR 2026

## ANEXO 3: LIBRO DE RUTA

### Requisitos Generales

- El Libro de ruta se distribuirá de acuerdo con el PGR 2026.
- Puede haber un libro para todo el rally o un libro diferente para cada etapa. Si se usan diferentes libros, deberá haber un método de distinción que resulte evidente.
- El libro de ruta será de tamaño A5 y estará encuadernado sobre el lado izquierdo con un elemento metálico u otro adecuado que permita una abertura de 360°.
- La impresión deberá ser de ambos lados, con un papel de 90 g de grosor o más. (DE SER EL CASO)
- La impresión deberá estar en papel blanco. No hay ningún requerimiento de usar colores para distinguir entre tramos cronometrados y secciones de ruta, lo cual se logra por un sombreado de la columna “Dirección” (ver ejemplo). (DE SER EL CASO)
- El tiempo permitido para cada sección será expresado en horas y minutos
- No habrá más de 6 instrucciones por página (en caso de 6 instrucciones por página el encabezamiento será más pequeño como en el ejemplo) **PGR 2026**
- Todas las páginas del libro de ruta deberán estar numeradas para tener la posibilidad de chequear que el libro esté completo.

### Primeras Páginas

- El libro de ruta contendrá una página con el procedimiento en caso de accidentes y lo siguiente:
  - Una lista de hospitales/centros médicos
  - Números de teléfono para las oficinas principales del rally y asistencia de emergencia.
- Deberá aparecer una página con todos los símbolos usados al frente del libro de ruta
- Deberá aparecer el itinerario en formato “portarretrato” y los mapas (incluyendo una escala y la dirección “norte”) para todo el rally en cada libro de ruta. Se recomienda que la página con el itinerario de una etapa particular aparezca frente al mapa correspondiente de la etapa.

## Páginas De Instrucción

Cuando una ruta de rally está exactamente duplicada (es decir 2 secciones 1 idénticas) se incentiva a los organizadores a economizar imprimiendo un juego común de instrucciones de ruta. En este caso, cada encabezado de página deberá incluir los distintos controles, etapas y números de sección. Si hubiera variaciones entre los dos pasajes no deberá haber ningún juego común de instrucciones de ruta.

- Cada libro de ruta deberá incluir por lo menos un plano de Parque de Asistencia. No es necesario que haya planos repetidos de esquemas de parques de asistencia para cada visita. Sin embargo, son importantes los planos cuando hay cambio de ubicación del control. - Deberán incluirse planos de esquemas de puntos de Asistencia o Reabastecimiento Remoto (si correspondiera).
- Se deberá incluir la ruta de enlace para llegar al skakedown, Prácticas Libres y Prueba Clasificatoria (si corresponde). De igual manera el camino de retorno del final al punto de inicio y el enlace para volver al Parque de Asistencia.
- Se recomienda la inclusión de instrucciones de ruta para la sesión de pruebas (shakedown), la vuelta “volver a la largada” (si la hubiera) y las secciones de ruta desde y hacia el parque de asistencia.
- Se requiere una nueva página para la largada de cada sección de ruta o tramo cronometrado. No es necesaria una nueva página desde el control stop luego de un tramo cronometrado, siendo esto una continuación en la misma sección de ruta (ver ejemplo).
- Cuando la distancia parcial entre dos enlaces es menor a 200 metros, no es necesaria la línea horizontal entre los boxes.
- Los mapas de tramos individuales deberán incluir:
  - Una escala
  - La dirección norte
  - Ruta de reconocimiento (solamente en el caso de que no haya ningún libro de ruta separado para el reconocimiento)
  - Ruta alternativa
  - Ubicación de los puntos de largada/llegada y de todos los vehículos de emergencia.

**PGR 2026**

- Deberán mostrar la ubicación del GPS de los controles horarios, largadas, puntos medios de radio, llegadas y stops de cada tramo cronometrado y los reagrupamientos y parques de asistencia. Esto se expresará en forma de grados, minutos y milésimas de minutos, es decir 139° 36.379' (WGS84).
- Pueden incluirse fotografías o diagramas de los puntos de control.
- Deberá colocarse el número del tramo cronometrado sobre el lado de la página (ver ejemplo) que permita una fácil ubicación del mismo. Cuando se imprima de ambos lados este número deberá estar en el margen exterior, es decir, opuesto al borde de encuadernado de la página, visible desde el lado del libro de ruta. El número deberá aparecer solamente en las páginas relacionadas al tramo cronometrado.
- Todos los vehículos de emergencia intermedios y los puntos de ambulancia deberán ser indicados por medio de símbolos apropiados.
- Los números de ruta serán incluidos cuando sea necesario.
- Una variación en el grosor de las líneas de los signos de dirección deberá ser usada para indicar una ruta más pequeña o más ancha, no la dirección a tomar.
- La línea vertical gruesa entre las columnas “Dirección” e “Información” deberá ser llena en negro donde la superficie de la ruta sea tierra/ripio o deberá ser dejada en blanco cuando la superficie es pavimentada.
- La distancia entre la largada del control y SS deberá colocarse en el cuadro de información (ver ejemplo).

**PGR 2026**

### **Páginas Finales**

- Pueden incluirse rutas alternativas como sección al final de un libro de ruta sobre papel con un color diferente.
- Otros requisitos al final del libro de ruta:
  - Formulario de abandono

### **Cambios**

En caso de que haya un cambio en el libro de ruta (por ejemplo con un boletín) no solamente deberán mostrarse los recuadros de indicación cambiada, sino también que deberán estar impresos el último y primer recuadro de indicación válidos con sus números. Las páginas cambiadas se deberán imprimir en A5 para ser insertadas en el libro de ruta.

Liaison information

TC 7/11 Hermeskeil		DISTANCE:	41,51 km	DAY:	2
TC 8/12 Neunkirchen		AVERAGE	62,27 km/h	SECTION:	3/4
		TIME ALLOWED	40 min		
DISTANCE		DIRECTION		INFORMATION	
TOTAL	PARTIAL			DISTANCE	
				REGRESS.	
38,48	3,21			<b>Selbach</b> Gemeinde Nohfelden Landkreis St. Wendel 3,03	
39,23	0,75			Nohfelden 10 km Bostalsee St. Wendel 14km Oberthal 6km Trolley 7km 2,28	
40,53	1,30			<b>Neuenkirchen/Nahe</b> Gemeinde Nohfelden Landkreis St. Wendel 0,98	
41,10	0,57			<b>(Hirschfelderweg)</b> Elweiler 4 km 0,41	
41,51	0,41			TC 8/12 NEUNKIRCHEN 0,00 (0,06)	

PAGE 2-24

Distance to start

SS information

Total KM from TC to TC

Scheduled Time

TC 8/12 Neunkirchen		DISTANCE:	24,00 km	DAY:	2
TC 9/13 Freisen		AVERAGE	16,95 km	SECTION:	3/4
SPECIAL STAGE		TIME ALLOWED	30 min		
ST. WENDELER LAND 1/2		RECORD	8/12		
		REVISED ROUTE	16,95 km		
DISTANCE		DIRECTION		INFORMATION	
TOTAL	PARTIAL			DISTANCE	
				REGRESS.	
				2007	
15,88	0,90			8,12	
16,52	0,64			7,48	
16,91	0,39			7,09	
16,95	0,04			7,05	
17,19	0,24			6,81	

PAGE 2-34

Turn quickly the page over

Distance to start

Turn quickly the page over  
±200 m

## **ANEXO 4: GUIA BASICA DE SEGURIDAD PARA RALLIES**

### **Funciones y Responsabilidades Del Personal De Dirección De Carrera**

La información de este apartado se suma a la del Código Deportivo Internacional, Anexo V, Artículo 3.1.1 y Suplemento de Mando y Control de Eventos 1.1.

#### **Director de carrera**

La función del director de carrera es liderar al equipo y garantizar que se mantenga la integridad deportiva del evento durante toda la competición.

El director tiene la última palabra para decretar el inicio de un tramo especial, si se han de sacar las banderas rojas y si hay que cancelar un tramo especial. También es la persona que mantiene a los comisarios constantemente informado del avance del evento.

#### **Director de carrera adjunto**

La función del adjunto es prestar apoyo al director.

**PGR 2026**

Principalmente, debe ayudar con las tareas administrativas que precisen el evento y los comisarios deportivos, además de planificar el tramo actual para asegurarse de que todo esté preparado de antemano.

#### **Jefe médico**

El jefe médico se asegura de contar con médicos formados y equipados, y de ubicarlos en el lugar y momento adecuados en todos los tramos especiales. Coordina cualquier incidente médico desde la dirección de carrera.

#### **Jefe de seguridad del evento**

Garantiza que todas las unidades de asistencia médica y de rescate estén en posición, estacionadas de conformidad con el plan de seguridad y listas para su despliegue en caso necesario. También se asegura de que en las zonas destinadas al público exista un servicio de primeros auxilios oportuno.

## VEHÍCULOS DE SEGURIDAD Y SUS RESPONSABILIDADES

### VEHÍCULOS DE SEGURIDAD

Son los siguientes (por orden):

000 o vehículo triple cero (o equivalente) 30-40 minutos antes de la PCC		
00 o vehículo doble cero 10-20 minutos antes de la PCC		
		0 / Vehículo cero 5-10 minutos antes de la PCC

GR 2026

PCC: «Primer Coche en Carrera», hora prevista de salida del primer vehículo participante

Todos los vehículos de seguridad, ya sean de seguridad del público, de seguridad intermedia, 000, 00 o escoba, se considerarán como vehículos de seguridad. El único vehículo al que deberá referirse como vehículo cero será el que lleve un único 0 en el lateral. A los demás vehículos se les llamará vehículos oficiales.

La función principal de los vehículos de seguridad de un evento es comprobar que el itinerario cumpla con el plan de seguridad y facilitar esa información a la dirección de carrera. Se aconseja que todos los vehículos de seguridad graben cada uno de los tramos y se entreguen los vídeos a la organización del evento para su uso en un futuro.

## **REGLAS DE ORO DE VEHÍCULOS DE SEGURIDAD**

Cada evento es diferente en la forma en la que se presentan los tramos, y el plan de seguridad y la documentación los preparan equipos diferentes.

Asegúrese siempre de haber recibido toda la documentación con suficiente antelación.

Para prepararse, tenga en cuenta lo siguiente:

### *Ejemplo de preparación previa al evento*

- Carpeta sujetapapeles
- Pistola grapadora y grapas
- Mapas
- Utensilios personales (comida y bebida incluidas)
- Botiquín personal
- Bolígrafos y lápices
- Cámara de vídeo, cargador y soporte (asegúrese de que no obstruya el airbag)
- Megáfono / sirenas / luces
- Documentación del evento
- Indumentaria adecuada
- Teléfono móvil y cargador
- Radio instalada y operativa o aplicación celular que haga las veces de esta.

**PGR 2026**

## **VEHÍCULOS DE SEGURIDAD 000/00**

En los eventos de rally sobre superficies de grava, los vehículos 000 y 00 deberían ser, si es posible, vehículos todoterreno, para asegurarse de que puedan desempeñar su función en cualquier circunstancia. Estos vehículos son también los más visibles para el público. Para eventos en asfalto, el vehículo debe elegirse en función del lugar y de los requisitos.

Solo deben ocuparlos personas experimentadas.

Estos vehículos deben ir siempre bien identificados y contar con un megáfono, sirenas y luces de advertencia. Antes del evento, sus ocupantes deben familiarizarse con la ruta, con el plan de seguridad (incluido el número previsto de espectadores) y con otros documentos relevantes, además del horario. También deben colaborar con los oficiales del evento en sus funciones.<sup>32</sup> Durante el evento deben comprobar en el tablón de avisos oficial si se ha producido alguna alteración de la ruta.

Uno de los dos vehículos, el 000 o el 00, debe recorrer la ruta completa y asegurarse de rellenar el carnet de ruta en cada control por el que pase. Esto debe aclararse en el programa final de vehículos de seguridad, y puede que sea necesario enseñar a los comisarios de cronometraje a rellenar correctamente el carnet de ruta.

Es fundamental que los vehículos 000 y 00 cumplan el horario predeterminado para que el evento se desarrolle de forma oportuna, pero deben estar preparados para adaptar el horario si el evento lo exige. Deben contar con un medio para comunicarse con los demás vehículos de seguridad y con la dirección de carrera, y trabajar en equipo para atender cualquier solicitud relacionada con el movimiento y ubicación de espectadores.

PGR 2026

En cada control de tiempos previo a un tramo especial, deben hablar con el jefe de tramo antes de entrar. El director de carrera o el jefe de seguridad deben estructurar el itinerario del vehículo de seguridad de forma que permita hacerlo. Esto puede implicar que los vehículos 000 y 00 tengan menos tiempo disponible en zonas de servicio o reagrupación que los participantes. Deben asegurarse de tener clara cualquier modificación del plan de seguridad, de los números previstos o de los planes de distribución en cuanto a señalización.

Los ocupantes de los vehículos 000 y 00 deben hacer una comprobación final conjunta del tramo en cuanto a elementos y materiales, problemas de seguridad, comisarios y seguridad del público. También deben llevar elementos y material de sobra, y herramientas para repararlos.

Si se detecta algún problema, debe comunicarse al jefe de tramo / dirección de carrera, para que tengan constancia o para pedir asesoramiento. Los ocupantes también deben comprobar los puntos de seguridad provisionales, además de las señales de ubicación obligatoria de radio y las banderas rojas.

Deben comprobar que las ubicaciones de la meta volante y la línea de parada sean conformes con el libro de ruta, y que los extintores de incendios estén en su sitio.

Al final de cada tramo, deben confirmar al jefe de tramo (o al jefe de tramo adjunto, si procede) que el tramo se encuentra en condiciones aceptables para competir. También deben asegurarse de que este mensaje llegue a la dirección de carrera. Deben facilitar un informe posterior al evento al jefe de seguridad o al director de carrera.

La tecnología no deja de avanzar, y esos avances pueden emplearse para mejorar la información disponible para los ocupantes de los vehículos de seguridad y la dirección de carrera. Disponer de información en tiempo real sobre si un tramo especial está listo o no es una parte crucial de la preparación antes de la salida del primer vehículo participante. En función de la disponibilidad de una conexión de datos fiable a lo largo de todo el itinerario del rally, es posible instalar una cámara web en la parte delantera del vehículo 000 y/o del 00.

Estas imágenes se pueden enviar a la dirección de carrera, y también las puede visionar el delegado de seguridad antes de entrar en el tramo, para hacerse una idea de la situación antes de salir.

PGR 2026

Tendrán que comprobarse las normativas locales en materia de protección de datos, para asegurar su cumplimiento en todo momento si se emplean imágenes en directo captadas por uno de los vehículos de seguridad

Uno de los ocupantes del vehículo cero debe ser del equipo organizador principal del rally. Esta función no la puede desempeñar el director de carrera, ni el jefe de seguridad del evento, ni el jefe de seguridad del público. Tiene que ser una persona cuya única responsabilidad el día del rally sea formar parte del equipo del vehículo cero. De esta manera se garantiza que dicho equipo conoce el plan general de todo el evento, y que conoce muy bien el plan de seguridad, así como a los oficiales senior y jefes de etapa del rally. Uno de los ocupantes debe tener también experiencia en seguridad y en vehículos de seguridad, y el piloto debe ser titular o extitular de una licencia de competición.

Es aconsejable que el vehículo cero haga un reconocimiento de los tramos especiales con anterioridad al rally. Esto permitirá a sus ocupantes familiarizarse con el plan de seguridad, con los tramos especiales y con el libro de ruta. Los ocupantes también pueden

usar un conjunto de notas de ruta descriptivas, que tienen que marcar con números de puesto, zonas para el público y ubicaciones de comunicación y/o radio.

Para el vehículo cero es más seguro circular al 70-80% de la velocidad de rally si se guían con notas de ruta básicas. Esto también ayudará al copiloto a estar atento a cualquier problema que se detecte, y a las observaciones o indicaciones del piloto.

Las funciones principales del vehículo cero son supervisar la labor del vehículo 000, del vehículo del delegado de seguridad y del vehículo 00, comprobar que los espectadores no se hayan movido desde el paso de los anteriores vehículos de seguridad, y estar dispuesto a detenerse si tiene que actuar.

Sus ocupantes deben prestar atención en todo momento a la comunicación por radio, y estar preparados para comunicar cualquier problema o intervención.

Para que el evento se celebre con puntualidad, es fundamental que el vehículo cero cumpla con el horario predeterminado.

El vehículo cero debe contar con un método de comunicación con los demás vehículos de seguridad y con la dirección de carrera.

**PGR 2026**

En cada salida de tramo especial, debe colaborar con el jefe de tramo y entrar por un punto en el que sea viable hacerlo y a su debido tiempo.

Si el tramo cronometrado tiene más de 30 km de longitud, se recomienda encarecidamente utilizar dos vehículos cero: uno que parta de la línea de salida, y otro de un punto intermedio hasta la meta, calculando correctamente los tiempos.

Deben asegurarse de que la ruta siga conforme con el plan de seguridad y, si es necesario, deben estar dispuestos a detenerse. Si fuera necesario esto último, deben comunicarlo de inmediato a la dirección de carrera, solicitando la demora en la salida del tramo y explicando la situación. Si fuera posible resolver el problema, deben hacerlo. De lo contrario, deben prepararse para que el jefe de tramo y la dirección de carrera anulen la prueba. NO es aceptable hacer que los participantes compitan en un tramo que se considere no conforme con el plan de seguridad

Al final de cada tramo, deben confirmar al jefe de tramo (o a su adjunto) que este se encuentra en un estado aceptable para competir. También deben asegurarse de que esta

información llegue a la dirección de carrera. Si es necesario, mantendrán también una reunión informativa (o redactarán un informe) posterior al evento con el jefe de seguridad o la dirección de carrera.

## **VEHÍCULO ESCOBA**

En algunos eventos puede haber más de un vehículo escoba. No obstante, si éste fuera el caso, no se puede recorrer un tramo con más de un vehículo escoba a la vez. Normalmente, el vehículo escoba debe identificarse con una bandera a cuadros en la puerta, que indica que el tramo ha finalizado.

El vehículo escoba debe recorrer la ruta completa, incluidos los sectores de enlace. En cada salida de tramo deben ponerse en contacto con el jefe de tramo, que les dará la siguiente información:

- a. número de vehículos que han entrado en el tramo
- b. número de vehículos que han salido del tramo
- c. ubicación de cualquier vehículo que no haya podido completar el tramo
- d. la hora a la que salió el último vehículo participante

**PGR 2026**

El vehículo escoba debe confirmar que el número de participantes que han entrado en el tramo coincida con el número que ha salido del último tramo incluido cualquiera que se haya retirado en el sector de enlace. Debe recoger todos los carnets de ruta de todos los controles por los que se haya pasado.

Es fundamental que recojan todos los carnets de ruta completados, los informes oficiales (incluidos los de jueces de hecho) y las hojas de firmas de oficiales de cada tramo. Estas hojas deben entregarse a la dirección de carrera lo antes posible. Es aconsejable que estén accesibles por si la dirección de carrera o el equipo de resultados necesitan consultarlas. Si hubiera algún informe de incidentes, deben intentar fotografiarlos y facilitar las imágenes a la dirección de carrera a la mayor brevedad posible.

El vehículo escoba solo puede entrar en el tramo si así lo autoriza la dirección de carrera.

Los ocupantes del vehículo escoba deben tener amplios conocimientos de cómo funciona el sistema de cronometraje del evento y si es posible, detenerse en cada vehículo que supere el límite máximo de tiempo (OTL) y, previa consulta con la dirección de carrera, recoger sus carnets de ruta. Es esencial que el vehículo escoba colabore con la dirección

de carrera en todo momento para verificar si un participante está en OTL y, por tanto, ya no puede seguir participando.

Si un vehículo escoba se demora, debe avisar inmediatamente de ello a la dirección de carrera.

Si el tramo se va a volver a usar, los ocupantes del vehículo escoba deben avisar a la dirección de carrera de cualquier cruce o zona que requiera tenga que volver a instalarse o marcarse y de cualquier elemento de seguridad que falte. También deben identificar las zonas en las que haya un número significativo de espectadores. Además, se les puede pedir que informen sobre la ubicación y, si es posible, la causa de retiro de participantes.

Si en el tramo todavía hay vehículos participantes, deben plantearse si es necesario moverlos o si resulta más prudente dejarlos en el lugar. Los participantes siempre querrán recuperar sus vehículos lo antes posible, pero puede que esto no sea lo que más conviene al resto de personas implicadas en el evento. No debe pedirse la recuperación o el desplazamiento de un vehículo a menos que esté bloqueando el tramo o se considere que representa un peligro.

**PGR 2026**

Una vez se haya confirmado que se han contabilizado todos los vehículos participantes y que va a ser la última vez que recorra el tramo, y solo previa autorización de la dirección de carrera, los comisarios, médicos y equipos de rescate que hayan participado en el desarrollo de ese tramo podrán retirarse.

Si es necesario, el vehículo escoba debe enviar un informe al jefe de seguridad o a la dirección de carrera (o participar en una reunión informativa posterior al evento con ellos).

### **PUESTOS LARGADA<sup>3</sup>**

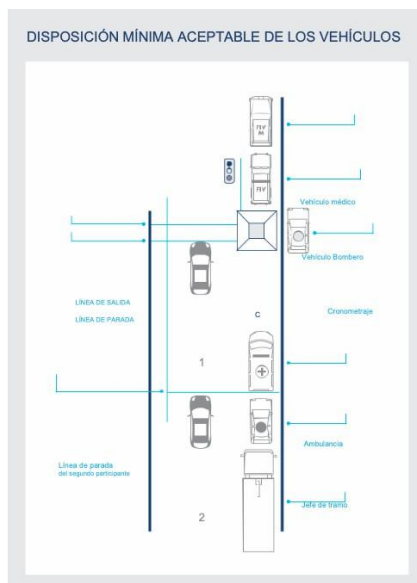
- Debe establecerse un puesto médico en la salida de cada tramo especial, y en puntos intermedios si la longitud del tramo es igual o mayor a 15 km. Estos puntos intermedios deben estar a menos de 10 minutos en vehículos pertinentes conducidos a velocidad de intervención.
- El puesto médico consta de:
  - Vehículos de intervención médica básica de emergencia o MIV,

---

<sup>3</sup> Fuente: REGLAMENTO ACRA

- Vehículos de Intervención de Bomberos (extracción de personas de un vehículo, extinción de incendios) TIV
- Vehículos de evacuación de heridos (ambulancias).
- Personal de Seguridad (Policía)
- Los vehículos de intervención médica y técnica pueden ser de uso combinado/mixto o ser dos vehículos separados.
- Todos los vehículos deben ubicarse de forma que tengan acceso directo al tramo, sin ningún obstáculo delante (p. ej. cualquier otro vehículo, cinta de vallado, barreras, comisarios de seguridad), y en el orden de salida MIV -TIV-ambulancia.
- Todos los puestos médicos deben asociarse a un punto radio y señalizarse debidamente (con luces y una cruz).
- Cada MIV cuenta con un equipo formado por al menos un médico especializado en reanimación y gestión de traumatismos prehospitarios, además de un paramédico/enfermero.
- Cada uno de los TIV debe contar con un miembro con experiencia en la extracción de personas atrapadas en vehículos accidentados y en extinción de incendios.
- Una de las ambulancias de la salida debe hacer las veces de unidad de reanimación, con un médico que acompañe a cualquier herido que necesite cuidados intensivos durante la evacuación.
- El director de carrera es el que decide si se envía o no un vehículo médico, tras consultarlo con el jefe médico e informando al jefe de tramo.

**PGR 2026**



## EJEMPLO DE DISPOSICIÓN DE UN TRAMO



PGR 2026



<sup>4</sup> Fuente: REGLAMENTO ACRA