

CAMPEONATO



ENDURO

REGLAMENTO

2017

Índice de contenido

Terminología.....	5
1.- Condiciones Generales.....	8
2.- Pruebas en cada Fecha.....	8
3.- Vehículos Admitidos.....	8
4.- Identificación.....	9
5.- Campeonato 2017.....	10
5.1. Calendario de Fechas.....	10
5.2 Puntaje Campeonato.....	10
5.3 Fechas.....	11
6.- Reglamento Particular de la Prueba (RPP).....	12
6.1 Condiciones generales.....	12
6.2. Enmiendas al RPP – Separatas o Anexos.....	13
7.- Inscripciones.....	13
8.- Tarjeta de Control (TC).....	14
9.- Oficiales.....	15
9.1. Director de la Prueba (DP).....	15
9.2. Comisarios Deportivos (CD).....	15
9.3. Comisario Técnico (CT).....	15

9.4. Entrega de Informes.....	16
10.- Verificación Previa.....	16
10.1 Pasaporte Técnico.....	16
10.2 Verificación Administrativa.....	17
10.4 Verificación Técnica durante la Prueba.....	18
11.- Zonas Definidas.....	18
11.1 Puesto Central de Control (PCC).....	18
11.2 Tambo: Zona de Reabastecimiento.....	18
11.3 Zona de PITs	19
11.4 Parque Cerrado.....	19
12.- Reunión de Pilotos (Briefing).....	20
13.- Elementos de navegación.....	20
13.1 Rutómetro	20
13.2 GPS.....	21
14.- Partida.....	22
15.- Llegada.....	23
16.- Incidente.....	23
17.- Conducta del Piloto durante la Prueba.....	23
18.- Medida Provisoria.....	24

19.- Consideraciones especiales.....	24
20.- Reclamaciones.....	25
21.- Apelaciones.....	26
22.- Premiación.....	26
23.- Publicidad Obligatoria.....	26
24.- Seguro.....	26
25.- Equipamiento Médico, de Supervivencia y Comunicaciones.....	27
25.1 Equipamiento Médico.....	27
25.2 Equipamiento de Supervivencia.....	27
25.3 Sistema de comunicaciones	27
26.- Penalidades.....	28
26.1 Exclusión de Fecha (Muy graves).....	28
26.2 Exclusión de Especial (Graves).....	28
26.3 Partida no Permitida (Subsanable).....	28
26.4 Penalizaciones Económicas - Multas (Leves).....	28
26.5 Penalización en Tiempos.....	30
26.6 Penalización a criterio de los CDs.....	30

Terminología

El siguiente conjunto de términos y siglas serán usados a lo largo del presente reglamento.

- ❖ **Briefing:** Reunión del DP con los Pilotos. El contenido puede ser comunicado de forma verbal, audiovisual o por escrito. Es obligatoria la asistencia de al menos un miembro del Equipo. La información referida a la seguridad y a la ruta (modificaciones del rutómetro), fechada y firmada por el DP, debe ser publicada en el Tablero del PCC bajo su responsabilidad. Cada Equipo deberá firmar la lista de asistencia.
- ❖ **Asistencia:** Cualquier intervención o ayuda a un Equipo. En el transcurso de la Especial está prohibida la asistencia de terceros. Está permitida la ayuda entre Equipos.
- ❖ **Bivouac o campamento:** Zona situada entre el CH al final de una Etapa y la largada de la siguiente, donde todos los competidores se reagrupan; esta zona está definida en el RPP. En el Bivouac, la asistencia es libre entre los competidores que continúan en la carrera, como lo es toda asistencia autorizada por el Reglamento.
- ❖ **Campeonato:** Conjunto de Pruebas desarrolladas en un periodo determinado. Se inicia con el evento de lanzamiento y culmina con la premiación del mismo.
- ❖ **Carrera:** Es la parte más importante de la competencia. Se inicia con la partida del primer Especial y culmina con la premiación.
- ❖ **Chasqui:** Vehículo de rescate de la organización conducido por un piloto Off Road, acompañado por un paramédico y provisto de las herramientas necesarias para ejecutar rescates. Está provisto de un medio de comunicación con el PCC.
- ❖ **Competidor :** Persona que conduce el vehículo durante una prueba y es un piloto registrado ante la Organización
- ❖ **Control de Paso (CP):** Lugar de paso obligatorio normalmente situado en algún punto de la Etapa. El paso quedará registrado mediante el consignación de la hora, un sello o firma del Oficial en la TC de cada Equipo.
- ❖ **Control Horario (CH):** Puntos de control normalmente asignados como partida y llegada de la Etapa. Se deberá registrar la hora, un sello o firma del Oficial en la TC de cada Equipo.

- ❖ **Enlace:** Parte(s) o tramo(s) no cronometrados de una Etapa con una ruta definida y velocidad controlada.
- ❖ **Especial (ESP):** Parte(s) o tramos(s) cronometrados de una Etapa en la modalidad Cross Country. Pueden ser una o más por Fecha y estarán descritas en el RPP de la Fecha.
- ❖ **Etapa:** Parte de la Prueba, acotada a un día, compuesta por uno o más Especiales y Enlaces. Con un punto de partida, llagada (CH), CP(s) y Tambo(s). Preferentemente será desarrollada con luz del día.
- ❖ **Equipo:** Grupo de personas (incluye al competidor), que acompañan al competidor antes, durante y después de la prueba, uno de ellos necesariamente será nombrado Jefe de Equipo
- ❖ **Exclusión de la fecha:** Expulsión de la carrera. Entraña la pérdida económica de los derechos de participación y cero (0) puntos en dicha fecha. No podrá ser anulada la fecha para el campeonato.
- ❖ **Fecha:** Periodo de tiempo usado por la Organización para desarrollar una Prueba. Se inicia con los trámites administrativos ante autoridades e instituciones correspondientes y culmina con la proclamación de resultados oficiales.
- ❖ **Nota Informativa:** Comunicados oficial emitido por la Organización. Antes del inicio de la carrera será enviado a la lista de correo electrónico oficial de la Organización en [aukanuna@googlegroups.com] y publicados en la página web de AUKA NUNA Enduro Inka Tour [aukanuna.pe]. Durante la carrera será publicado en el Tablero del PCC.
- ❖ **Parque Cerrado:** Zona de reunión de los vehículos en competencia. Puede estar definida física o virtualmente. Una vez ingresado, los vehículos sólo podrán salir para abastecimiento o mantenimiento mayor previa autorización del DP.
- ❖ **Penalización:** Castigo que se impone a un Equipo por una infracción al reglamento. Las infracciones deportivas tendrán tiempo añadido al obtenido en el tramo Cronometrado de la Etapa. Las infracciones administrativas tendrán penalización económica (multa). Las infracciones graves y antideportivas pueden llevar además a la exclusión de la Etapa o incluso la Fecha; las infracciones subsanables impedirán la partida.
- ❖ **Piloto:** Vease "Competidor"

- ❖ **Prueba:** Competencia que se puede desarrollar en una o varias etapas. Inicia con la apertura de inscripciones y culmina con la premiación respectiva o Podio. Incluye las verificaciones administrativas, técnicas y las etapas. Puede incluir desfiles, pasacalles, firmas de autógrafo.
- ❖ **Puesto Central de Control (PCC):** Lugar donde se instala la logística, comunicaciones y otros necesarios por parte de la Organización. También es el lugar donde normalmente se reúnen los integrantes de la Organización y allí está ubicado el Tablero del PCC.
- ❖ **Rutómetro:** Documento donde se indican todos los WP, con su respectivo orden de paso y penalizaciones, CHs, CPs, Tambos, distancia a recorrer y tiempo máximo. Para las Especiales el Rutómetro será parte de las herramientas de navegación.
- ❖ **Súper Especial:** Parte cronometrada de una Prueba de velocidad y habilidad que se caracteriza por ser realizada en un circuito natural o hecho, con público asistente. Sus características serán explicadas por el DP en el Briefing previo al inicio de la misma. El orden de partida será definido por el DP en bien del espectáculo. Todos los Equipos deben participar obligatoriamente. De no participar serán penalizados con un adicional de tiempo estipulado en el RPP de la Fecha. El tiempo obtenido en esta Etapa tendrá un factor de multiplicación entre 1 y 10 que será señalado en el RPP correspondiente a la Fecha.
- ❖ **Tambo:** Lugar previsto para que los Equipos puedan realizar la recarga de combustible por su asistencia o ellos mismos. Este punto será a su vez un CP.
- ❖ **Tablero del PCC:** Medio oficial por el cual se hace de conocimiento de los Equipos respecto de los cambios, ajustes, resultados extraoficiales por etapa y demás relacionados con la Prueba.
- ❖ **Tarjeta de Control (TC):** Documento en el que se consigna la hora de partida, el tiempo máximo, número de WP a validar, tiempo de penalización por WP NO validado. Además los Oficiales registran la hora del CP, hora de llegada y salida de los Tambos y hora de terminada la especial.
- ❖ **Tiempo máximo (Tmax):** Tiempo mayor al tiempo ideal determinado en el RPP para cada Especial o Super Especial. Si el 50% de los Equipos no llegan dentro del Tmax en una Especial, el Tmax permitido podrá ser modificado por el DP a criterio de los CDs.
- ❖ **Verificaciones:** Son chequeos realizados por la Organización, con la finalidad de que cada Equipo cumpla los requisitos necesarios para su participación, así tenemos:
- ❖ **Verificación Administrativas:** Ratificación de formulario de inscripción, permisos, exención de responsabilidades, seguros, deudas administrativas y pago de derechos.

- ❖ **Verificación Técnicas:** Inspección del vehículo para comprobar si cumple con las especificaciones de Categoría y Sub-Categoría, con el equipamiento obligatorio de seguridad de los pilotos, con la numeración y también la publicidad obligatoria de los Auspiciadores Oficiales. Todos los accesorios deberán de contar con el nombre del Piloto.
- ❖ **Way Point (WP):** Punto definido por coordenadas geográficas de validación obligatoria durante los Especiales, de un diámetro de cuarenta (40) metros. Cada WP no validado tiene una penalización definida en el RPP.

1.- CONDICIONES GENERALES

Una Fecha del Campeonato AUKA NUNA 2017, comienza con el lanzamiento en conferencia de prensa del evento y culmina con la publicación de resultados oficiales en la página web del evento.

Los equipos necesarios, así como las modificaciones permitidas y obligatorias, son las correspondientes a las prescripciones que dicta el y/o el Reglamento Técnico por Categorías del Campeonato AUKA NUNA 2017, según corresponda.

2.- Pruebas en cada Fecha

Las pruebas en cada Fecha podrán darse según el siguiente formato:

- Especial : De 1 a 3 Especiales con suma de tiempos y validación de WPs.
- Súper Especial : Cuyo formato estará descrito en el RPP correspondiente.

3.- Vehículos Admitidos

Serán admitidos los siguientes vehículos según Modalidad y Categoría:

MODALIDAD MOTO

- **CATEGORIA MECANICA NACIONAL 1:** Moto hasta 200 cc. Solo competirán en el Super Especial de la primera y segunda fecha del Campeonato 2017.
Obligatorio el uso de casco integral con lentes, botas, pantalón largo y casaca.
- **CATEGORIA MECANICA NACIONAL 2:** Moto de más de 200 cc y hasta 250 cc. Solo competirán en el Super Especial de la primera y segunda fecha del Campeonato 2017
Obligatorio el uso de casco integral con lentes, botas, pantalón largo y casaca.

- **CATEGORIA ENDURO 1:** Moto de dos tiempos hasta 125 cc y cuatro tiempos hasta 250 cc. Autonomía de 75 km. Deben portar GPS.
- **CATEGORIA ENDURO 2:** Moto de dos tiempos hasta 250 cc y cuatro tiempos hasta 450 cc. Autonomía de 75 km. Deben portar GPS.
- **CATEGORIA ENDURO 3:** Motos de dos tiempos de más de 250 cc y de cuatro tiempos de más de 450 cc. Autonomía de 75 km. Deben portar GPS.

MODALIDAD QUAD

- **CATEGORIA 4x2:** Cualquier cilindrada y tracción simple. Autonomía de 75 km. Deben portar GPS.
- **CATEGORIA 4x4:** Cualquier cilindrada y doble tracción. Autonomía de 75 km como mínimo. Deben portar GPS.

*** NOTA:**

- No habrá mínimo de inscritos para abrir una categoría.
- Está prohibido adicionar un tanque extra o colocar uno más grande que las medidas del tanque original (para todas las categorías de las dos modalidades)
- En las categorías **MECANICA NACIONAL 1 y MECANICA NACIONAL 2** no pueden participar motos de marcas como Yamaha, Honda, Suzuki o Kawasaki.

4.- Identificación

La numeración será:

- Motos del 001 al 299.
- Quatris del 300 al 399.

El número identificador de piloto será asignado por la Organización y no variará en todo el año.

Cada piloto recibirá los autoadhesivos correspondientes para su identificación con los números de vehículo para la carrera, que deberá ser colocado en la parte delantera del vehículo, en una placa de 25x20 cm, para eso todas los vehículos deberán contar con placas delanteras rígidas.

De no encontrarse la información antes indicada, el Equipo no podrá partir la Etapa y se hará acreedor a una multa de 200 soles.

5.- Campeonato 2017

Se disputarán 7 Campeonatos que corresponden a las categorías: MOTO MECANICA NACIONAL 1, MOTO MECANICA NACIONAL 2, MOTO ENDURO 1, MOTO ENDURO 2, MOTO ENDURO 3, CUATRIMOTO 4x2 y CUATRIMOTO 4x4. Se han programado TRES (3) fechas de Campeonato de Enduro para las categorías MOTO ENDURO 1, MOTO ENDURO 2, MOTO ENDURO 3, CUATRIMOTO 4x2 y CUATRIMOTO 4x4 y se han programado DOS (2) fechas de Campeonato Promocional para las categorías MOTO MECANICA NACIONAL 1 y MOTO MECANICA NACIONAL 2.

5.1. Calendario de Fechas

Número	Fecha	Lugar
1ra	15 y 16 de Julio	Casma- Ancash
2ra	30 de Septiembre y 01 de Octubre	Huaraz- Ancash
3ra	8 de Diciembre	Asia- Lima

5.2 Puntaje Campeonato

Los puntos por fecha para todas las Categorías son los siguientes:

Posición	Puntos	Posición	Puntos	Posición	Puntos	Posición	Puntos
1°	25	6°	15	11°	10	16°	5
2°	22	7°	14	12°	9	17°	4
3°	20	8°	13	13°	8	18°	3
4°	18	9°	12	14°	7	19°	2
5°	16	10°	11	15°	6	20°	1

El piloto que no realice por lo menos el 50% del kilometraje total de la fecha, se le considerará 0 puntos.

Se declarará ganador del Campeonato de Enduro AUKA NUNA 2017, por Categoría, al piloto que haya obtenido el mayor puntaje acumulado durante el año 2017. Las categorías MOTO MECANICA NACIONAL 1 y MOTO MECANICA NACIONAL 2 no puntúan para el Campeonato de Enduro AUKA NUNA 2017.

El piloto que sea sancionado con la exclusión de una Fecha, por algún tipo de infracción al reglamento, se le considerará la puntuación de cero (0) en esa Fecha y esa Fecha no podrá ser eliminada.

Los criterios para establecer el desempate en el Campeonato Anual, en orden de aplicación son:

- Aquel que hubiese obtenido la mayor cantidad de mejores puestos en todas las Fechas del Campeonato Anual.

- b) Aquel que hubiese obtenido la mayor cantidad de mejores puestos en todas las Especiales del Campeonato Anual.
- c) De seguir el empate, se declarará compartido el Campeonato Anual.

No habrá un mínimo de pilotos por fecha para considerar la fecha como válida para el Campeonato Anual.

5.3 Fechas

El piloto ganador de cada Fecha para cada Categoría será aquel que sumado los tiempos de los Especiales, Súper Especial, penalizaciones por WPs no validados, otras penalidades en tiempo impuestas y aplicados los factores de multiplicación, obtenga el menor tiempo de la Fecha.

Cada Especial tiene definido en el RPP un Tiempo máximo (Tmax) en h:m de conclusión, un número total de WPs para validar y una penalización en minutos para cada WP NO validado.

Para cada piloto la Hora máxima (Hmax) de conclusión es su hora de Partida más el Tmax fijado para dicha Etapa. La Hmax de conclusión de la Etapa será la sumatoria de la hora de Partida del último piloto más el Tmax de la Etapa.

Lo óptimo, es que cada piloto complete la Especial en un tiempo menor al Tmax, validando todos los WPs. En este caso, el tiempo empleado en el Especial será el tiempo realmente usado, es decir hora de Llegada menos la hora de Partida. Es decir no se descontara el tiempo de abastecimiento ni de los enlaces ya que es el mismo para todos.

En caso el piloto no haya validado todos los WPs, se le adicionará al tiempo empleado, las penalizaciones indicadas en el RPP por cada WP NO validado. Típicamente la penalización por WP es de 10 min, pero esta será definida en el RPP.

En caso de que el tiempo empleado por un Equipo supere el Tmax definido para la Especial, se considerara como tiempo empleado el Tmax y se le adicionarán las penalización definida en el RPP por cada WP NO validado. Cabe señalar, que solo se evaluarán los WPs validados que estén dentro del Tmax del piloto según su hora de Partida.

Cabe señalar que el hecho de que un piloto sea auxiliado o asistido, se considera como abandono y se aplicará la regla del párrafo anterior, es decir se le aplica el Tmax y solo valida los WP por los que pasó por sus propios medios antes de ser auxiliado.

En caso un piloto no partiera en una Especial, se le asignará el Tmax, penalizando todos los WP de la Especial y además se le adicionará una (1) hora.

En el caso del Súper Especial el tiempo empleado debe ser menor al Tmax definido en el RPP, el cual será típicamente de 20 minutos. En caso contrario se le asignará como tiempo empleado el Tmax definido para el Súper Especial.

En caso un piloto no partiera en la Súper Especial, se le asignará el doble del Tmax definido en el RPP por manga. Típicamente 40 minutos.

La clasificación final de la Fecha será establecida por la sumatoria de los tiempos obtenidos en cada Especial, más el tiempo obtenido en el Súper Especial (cuando lo hubiera) multiplicado por un factor definido en el RPP (típicamente entre 1 y 10), considerando las respectivas penalizaciones que correspondan según el caso. Aquel competidor que obtenga el total menor, será proclamado vencedor de la Fecha, el siguiente será segundo y así sucesivamente.

Los comunicados y resultados extraoficiales de cada Especial se publicarán en el Tablero del PCC y serán enviados a la lista de correos oficial del AUKA NUNA.

6.- Reglamento Particular de la Prueba (RPP)

6.1 Condiciones generales

La Organización señalará en el RPP de la fecha, la hora y lugar donde se llevará a cabo la Verificación Administrativa y Técnica, debiendo poner a disposición de los revisores las herramientas, instrumentos e implementos requeridos, tales como balanza y otros.

El RPP deberá contener:

- Identificación de la prueba (Nombre, lugar y fecha)

- Cronograma detallado:
 - Apertura y cierre de inscripciones.
 - Lugar y fecha para verificaciones administrativas y técnicas.
 - Lugar y hora de partida
 - Lugar y hora de cada breafing
 - Lugar y hora de cada recepción/entrega de GPSs
 - Otros eventos como: partida simbólica, pasacalles, etc

- Medio y costo de la inscripción

- Descripción de cada Especial:
 - Lugar y hora de partida
 - Distancia total
 - Tiempo máximo
 - Número de WP a validar
 - Penalización en minutos para cada WP no validado
 - Numero de Tambos por categoría
 - Numero de vueltas por categoría

- Descripción del Súper Especial:
 - Lugar y hora de partida
 - Distancia total
 - Tiempo máximo
 - Penalización por no partir

- Factores de multiplicación

- Orden de partida de cada Especial

- Premios por categoría de la Fecha

- Relación de autoridades (cargo, nombre y celular)

No se podrá introducir ninguna modificación a los RPP después de la apertura de las inscripciones, salvo decisión de los CDs por razones de fuerza mayor o de seguridad.

6.2. Enmiendas al RPP – Separatas o Anexos

Deberán estar en concordancia con el artículo anterior del presente Reglamento. Serán parte integrante del RPP.

Se exhibirán en el Tablero del PCC. También se les comunicarán directamente a los pilotos vía la lista de correo electrónico oficial [aukanuna@googlegroups.com].

7.- Inscripciones

El inicio de las inscripciones y cierre de inscripciones de cada fecha estarán indicados en el RPP de cada una de ellas, al igual que el costo de la inscripción.

Las inscripciones deberán efectuarse por correo electrónico a [info@aukanuna.pe], conteniendo los siguientes datos:

- Nombres y apellidos del piloto.
- Comprobante del depósito por los derechos de inscripción.
- Modalidad y Categoría para la que solicita inscripción.
- Marca y modelo del vehículo con el que participará.
- Nombre, apellido y DNI del director de Equipo.

De no consignar los datos correspondiente del director de Equipo, no se aceptará la inscripción y esta omisión se debe subsanar antes del cierre de las inscripciones.

En caso se efectuó la inscripción por correo electrónico, esta se ratificará mediante la firma del formulario oficial. El plazo máximo para esta ratificación vence al concluir las verificaciones administrativas previas a la Carrera.

Al momento de inscribirse, todos los pilotos declararán conocer este reglamento y el RPP correspondiente a la Fecha. Así mismo es responsabilidad de cada Equipo inscribir su(s) correo(s) electrónico(s) en la lista oficial de distribución de correos [aukanuna@googlegroups.com] de la Fecha que será definida en el RPP.

Salvo en los casos previstos en las presentes disposiciones, no pueden hacerse enmiendas en la solicitud de inscripción. Sin embargo, el piloto podrá reemplazar libremente el vehículo declarado en la solicitud de inscripción, hasta el momento de la verificación administrativa.

Para que la inscripción tenga validez la ficha de inscripción deberá estar correctamente llenada además de haber cumplido con los requisitos antes mencionados.

8.- Tarjeta de Control (TC)

La TC es el documento oficial de control de una Etapa, será entregado antes de la partida de cada Etapa junto con el GPS con los WP y ruta cargados. Contendrá de manera clara y precisa:

- Hora de Partida (h:m)
- Numero de WP a validar

- Tiempo de penalización en minutos por cada WP no validado (min)
- Tiempo máximo (Tmax) de la Especial (h:m)
- Tiempo máximo de entrega de TC y GPS en PCC luego de finalizada la Especial. (h:m)

La TC deberá ser entregada al Oficial responsable de cada CH o CP, quien anotará la hora de paso una firma o sello y la devolverá al Equipo.

Cada piloto es único responsable de su TC, de su presentación y devolución en los CH y CP, así como de la exactitud de las anotaciones hechas en ella por los Oficiales. Los Oficiales de cada CH o CP son los únicos autorizados a hacer anotaciones y/o sellar dicho documento.

La ausencia de una consignación de hora o sello en la TC, será penalizado con 15 minutos por cada CH o CP omitido.

La pérdida de la TC conlleva a una penalización al competidor con 15 minutos por cada CH y CP de la Etapa.

Por la entrega del GPS y TC fuera del plazo establecido en el PCC, al final de la Etapa, se aplicará una penalización al piloto de 30 minutos.

9.- Oficiales

Todos los Oficiales de la Prueba están sometidos al presente reglamentos, salvo las excepciones establecidas, debiendo de verificar el DP su cumplimiento en estricto antes del inicio de cada Prueba y durante el transcurso de la misma, bajo su responsabilidad.

9.1. Director de la Prueba (DP)

El DP será designado para cada Fecha en el RPP.

La comunicación entre el DP hacia los Equipos y viceversa se realizará obligatoriamente a través del Director de Equipo. Al Director de Equipo se le comunicará de cualquier sanción que incurra su Equipo o vehículo; si no se encontrara presente la indicación se realizará a cualquier miembro del Equipo sin perjuicio de sanción posterior por incumplimiento. Así mismo, el Director de Equipo será el único encargado de formular cualquier reclamo ante la Organización usando el canal establecido en este reglamento.

9.2. Comisarios Deportivos (CD)

El Colegio de CD de una Fecha de Campeonato de Enduro AUKA NUNA 2017, deberá estar conformado por lo menos por 2 miembros.

Todas las decisiones deberán ser colegiadas.

9.3. Comisario Técnico (CT)

El CT será designado para cada Fecha en el RPP.

9.4. Entrega de Informes.

Los Oficiales tendrán un plazo máximo de tres (3) horas, luego de finalizada la Etapa, para entregar su informe verbal o escrito al DP. Ante la imposibilidad de hacerlo así, podrán presentarlo ante cualquier Director presente en el PCC, quien transmitirá esta información al DP a la brevedad posible.

En caso existiera un reclamo que obligara a realizar una revisión más exhaustiva o desarme del vehículo, el CT podrá presentar su informe pasadas las tres (3) horas, pero siempre antes de vencer el plazo de entrega del informe del DP a los CDs.

Los CDs de la Prueba tendrán un plazo de tres (3) días, luego de recibir el informe del DP, para oficializar los Resultados, vencido el plazo los resultados extraoficiales serán considerados como Resultados Oficiales.

Si los CDs necesitarán de un plazo mayor de tiempo para publicar los Resultados Oficiales, deberán comunicar esto al Organizador, antes que finalice el plazo dispuesto en el párrafo anterior. En la solicitud deberán de indicar la nueva fecha límite para la Publicación de los Resultados Oficiales, esta nueva fecha es improrrogable y no podrá ser mayor a 3 días naturales.

10.- Verificación Previa

10.1 Pasaporte Técnico

Cada vehículo participante en el Campeonato de Enduro AUKA NUNA 2017, en su primera participación, recibirá de la Comisión Técnica un Pasaporte Técnico, mismo en el cual figurará el número del equipo y la información técnica correspondiente al vehículo. Es obligación del piloto asegurarse la recepción del mismo.

En cada fecha del Campeonato AUKA NUNA, el pasaporte técnico obligatoriamente deberá ser presentado a la hora de la Verificación Administrativa, siempre y cuando no exista algún cambio en el vehículo. De existir cambios, el piloto está obligado presentar el vehículo en la Revisión Técnica previa para consignar y verificar los cambios realizados.

El equipo será el responsable del Pasaporte Técnico y su correcta conservación, la falta o extravío del mismo, la ausencia de algunas de sus hojas y/o componentes así como de cualquier enmendadura no autorizada será sancionada con 200 soles.

Si las características del vehículo no coinciden con las especificaciones del pasaporte, se sancionará al equipo con una multa de 500 soles.

10.2 Verificación Administrativa

La Verificación Administrativa se realizará en la primera vez que el equipo se presente a competir, creándose un archivo para uso posterior.

Las verificaciones e inscripciones de los Pilotos y Concurrente se realizarán, salvo excepciones autorizadas expresamente por los CD, el día y hora establecido en el RPP.

Todo Piloto y/o Equipo que tenga pendiente el pago de multas o deudas, no podrá realizar el trámite Administrativo hasta que no regularice su situación, siendo ambos solidarios con la responsabilidad del pago de las mismas.

Se procederá en la Verificación Técnica inicial a:

- La verificación de las medidas y normas de seguridad obligatorias para autorizar la participación del vehículo.
- La Identificación del vehículo.
- Los cascos indicados del Reglamento de la categoría.

Un vehículo que haya pasado satisfactoriamente la Verificación Técnica Inicial, no supone legalidad alguna en revisiones posteriores, mismas en las que el vehículo deberá pasar nuevamente todos los controles establecidos a satisfacción.

En caso que se coloquen marcas de identificación (precintos de seguridad), es responsabilidad exclusiva del Piloto cuidar que estas se preserven intactas hasta el final de la Fecha. En caso de que falten, el vehículo será excluido inmediatamente de la Fecha. También es responsabilidad del Piloto ocuparse de que cualquier parte del vehículo que haya sido manipulada durante el control vuelva a instalarse de manera correcta.

Cualquier fraude que se descubra y en especial el hecho de presentar como identificaciones intactas alguna marca que han sido adulteradas, tendrá como resultado la exclusión de la Fecha del Equipo, así como la de cualquier otro Piloto que haya ayudado a la comisión de la infracción o se haya visto envuelto en ella.

Todos los vehículos, el día de la prueba Súper Especial, serán objeto de la revisión de acuerdo al pasaporte técnico, además de la revisión del casco.

10.4 Verificación Técnica durante la Prueba

Será responsabilidad del piloto presentar su vehículo al Parque Cerrado, si es solicitado por el CT o los CDs, aun cuando éste no lo pudiera hacer por sus propios medios y tengan que recurrir a asistencia para su traslado. El Equipo que no lo hiciera será penalizado con la exclusión de la Fecha.

En cualquier circunstancia, el CT o los CDs podrán realizar de oficio una verificación técnica a cualquier vehículo durante el desarrollo de la fecha, siendo de entera responsabilidad del Piloto del vehículo supere sin ninguna duda la inspección, bajo pena de Exclusión de la Fecha.

11.- Zonas Definidas

La alfombra ecológica será de uso obligatorio en cualquiera de estas zonas. La penalización se contabilizará por Fecha, la primera vez será de 100 soles y las siguientes de 200 soles cada una. Cada Equipo es responsable de recoger sus desperdicios y de disponer adecuadamente de ellos bajo pena de sanción.

Cualquier incumplimiento de lo estipulado en el presente capítulo y que no especifique sanción, se sancionará a criterio de los CD.

11.1 Puesto Central de Control (PCC)

Lugar donde se instala la logística, comunicaciones y otros necesarios por parte de la Organización, también es el lugar donde normalmente se reúnen los integrantes de la Organización y allí está ubicado el Tablero oficial de publicaciones.

11.2 Tambo: Zona de Reabastecimiento

Todo reabastecimiento deberá ser realizado dentro de las zonas especificadas para tal fin por la organización, bajo pena de sanción de 30 min.

Durante el reabastecimiento de combustible no se permitirá realizar otra operación en el vehículo (será una operación exclusiva) bajo una sanción de 30 minutos. En caso sea imprescindible realizar trabajos en el vehículo, éste deberá ser retirado de la zona de reabastecimiento, antes de iniciar cualquier trabajo.

Cualquier trabajo que se haga será sin ayuda de mecánicos y/o público en general, esta prohibición rige para todas la categorías.

Se autoriza el uso de mamaderas de plástico o latón y galoneras con pico que ingresen directamente en la toma que va al tanque, con o sin sistema de llenado rápido. Las galoneras o mamaderas deberán ser llenadas o rellenadas en lugar y de forma segura y suficientemente protegida contra posibles incendios.

11.3 Zona de PITs

La zona de PITs consiste de una zona de servicio, donde solo está permitida la reparación antes de partida o después de la llegada.

Para ingresar a los PITs, los pilotos deberán aminorar la marcha e ingresar al área definida a una velocidad máxima de 30 km/h. Se sancionarán los excesos de velocidad.

Los vehículos, una vez que abandonan la zona de PITs, están prohibidos de ser asistidos técnicamente, bajo pena de Exclusión de la Fecha.

Cada equipo, en su área de PITs, deberá tener obligatoriamente un extintor de fuegos portátil de al menos 4 kg. de polvo químico seco, debidamente cargado y operativo con el número del vehículo. No contar con el extintor se sancionará la primera vez con 100 soles y la segunda con exclusión de la Fecha.

Está terminantemente prohibido el ingreso y permanencia de personas menores de 12 años de edad en la zona de PITs. Asimismo, las personas que no lleven credenciales serán inmediatamente invitadas a retirarse.

Está prohibido en PITs:

- Hacer pruebas de aceleración y/o velocidad.
- Consumir alcohol y/o encontrarse en estado de ebriedad por parte del piloto y/o miembros del equipo y/o allegados.
- El uso de equipos de soldadura.
- Fumar, encender parrillas o cocinas.

El Piloto de un vehículo será en forma solidaria responsable de la conducta y de las omisiones de los miembros de su equipo (mecánicos, asistentes, etc.) y allegados, a su vez, cada uno es igualmente responsable de toda infracción al presente Reglamento y a todas las directivas de seguridad y orden que puedan recibir de las autoridades.

11.4 Parque Cerrado

Finalizado un Especial o un Súper Especial y por orden del CT o a solicitud de los CDs o el DP, se procederá a llevar a un vehículo a una zona delimitada, para su revisión respectiva.

Solo aquellos Oficiales que están a cargo de la supervisión podrán ingresar al Parque Cerrado.

No se permitirá allí ninguna intervención, salvo que sea autorizada por el DP o los CDs.

El incumplimiento de estas reglamentaciones, implicará la aplicación de las sanciones que los CDs determinen.

El ingreso no autorizado de cualquier miembro de cualquier Equipo será sancionado con una multa de 500 soles.

12.- Reunión de Pilotos (Briefing)

Se cita a reunión de pilotos con el DP, en fecha y hora señalada en el RPP, para dar las últimas indicaciones respecto de la Etapa inmediata siguiente de competencia; siendo la concurrencia obligatoria para todos los Pilotos y/o los Jefes de Equipo. Todos los pilotos están obligados al cumplimiento de las instrucciones impartidas en la reunión con el DP.

Es imprescindible que estén presentes el DP y por lo menos uno de los CDs, quienes tendrán la potestad de requerir a cualquier competidor someterse a examen físico (con la intervención del Director Médico) que permita determinar en ese momento, si el competidor está en condiciones de participar o no en la Etapa.

En el transcurso del Breafing se hará circular una lista de participantes, que deberá ser firmado por un miembro del Equipo, bien sea Piloto o Director de Equipo. De no presentarse un Equipo al Breafing, se le negará la partida de la Especial.

13.- Elementos de navegación

13.1 Rutómetro

Todos los competidores de la modalidad Motos y categorías: ENDURO 1, ENDURO 2, ENDURO 3 recibirán un Rutómetro. De igual manera lo recibirán los competidores de la modalidad Quad y categorías: 4x2 y 4x4.

El Rutómetro es el único documento oficial que muestra el recorrido real de la carrera. El uso de marcas, flechas y cintas en el recorrido queda restringido a la indicación de Zonas Peligrosas, confirmación de recorrido en lugares confusos o por motivos de seguridad. En ningún caso la falta o ausencia de marcas será motivo de neutralización o reclamación a la Organización.

13.2 GPS

Se exige el uso de GPSs de la marca Garmin de cualquiera de las siguientes series: Montana, Dakota, Oregon, Colorado, eTrex o GPSmap 62/82, compatible con Garmin MapSource. Otros modelos requieren la aprobación previa del DT durante la verificación técnica.

Es obligatorio el uso de GPS, el mismo que será debidamente registrado, cargado y revisado por la Organización. No está permitido llevar GPSs adicionales a los registrados oficialmente. No respetar esta norma significará el impedimento de partida de la Especial.

No está permitido el uso de Mapas, la posesión de notas, rutómetros que no sean las oficiales entregadas por la Organización, ni el uso de roadbooks, computadoras u otro tipo de dispositivo electrónico que durante la competencia puedan ayudar a la navegación, bajo pena de ser excluidos de la Fecha.

Los GPSs a ser usados en la competencia, deberán ser entregados a la Organización sin datos (WP, Rutas, Tracks, etc.), asimismo deben estar rotulados con el número identificador del piloto y opcionalmente serán entregados en una funda o cartuchera para la protección de la pantalla durante el transporte.

La Organización cargará todos los WP y rutas del recorrido de cada Especial en los GPSs de los pilotos, por lo cual los GPSs deberán ser entregados al CT correspondiente para su carga y descarga antes del Briefing de cada Especial y al término de cada Especial disputada, para su correspondiente revisión.

Todos los WP tendrán una circunferencia alrededor suyo de cuarenta (40) metros de diámetro, la cual necesariamente deberá ser cruzada para validar el WP como cumplido.

Es responsabilidad absoluta y exclusiva del competidor, asegurar la funcionalidad del GPS utilizado, por tanto, cada piloto configurará su GPS como considere más efectiva para el grabado del track completo en cada Especial; esta responsabilidad incluye la revisión del grabado efectivo de los WP a validar y de la Ruta a recorrer al recibir el GPS cargado antes de un especial, así como la configuración de los parámetros necesarios para tal fin. La Organización sugiere los parámetros de configuración de GPS en un documento expreso publicado en su página web.

El control de la competencia será mediante la revisión del track grabado en el GPS del competidor, por lo que cada piloto es responsable de entregar al que se denominará “GPS Oficial” para pasar la evaluación de validación y penalizaciones del Especial. Si se diera el caso de que dicho GPS no grabó alguna parte del track, el piloto podrá presentar un segundo GPS para ser revisado, siempre y cuando tenga el track completo y en los tiempos de carrera correspondientes al piloto en cuestión. La Organización podrá usar otros sistemas de verificación de puntos de pase obligatorio.

Los GPS que sean manipulados, que su información sea borrada o no esté completa al final de cada Especial, serán motivo de penalización pudiendo llegar hasta la exclusión de la Fecha.

Los GPS que no sean entregados dentro del tiempo límite establecido en la Tarjeta de Control de Tiempos al término de cada Especial, serán motivo de penalización con 30 min.

14.- Partida

Se considera un CH. La Partida y controles de tiempo se harán de forma manual y/o con reloj electrónico, con hora GPS y huso horario UTM-5; a los treinta (30) segundos previos se le avisara al Equipo y para los últimos cinco (5) segundos se realizara la cuenta regresiva manual o por reloj electrónico y chicharra.

El mecanismo para determinar el orden de partida de cada Especial será definido en cada RPP.

El orden de partida se publicará la noche anterior en el caso de una Especial en el Tablero del PCC y veinte (20) minutos antes para el caso de la Súper Especial, debiendo los vehículos estar en el orden establecido, en la Pre-partida, con por lo menos diez (10) minutos de anticipación antes de la hora oficial señalada para la partida.

Durante la Partida se respetará el puesto y hora de partida de todo vehículo que no se presente o se encuentre en incapacidad de partir. El tiempo de partida no variará y el competidor que parta a continuación de un piloto demorado, tendrá la hora inicialmente programada. No se considerará en ningún caso adelantarle la hora de partida.

El piloto que se encuentre en Partida y debido a problemas mecánicos no pueda partir, tendrá treinta (30) segundos para hacerlo, de no poder será remolcado/empujado fuera de la zona de partida y tendrá un máximo de quince (15) minutos después que salga el último equipo de su categoría para hacerlo. No

habrá penalización pero, su tiempo de retraso será contabilizado en el tiempo total del Especial, es decir no se varía la hora de partida original.

La Organización, a través de sus diversas autoridades, podrá verificar el estado físico y mental de cada competidor antes de cada partida, pudiendo negar la partida en el caso de percibir algún inconveniente.

15.- Llegada

La señal de fin de la Especial, estará marcada en la zona designada como tal ,según lo establezca el RPP de la prueba y permanecerá en el lugar hasta cumplido el Tmax del último competidor en partir. Es considerado un CH, por lo que en el lugar estará un Oficial y se registrará la hora GPS de llegada en la TC de cada piloto.

16.- Incidente

Un "Incidente" es un hecho o una serie de hechos que implican a uno o más Equipos, que sea constatado por los CDs o llevado a estos por intermedio del DP o por un Oficial de la Organización o mediante un reclamo y que según la opinión de los CDs haya violado este reglamento o el RPP.

Según estimen los CD, la sanción a aplicar será según la gravedad del hecho y de acuerdo a lo indicadas en la Medidas Provisorias (Art 18 del presente reglamento).

La acumulación de tres (3) amonestaciones o advertencias en un mismo Campeonato, conllevará a la suspensión del piloto por una Fecha. Esta decisión es inapelable, no pudiendo el piloto descartar dicha Fecha para la puntuación del Campeonato de Enduro AUKA NUNA 2017; adicionalmente el piloto queda imposibilitado de participar en otra Categoría.

17.- Conducta del Piloto durante la Prueba

Salvo excepciones explícitamente indicadas, las normas deportivas y de seguridad, serán las mismas para una Especial y para una Súper Especial de acuerdo a lo prescrito en este Reglamento.

Todo Equipo o integrante de un Equipo está en la obligación de informar a la Organización respecto de cualquier irregularidad o falta al Reglamento que observe durante el desarrollo de la Prueba. El informe puede ser presentado verbalmente o por escrito directamente al DP. Ante la imposibilidad de hacerlo así, podrá presentarlo ante cualquier Director presente en el PCC, quienes transmitirán esta información al DP a la brevedad posible.

La información que se pueda brindar deberá ser comunicada de forma inmediata y al término de la distancia, vale decir apenas tenga contacto con alguna de las personas de la Organización antes indicadas.

El acto de presentar un informe respecto a una irregularidad no implica bajo ningún concepto el que se esté realizando o presentado un Reclamo.

Durante la Prueba, todo piloto de un vehículo que es alcanzado por otro vehículo, no podrá hacer cambios bruscos de dirección o maniobras con el fin de evitar el adelantamiento del vehículo que le da alcance.

Están estrictamente prohibidas las maniobras susceptibles de molestar a otros vehículos, tales como el cambio de dirección imprevisto o anormal, obstrucción de una parte de la ruta y/o zigzagado para impedir el adelantamiento o avance de otro vehículo.

Todos los equipos están obligados a obedecer las indicaciones de los Oficiales de la Prueba.

Toda conducta antideportiva será sancionada a criterio de los CDs pudiendo llegando hasta la exclusión de la Fecha.

18.- Medida Provisoria

Las infracciones que por su gravedad y que a juicio de los CDs puedan dar lugar a la ulterior aplicación de una sanción de suspensión, facultan a los CDs a solicitar a la Comisión de Justicia, dentro de los siete días de publicados los resultados oficiales, se prohíba al presunto infractor participar en competencia alguna durante los treinta (30) días subsiguientes a la prueba en que su actuación fue cuestionada.

Igual medida podrá disponer de oficio la Comisión de Justicia sujeta a iguales plazos.

Esta medida quedará automáticamente sin efecto cuando al cumplirse los treinta (30) días no se hubiese dictado la resolución definitiva correspondiente; siguiendo las actuaciones en el estado en que se encuentren.

19.- Consideraciones especiales

Las modificaciones al RPP serán comunicadas en forma directa a los participantes vía la lista de correo electrónico oficial de la Organización, publicadas en la página web del evento [aukanuna.pe] y en el Tablero del PCC durante la carrera, e incluidas como anexos del original.

Solo se podrán realizar modificaciones por causas justificadas y que pongan en peligro la seguridad de la Prueba (público y/o competidores).

20.- Reclamaciones

Para poder presentar un reclamo, los Directores de Equipo deberán tener en cuenta las siguientes 2 opciones:

1. Los reclamos sobre hechos o actos ocurridos en el transcurso de una Etapa deberán ser presentados de forma inmediata al culminar la Etapa y conjuntamente con la Tarjeta de Control (TC) del piloto reclamante.
2. Los demás reclamos que no se relacionan con el desarrollo propio de la Etapa deberán ser presentados hasta 3 horas después de ocurrido el hecho.

El procedimiento para presentar un reclamo es el siguiente:

1. El Director de Equipo redacta el documento por duplicado especificando la siguiente información como mínimo:
 - Número de identificación del piloto
 - Nombre del Director del Equipo
 - Integrantes del Equipo
 - Resumen del hecho o acto Reclamado
 - Detalle y sustento del hecho o acto Reclamado
 - Fecha y firma del Director del Equipo
2. Realiza el pago de la caución correspondiente
3. Presenta el Reclamo al DP, según el caso, dentro de los plazos antes indicados adjuntando al mismo el recibo o comprobante respectivo, así como las pruebas (en los casos que existan) que sustentan su reclamo.
4. Recibe el cargo del Reclamo presentado firmado por el DP como constancia de recepción.

Ante la ausencia o imposibilidad de presentar al DP el reclamo de ejecución inmediata, se podrá presentar el mismo ante cualquier Director presente en el PCC.

Todos los reclamos se presentarán de acuerdo al procedimiento que aquí se establece

Todos los reclamos se juzgaran de urgencia por los CD en presencia del DP.

Si el reclamo incluye el desmontaje de piezas o partes del vehículo bien determinadas, tales como motor, caja, etc., el reclamante deberá agregar a la caución un depósito adicional de 3000 soles.

Si el reclamo es fundado, se devolverán al reclamante el o los montos retenidos o una parte de ellos si el reclamo es declarado fundado en parte.

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

21.- Apelaciones

Los Equipos a través de su Director de Equipo deberán comunicar al DP su decisión de apelar a la decisión de la Organización. El plazo para presentar su apelación escrita vence cuarenta y ocho (48) horas después de comunicada por correo electrónico la decisión a apelar.

22.- Premiación

La entrega de premios se realizará a los 60 minutos que se termine el último Especial o Súper Especial.

La Organización deberá indicar en su RPP las condiciones de entrega de trofeos a los primeros puestos de cada Categoría.

Es obligación de los pilotos que ocupen los tres (3) primeros puestos, en la clasificación final por Categoría, asistir al podio inmediatamente finalizada la carrera, uniformados con polo o camisa del equipo. El piloto que incumpliera sin una causa justificada por fuerza mayor, al entender de los CDs, será multado con 100 soles y perderá su derecho a recibir el trofeo.

23.- Publicidad Obligatoria

Durante todas la Fechas del Campeonato AUKA NUNA 2017, la publicidad obligatoria será:

Un sticker con la numeración y logo del evento, que se colocará en la placa delantera de cada vehículo.

Esta publicidad es obligatoria desde el inicio de la primera Especial y/o Súper Especial, hasta el término de la Fecha. La falta de algun sticker, conlleva a la denegación de partida mientras no se subsane esta falta. Si estando ya el vehículo en la pista, se detecta la falta de alguna publicidad, el piloto infractor será multado con 300 soles e impedido de continuar.

24.- Seguro

Se recomienda contar con una Póliza de Seguros contra deportes de alto riesgo o Seguros contra Accidentes Personales y de Responsabilidad Civil contra Terceros. La Organización no se hace responsable en el supuesto de que ocurra un accidente que involucre o sea causado por cualquier competidor, el de competición participante, los vehículos de asistencia, el personal mecánico o de soporte del vehículo competidor o personas allegadas a los competidores, antes, durante o después el desarrollo de cada competencia.

Todo público asistente al evento guardará las posturas y normas de seguridad vigentes. Ante cualquier eventualidad o accidente será por riesgo y cuenta suya.

25.- Equipamiento Médico, de Supervivencia y Comunicaciones

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

Las tripulaciones deben llevar a bordo el equipamiento médico y de supervivencia mínimo exigido por la Organización según lo siguiente:

25.1 Equipamiento Médico:

Cada vehículo debe llevar un pequeño botiquín médico de primeros auxilios que incluya:

- Un colirio (nafazolinacloridrato o equivalente)
- Un analgésico (aspirina o equivalente)
- Gasas estériles grandes, medianas y chicas
- Un rollo de tela adhesiva, de papel o antialérgica.
- Parches curitas, algodón
- Una botellita de alcohol.

25.2 Equipamiento de Supervivencia

Cada piloto debe llevar obligatoriamente:

- Un camel bag con 1.5 litros de agua por ocupante como mínimo.
- Una linterna o lámpara de bolsillo.
- Un espejo (para hacer señales).
- Un paquete de fósforos o un encendedor.

Los pilotos que no presente con la totalidad del equipo médico y del de supervivencia en la partida de una Especial, se les denegará la partida hasta que esta situación sea subsanada.

25.3 Sistema de comunicaciones

Cada piloto, deberá contar con un sistema de comunicaciones celular o satelital. Los números de teléfono de emergencia serán publicados en el RPP y en el Tablero del PCC.

Además existirá una frecuencia de la Organización en VHF, la misma que los pilotos podrán usar en caso de emergencia para comunicarse con la Organización.

26.- Penalidades

Las penalidades fueron señaladas a lo largo del presente reglamento. A continuación se presenta un resumen de las más importantes:

26.1 Exclusión de Fecha (Muy graves)

- Deudas económicas pendientes. (Art 10.2)
- No presentarse a la verificación administrativa y/o técnica. (Art 10.2 y 10.3)
- No pasar cualquier revisión técnica durante la Prueba. (Art 10.4)
- No contar con marcas (precintos). (Art 10.4)
- No preservar marcas intactas (precintos) o fraude. (Art 10.4)
- No presentar vehículo a Parque Cerrado. (Art 11.4)
- No contar con extintor de 2 kg en PITs por 2da vez. (Art 11.3)
- Vehículo parado es tocado por persona no autorizada. (Art 11.4)
- Incurrir en agresiones físicas o verbales. (Art 17)

26.2 Exclusión de Especial (Graves)

- No cumplir con normas en reabastecimiento. (Art 11.2)
- No cumplir con normas de seguridad en reabastecimiento. (Art 11.2)
- No asistir a la reunión de pilotos (Breafing). (Art 12)

26.3 Partida no Permitida (Subsanable)

- No pegar en el vehículo la publicidad obligaría del Organizador + 300 soles (Art 4)
- No presentar la totalidad del equipo médico y de supervivencia. (Art 25)

26.4 Penalizaciones Económicas - Multas (Leves)

- Extravío, mutilación, enmendadura de Pasaporte Técnico - 200 soles (Art 10.1)
- No coincidencia de características de vehículo con Pasaporte - 500 soles (Art 10.1)
- No usar la alfombra ecológica - 100 la primera y 200 soles las siguientes. (Art 11.3)
- No cumplir con normas de seguridad en PITs - 200 soles x oportunidad. (Art 11.3)
- No contar con extintor de 2 kg en PITs - 50 soles la primera vez. (Art 11.3)

- Ingreso no autorizado al miembro del Equipo al Parque Cerrado - 500 soles. (Art 11.4)
- No asistir al podio para la premiación - 300 soles. (Art 22)
- Estar en carrera sin publicidad obligatoria - 300 soles.

26.5 Penalización en Tiempos

FALTA	PENALIDAD
WP no validado (Art 13)	Típicamente 10 min x WP. Definido en RPP.
No terminar una Especial (Art 5.3)	1. Tiempo máximo de la Especial Más los WPs NO validados de la Especial
No partir una Especial o no entregar GPS al final de la Especial (Art 5.3)	1. Tiempo máximo de la Especial 2. Más todos los WPs de la Especial 3. Más una (01:00.00) hora.
No terminar una manga de Súper Especial (Art 5.3)	Típicamente 20 min x manga. Definido en RPP.
No partir una manga del Súper Especial (Art 5.3)	Típicamente 40 min x manga. Definido en RPP.
Entregar GPS y TC fuera del plazo establecido al final de la Etapa. (Art 8)	30 minutos adicionales.
Ausencia del registro de un CH o CP en Tarjeta de Control. (Art 8)	15 minutos x CH o CP no registrado
Perdida de la Tarjeta de Control (Art 8)	15 minutos x cada CH y CP de la Etapa
Realizar otra operación en vehículo durante abastecimiento dentro de las 10 min. (Art 11.2)	30 minutos.

26.6 Penalización a criterio de los CDs

- No coincidencia del vehículo con Pasaporte Técnico. (Art 10.1)
- Maniobra desleal y/o antideportiva. (Art 17)
- No detenerse a verificar estado o auxiliar a un Equipo accidentado. (Art 17 + Anexo 1)
- Abandonar zona de influencia en incidente. (Art 17 + Anexo 1)
- No cumplir con artículos de seguridad. (Art 25)