

ANEXOS
CAMPEONATOS REGIONALES DE RALLY DE LA FIA 2024

ÍNDICE

ANEXO I SEÑALES DE CONTROL

ANEXO II DOCUMENTOS ESTÁNDAR

	DOCUMENTO	DISPONIBILIDAD
1	Reglamento Particular	Sitio Web+ impresión
2	Boletines	Sitio Web+ impresión
3	Guía de Rally	Sitio Web+ impresión (optativo)
4	Itinerario	Sitio Web+ impresión (con Reglamento Particular)
5	Libro de Ruta	Impreso
6	Carné de Control	Impreso
7	Formulario estándar de inscripción	Sitio Web+ impresión (con Reglamento Particular)
8	Listas de inscriptos	Sitio Web+ impresión
9	Lista de Largadas y Resultados del Rally	(Sitio Web operativo) + impresión
10	Libro de Seguridad de los Medios	Sitio Web+ impresión

Se requieren los siguientes documentos complementarios en formato libre:

- Plan de seguridad
- Mapas
- Programas
- Manuales de organización
- Documentos Internos
- Información de helicópteros (de existir)

ANEXO III SEGURIDAD

ANEXO V NEUMÁTICOS

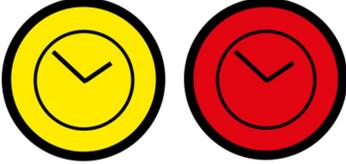
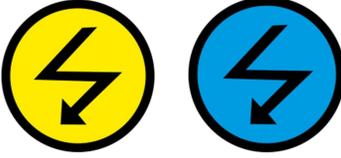
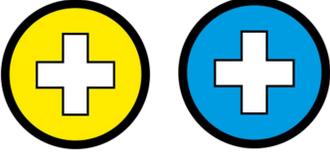
ANEXO IX: ESPECIFICACIONES DE LOS REQUISITOS ORGANIZATIVOS (solo para organizadores sin valor regulatorio para concursantes)

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	 STOP CONTROL ←25 m→
OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (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)	

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

Las distancias deberán respetarse lo más aproximado posible.

TABLA DE SEÑALES ESTÁNDAR DE LA FIA

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

ANEXO II

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

1. REGLAMENTO PARTICULAR

Cada evento deberá producir un Reglamento Particular de la prueba (artículo 20 del Código).

La versión electrónica del Reglamento Particular deberá enviarse a la FIA de acuerdo con los Reglamentos Deportivos de los Campeonatos Regionales de Rally.

Dentro de las cuatro semanas siguientes a la recepción del borrador, la FIA informará al organizador sobre cualquier modificación a realizar y expedirá una visa autorizando su publicación.

El Reglamento Particular se imprimirá en formato A5 (opcional) y deberá aparecer en el sitio Web oficial de acuerdo con los Reglamentos Deportivos de los Campeonatos Regionales de Rally.

Las versiones impresas se distribuirán por lo menos a todos los competidores y comisarios del rally. Luego de la publicación se enviarán a la FIA dos copias de las disposiciones complementarias.

CONTENIDO

• ÍNDICE

1. Introducción

1.1 Texto similar a:

“Este rally se correrá de acuerdo a lo establecido en el Código Deportivo Internacional de la FIA y sus anexos, a los Reglamentos Deportivos de los Campeonatos Regionales de Rally de la FIA 2024, con los Reglamentos Deportivos Nacionales que cumplan con las disposiciones de la FIA y sus anexos, Reglamento Técnico (solo cuando se trate de vehículos nacionales), el Código WADA-NADA y las Regulaciones Antidopajes de la FIA que se actualizan periódicamente.-

Se aplicara el Código Nacional de Circulación a menos que se disponga lo contrario en el Reglamento Particular.-

Las modificaciones, enmiendas y/o cambios de este Reglamento Particular se anunciarán solamente a través de Boletines numerados y fechados (expedidos por el organizador o por el colegio de comisarios).

La información adicional se publicará en la Guía del Rally, expedida en(fecha de la publicación). Los Reglamentos Deportivos de los Campeonatos Regionales de Rally de la FIA 2024 se pueden encontrar en (sitio Web de la FIA).”

1.2 Superficie de la ruta.

1.3 Distancia total de Pruebas Especiales y distancia total del itinerario

2. Organización

2.1 Títulos de la FIA por los cuales cuenta el rally

2.2 Números de Visa - FIA y ADN

2.3 Nombre del organizador, dirección e información de contacto (oficina permanente)

2.4 Comité organizador

2.5 Comisarios de la Prueba

2.6 Delegados de la FIA y observadores

2.7 Comisarios Senior

2.8 Ubicación de la oficina principal e información de contacto (teléfono y fax)

3. Programa, en orden cronológico (fechas y horas), con ubicación si fuera necesario

- Publicación de las disposiciones complementarias.
- Fecha de cierre de las inscripciones con arancel reducido (si corresponde)
- Fecha de cierre de inscripciones
- Fecha de Publicación de la lista de inscriptos
- Emisión del Libro de ruta, mapa y Guía del Rally
- Fecha de cierre para pedir asistencia extra en el parque de asistencia
- Fecha de cierre para inscribirse a la sesión de práctica (shakedown) (si lo requiere)
- Apertura y cierre de la oficina principal del rally
- Tablero oficial - ubicación
- Colección de materiales y documentos
- Chequeos administrativos
- Colección de sistemas de rastreo para el reconocimiento
- Inicio del reconocimiento
- Apertura del centro de medios y acreditación de los medios
- Colección de sistemas de seguridad por rastreo del rally
- Inspección técnica - sellado y marcado de los componentes
- Re-inspección de autos observados
- Reunión de los pilotos (briefing) (si correspondiera)
- Sesión de práctica (shakedown) y programa
- Práctica Libre y Prueba Clasificatoria- programa (si es aplicable)
- Publicación de orden de largada de la Prueba Clasificatoria (si es aplicable)
- Fecha, hora y lugar de la elección de puestos de largada
- Conferencia de prensa previa al evento
- Publicación de la lista de largada para la largada ceremonial (si la hubiera) y la Etapa 1.
- Largada ceremonial (si la hubiera)
- Largada del rally, lugar y momento
- Llegada de la Etapa 1, lugar y tiempo
- Publicación de las listas de largada para Etapas subsiguientes
- Largada de la siguiente Etapa
- Ceremonia del Podio/Entrega de Premios
- Conferencia de Prensa posterior al evento
- Inspección técnica final
- Tiempo de publicación de la Clasificación Provisoria

4. Inscripciones

- 4.1 Fecha de cierre de inscripciones
- 4.2 Procedimiento de inscripciones
- 4.3 Número de inscriptos aceptados y clases
- 4.4 Aranceles de inscripción/ paquetes de inscripción para inscriptos privados
- 4.5 Información sobre pagos (incluyendo información sobre cualquier impuesto aplicable)
- 4.6 Reintegros

5. Seguro

6. Publicidad e identificación

7. Neumáticos

- 7.1 Neumáticos especificados para uso durante el rally.

Se recomienda el siguiente texto para cubrir el uso de los neumáticos:
Además de cumplir con los Reglamentos Deportivos de los Campeonatos Regionales de Rally 2024, se confirman las siguientes cantidades y tipos de neumáticos a utilizar:

Tipo de auto	Prioridad del piloto	Número máximo de neumáticos	Extra shakedown	Total para el rally
--------------	----------------------	-----------------------------	-----------------	---------------------

- 7.2 Neumáticos para uso en el reconocimiento - si fuera necesario
- 7.3 Leyes nacionales o requisitos especiales (si los hubiera)

- 8. Combustible**
 - 8.1 Procedimiento de pedido
 - 8.2 Fecha de cierre para el pedido de combustible de la FIA
 - 8.3 Distribución para pilotos sin prioridad

- 9. Reconocimiento**
 - 9.1 Procedimiento de registro
 - 9.2 Restricciones específicas y/o nacionales - límite de velocidad en pruebas especiales
 - 9.3** Ubicación de la colección de dispositivos de control de la velocidad.

- 10. Cheques administrativos**
 - 10.1 Documentos a presentar:
 - Licencia de los inscriptos
 - Licencias de competición del piloto y copiloto
 - Validez de las licencias de manejo de piloto y copiloto
 - Pasaportes o documentos de identificación del piloto y copiloto
 - Autorización de la ADN para todos los competidores extranjeros
 - Llenado de toda la información en el formulario de inscripción
 - Certificado de cobertura de seguro del auto
 - Papeles de registro del seguro del auto
 - 10.2 Programa

- 11. Inspección técnica, sellado y marcado**
 - 11.1 Punto de inspección técnica y programa
 - 11.2 Cortinas (Apéndice J, artículo 252.7.7)
 - 11.3 Ventana/Mallas (Apéndice J, artículo 253.11)
 - 11.4 Equipo de seguridad de los pilotos
 - 11.5 Nivel de ruido
 - 11.6 Requisitos nacionales especiales
 - 11.7 Instalación de Sistema de Seguridad por Rastreo

- 12. Otros procedimientos**
 - 12.1 Procedimiento de la ceremonia de largada y orden
 - 12.2 Procedimiento de llegada (solamente si difiere de las Disposiciones)
 - 12.3 Check-in adelantado permitido
 - 12.4 Procedimiento de las pruebas súper especiales y orden de la carrera (si correspondiera)
 - 12.5 Cualquier procedimiento/actividades especiales incluyendo las actividades de promoción de los organizadores
 - 12.6 Hora oficial usada durante el rally

- 13. Identificación de los oficiales deportivos**

- 14. Premios**

- 15. Verificaciones finales**
 - 15.1 Verificaciones finales - quien debe asistir de los equipos, ubicación
 - 15.2 Aranceles de protesta
 - 15.3 Aranceles de apelación

- Anexo 1** Itinerario

- Anexo 2** Cronograma de reconocimiento

- Anexo 3** Nombres y fotografías de los Oficiales de Relaciones con los Concurrentes y sus lugares de ubicación durante el rally

- Anexo 4** Adhesivos y ubicación de la publicidad complementaria

- Anexo 5** Extractos de la Apéndice L del Código relacionado con indumentaria, cascos y cualquier otro requisito de seguridad

2. BOLETINES

Los Boletines se definen en el artículo 2.2 de estas disposiciones. Los mismos podrán ser emitidos por:

- Los organizadores, hasta el comienzo de la inspección técnica con la aprobación de la FIA. En casos excepcionales, el organizador podrá realizar modificaciones del itinerario o del programa de reconocimiento, según se haya aprobado en el momento de emisión de la Visa. Dichas modificaciones deberán comunicarse a la FIA.

- Los comisarios en toda la competencia. Sin embargo, el director de carrera podrá emitir los boletines con información sobre las modificaciones del itinerario o al tiempo de la publicación demorada de la Clasificación Provisoria Final.

Los Boletines se deberán numerar y fechar e imprimir en papel amarillo, publicarse en el tablero oficial y digital en la página Web del evento.

La notificación de los competidores electrónicamente de la publicación de un boletín es obligatoria.

Los concurrentes (o miembros de la tripulación) deberán acusar recibo firmado de la notificación, salvo que sea materialmente imposible durante el transcurso del rally.

Solamente se podrá publicar un boletín después de la aprobación de la FIA o de que haya sido emitido por los comisarios del evento (cuando corresponda).

3 GUÍA DEL RALLY

El concepto es tener toda la papelería del rally en un documento ya sea para los medios, comisarios o competidores. La Guía del Rally será publicada como documento electrónico y distribuido por lo menos 3 semanas antes del comienzo del rally. **Para los organizadores es opcional la impresión de la Guía del Rally**

CONTENIDO			
Art.	Título y Subtítulo	Reglamento Particular	Guía del Rally
1	Presentación / bienvenida Presentación desde los cargos más altos, presidentes etc. Este documento no tiene valor normativo, sino solamente informativo		X X
2	Detalles de contacto Datos de contacto permanentes con la organización Direcciones postales y para visitantes, teléfono, correo electrónico y direcciones de Internet. Funcionarios clave Datos de contacto de la sede del Rally Dirección, teléfono y mail.- Horario de apertura de la oficina del Rally Datos de contacto con la prensa	X X X X X .	. . X X X X X
3	Programas y plazos Cronograma antes de la semana del rally Cronograma durante la semana del rally	X X	X X
4	Información de las Inscripciones Títulos por los cuales se compete en el rally Listado de aranceles para la inscripción Paquetes de inscripción para equipos no registrados en la FIA	X X X	. . .
5	Parque/s de asistencia y zonas de asistencia remota (si corresponde) Información sobre los parques de asistencia, etc.- Instalaciones en el parque de asistencia Contenido del parque de servicio - ver lista al final de este Anexo	. . .	X X X
6	Radio de dos vías Información de contacto a la persona/autoridad a cargo	.	X
7	Combustible / Neumáticos Información sobre requisitos/disponibilidad	.	X
8	Importación de vehículos y repuestos Leyes nacionales, despacho , agente aduanero	.	X
9	Helicóptero Procedimiento de registro/información sobre oficina de contratación	.	X
10	Arreglos sobre hospitalidad Información de contacto para la persona/empresa a cargo de los arreglos de hospitalidad	.	X
11	Reservas de hotel/alojamientos Lista de hoteles Información de contacto para reservas	. .	X X
12	Reconocimientos Rastreo GPS (Punto de entrega y devolución)	X	X
13	Inspección técnica, sellado y marcado Fecha, lugar y ventanas de tiempo (horas individuales en el boletín) Preparativos que deben hacerse antes de que el auto sea llevado a técnica previa Puntos de entrega / devolución para el sistema de seguimiento de seguridad. Técnica final	X . X X	X X X X
14	Shakedown / practica libre y Qualifying (si corresponde) Información general y horarios (ubicación, longitud de la etapa, distancia al parque de servicio, etc.)	X	X
15	Procedimiento de largada Programa e instrucciones	X	X
16	Procedimiento de Llegada Programa e instrucciones	X	X
17	Actividades PR Exhibiciones de rally, etc.	.	X
18	Prensa Contacto antes del rally Procedimiento / criterios de acreditación y fecha límite Mostrador de acreditación: ubicación y horario de apertura Sala de prensa: ubicación y horario de apertura Conferencias de prensa - hora y lugar Contactos de prensa con los equipos Cobertura mediática esperada (TV y radio, horarios, canales y frecuencias) X . .	X X X X X X X
19	Servicios Médicos y de Seguridad Números de teléfonos de emergencia : Hospitales en el área Policía Servicios de Auxilios (remolques) Farmacias	X X X X X
20	Lista de hechos y servicios útiles Clima Zona horaria Empresas de seguridad	. . .	X X X

ANEXOS		
Nota : El formato de los Anexos queda a discreción de los organizadores		
Títulos	Reglamento Particular	Guía del Rally
Itinerarios		
Todos los días	X	X
Itinerario comparado con años anteriores	-	X
Horarios de Reconocimiento	X	X
Mapas (formato A4)		
Mapas panorámicos (Cada Etapa)	-	X
Mapas de tramos y mapas de reconocimiento	-	Opcional
Mapa de Shakedown (si corresponde)	-	X
Practica libre y Qualifying (si corresponde)	-	X
Ciudades / pueblos relevantes (mostrando HQ, parque de servicios, hospitales, etc.)	-	X
Libro de Ruta o mapas regionales, mapas de pueblos, diagramas para explicar por donde viajar		
Desde el aeropuerto hasta la base del rally	-	X
Entre la base al el parque de servicios	-	X
Del parque de servicio a Shakedown	-	X
De Shakedown al parque de servicio	-	X
Entre la base y la revisada técnica	-	X
Entre parque de servicios y revisada técnica	-	X
Entre el parque de servicio y las zonas remotas / adicionales de reabastecimiento de combustible (si corresponde)	-	X
Entre el parque de servicio y la zona de servicio remoto (si corresponde)	-	X
Entre la base y el centro de prensa (si corresponde)	-	X
Dibujos y diseños Área de verificación desibeles y elementos de seguridad	-	X
Zona de servicio remoto (si corresponde) Rally HQ	-	X
Área de inicio Área de finalización	-	X
Dibujo del parque de servicio	-	X
Entre la base y el centro de prensa (Si corresponde)	-	X
Dibujos y diseños Área de verificación y ruido Instalación de la caja de seguridad	-	X
Zona de servicio remoto (si corresponde) Rally HQ	-	X
Área de inicio Área de finalización	-	X
Dibujo del parque de servicio	-	X
control de ruido	-	X
Caja de seguridad	-	X

Los organizadores pueden considerar el uso de formularios para lo siguiente:

Reserva de hotel / alojamiento
 Instalaciones del parque de servicio
 Acreditación de medios
 Registrarse
 Orden de material adicional
 Formulario de radio bidireccional (si corresponde)
 Formulario de despacho de aduana (si corresponde)

Listado de distribución de Parque de Servicio:

- TC in / TC out (con números)
- Parque cerrado
- Zona técnica
- Zona de marcación de neumáticos
- Área de reposición (si no remota)
- Requisitos medioambientales
- Vehículos de servicio dentro y fuera de SP
- Posición para servicio de emergencia, centro médico de bomberos, etc.
- Estacionamientos auxiliares
- Estacionamientos VIP y VIP
- Estacionamiento del espectador
- Oficina de Rally / Centro de Información
- Baños públicos
- Suministro de agua
- Área (es) de basura
- Cojín de helicóptero

4 ITINERARIO – EJEMPLOS DE ITINERARIO

4.1. PRÁCTICA LIBRE (FP) / PRUEBA CLASIFICATORIA (QS) / SHAKEDOWN (CUANDO ES APLICABLE)

El horario para la práctica libre antes de QS debe incorporarse idealmente dentro de una ventana de 2 horas y debe aparecer en el programa del rally.

Free practice / Qualifying							Thursday 20 June 2019	
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due		
TCFP Start of Free Practice							08:00	Qualifying
FREE PRACTICE CLOSES AT 10:00								
TCQS							10:30	
RZQS Refuel for Qualifying Stage								
QS	Qualifying Stage	3.86				10:38		
TCPF Parc fermé IN (early check-in permitted)			6.50	10:36	00:18	10:56		
Start order selection at xxxx (give location)							12:00	

Shakedown							Thursday 20 June 2019	
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due		
(Anytown Pavilion)								Shakedown
Shakedown Start							16:00	
SD	Shakedown Stage	3.48	3.55	3.55				
(Anytown Pavilion)			6.50	9.98				
Totals		3.48	10.05	13.53				

4.2. SSS PARA INICIAR EL RALLY

Start (Section 1)							Thursday 20 June 2019
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison	Total dist.	Target time	First car dist. due	
0	Start (Anytown Pavilion)					18:15	Section 1
RZ	Refuel - All competitors						
1	Distance to next refuel	(2.06)	(24.98)	(27.04)			
1			10.49	10.49	00:25	18:40	
SS1	SSS Trotting Track 1	2.06				19:00	
1A	Parc fermé IN		14.49	16.55	00:30	19:30	
Overnight regroup							
Re-Start (Sections 2, 3, 4...)							Friday 21 June 2019
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due	
1B	Parc fermé OUT - Service IN					06:00	Section 2
Service A - Anytown Pavilion		(2.06)	(24.98)	(27.04)	00:15		
1C	Service OUT					06:15	
RZ	Refuel - All competitors						
2	Distance to next refuel	(50.68)	(99.16)	(149.84)			

NOTAS

- Los cuadros que muestran visitas al parque de servicio y zonas de servicio remoto deben tener un borde negro grueso y, cuando se imprime en color, un tono de relleno azul claro.
- Los cuadros que muestran reagrupamientos u otras actividades de CT deben tener un borde negro delgado y sin sombra de relleno.
- Los cuadros que muestran cualquier reabastecimiento de combustible deben tener un fino contorno negro y un tono de relleno amarillo.
- Las casillas que muestran las distancias de sección antes de un reagrupamiento nocturno y las cifras totales de Fin del Rally deben tener un fino contorno negro y un tono de relleno gris claro.
- Todas las visitas al parque de servicios llevan una letra A, B, C, etc.
- CH 0 es siempre el comienzo de la competencia de rally. Una largada ceremonial "independiente" no se considera como CH 0.
- Anote los números de sección en el margen derecho.

4.3. PARQUE DE SERVICIO DURANTE UN DIA

SS10	Vesuvius 1	22.80			11:40	
10A	Regroup & Technical Zone IN	50.68	73.48	01:25	13:05	Section 4
10B	Regroup OUT - Service IN			00:15	13:20	
	Service E (Football Stadium)	(72.59)	(161.06)	(233.65)	00:30	
10C	Service OUT				13:50	5

NOTAS

En el ejemplo, las zonas técnicas se realizan dentro del REAGRUPAMIENTO (Artículo 2.15). Cuando no hay un reagrupamiento involucrado, debe haber una zona técnica de 3 minutos antes de la entrada del parque de servicio.-

4.4. SERVICIO REMOTO Y COMBUSTIBLE

Start (Sections 1, 2...)		Friday 21 June 2019				
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison	Total dist.	Target time	First car dist. due
0	Start - Skrunða					06:00
RZ	Refuel - City					
1	Distance to next refuel		(136.00)	(136.00)		
RZ	Remote refuel (FIA fuel)		[136.00]			
2	Distance to next refuel	(65.15)	(61.46)	(126.61)		
1			165.00	165.00	03:22	09:22
SS1	Talsi 1	32.14				09:25
2			3.17	35.31	00:38	
SS2	Pampal 1	5.13				10:06
3			5.79	10.92	00:15	
SS3	Roja 1	27.88				10:24
RZ	Remote refuel (FIA fuel)		[23.50]			
3	Distance to next refuel	(0.00)	(57.03)	(57.03)		
3A	Regroup & Technical Zone IN		53.50	81.38	01:33	11:57
3B	Regroup & Technical Zone OUT - Service IN		0.03	0.03	00:10	12:07
	Remote Service A - Dundaga	(65.15)	(227.49)	(292.64)	00:15	
3C	Remote Service OUT					12:22
RZ	Remote refuel (FIA fuel)		[27.00]			
4	Distance to next refuel	(65.15)	(61.46)	(126.61)		

Aplicación desde: 20/01/2024

Publicado el: 22/02/2024

NOTAS

- "RZ2" significa el área reservada solo para reabastecimiento de combustible.
- Consulte el Artículo 59.1.2 sobre el número de zonas de reabastecimiento por día.
- Para conocer el procedimiento y la configuración de un servicio remoto, consulte el Artículo 52

4.5 FLEXI-SERVICE ANTES DE UNA REAGRUPAMIENTO NOCTURNO

SS13 Vesuvius 2		22.80		16:35	
13A	Parc Fermé & Technical Zone IN	50.68	73.48	01:25	18:00
13B	Parc Fermé OUT - Flexi Service IN			00:10 (min)	
Flexi Service F (Football Stadium)		(72.59)	(161.06)	(233.65)	00:45
13C	Flexi Service OUT - Parc Fermé IN				
All cars must be returned to Parc Fermé no later than					21:00
Saturday totals		145.18	322.12	467.30	

Section 5

NOTAS

El método de cálculo de la ventana de servicio flexible en el que todos los automóviles deben devolverse al parque cerrado es: el tiempo programado debido al último competidor en el Servicio IN + 30 'retraso máximo + 45' tiempo de servicio + 15 "red de seguridad".

17B	Regroup OUT				11:45
18		14.12	14.12	00:17	12:02
SS18 Roja 2 (Power Stage)		7.25		12:05	
18A	Regroup & Technical Zone IN	65.13	81.38	01:15*	13:20
18B	Regroup OUT - Service IN			00:03	13:23
Service J (Football Stadium)		(79.97)	(188.53)	(268.50)	00:10
18C	Service OUT - Finish - Holding IN				13:33
	Podium				14:00
Sunday totals		79.97	188.53	268.50	

Section 9

TOTALS OF THE RALLY				
	SS	Liaison	Total	%**
Friday 18 October Sections 1, 2	136.21	292.98	429.19	31.70%
Saturday 20 October Sections 3, 4, 5	145.18	322.12	467.30	31.10%
Sunday 21 October Section 6	79.97	188.53	268.50	29.80%
Total - 18 SS	361.36	803.63	1164.99	31.00%

NOTAS

* Permitir tiempo extra en la sección del camino para cualquier presentación de TV al final de la etapa.

**% = el porcentaje de la distancia total de etapas especiales. Una tabla como la anterior debe concluir la página del itinerario final

5.1 REQUISITOS GENERALES

- El Libro de ruta se distribuirá de acuerdo con los Reglamentos Deportivos de los Campeonatos Regionales de Rally de la FIA.
- Puede haber un libro para todo el rally o un libro diferente para cada Tramo. Si se usan diferentes libros, deberá haber un método de distinción que resulte evidente.
- El libro de ruta será de tamaño A5 (NACAM: tamaño legal) 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.
- 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).
- Para Codasur los encabezados estarán en el idioma nacional, inglés (optativo)
- 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)
- Todas las páginas del libro de ruta deberán estar numeradas para tener la posibilidad de chequear que el libro esté completo.

5.2 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
- Se deberá incluir instrucciones para la calibración del trip meter.
 - 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.

5.3 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, 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.
- 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 llenada en negro donde la superficie de la ruta sea tierra/ripió 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).

5.4 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
- . Formulario de solicitud de reenganche para etapa 2

5.5 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.

5.6 OTRA INFORMACIÓN ÚTIL

- Se recomienda la medición en tramos largos con intersecciones, tales como rotondas.
- En secciones de ruta, deberán identificarse las intersecciones hacia o desde otro tramo cronometrado.
- La página del récord de tiempo de un competidor.
- Aviso de la próxima intersección en cada página cuando las intersecciones de la página próxima se suceden rápidamente.
- Se deberán mencionar puntos de helicóptero.

Liaison information

TC 7/11 Hermeskeil		DAY: 2	
TC 8/12 Neunkirchen		SECTION: 3/4	
AVERAGE		TIME ALLOWED: 40 min	
62,27 km/h		DISTANCE REGRS.	
INFORMATION		INFORMATION	
38,48	3,21	41	3,03
39,23	0,75	42	2,28
40,53	1,30	43	0,98
41,10	0,57	44	0,41
41,51	0,41	45	0,00

Distance to start

SS Number

TC 8/12 Neunkirchen		DAY: 2	
TC 9/13 Freisen		SECTION: 3/4	
SPECIAL STAGE		TIME ALLOWED: 30 min	
ST. WENDELER LAND 1/2		DISTANCE REGRS.	
16,95 km		INFORMATION	
DIRECTION		INFORMATION	
15,88	0,90	28	8,12
16,52	0,64	29	7,48
16,91	0,39	30	7,09
16,95	0,04	31	7,05
17,19	0,24	32	6,81

Total KM from TC to TC

SS information

Scheduled Time

24,00 km RECORD REVISED ROUTE

2007

Asphalt

Gravel

KMs to Stage Finish

Detailed Photo

Delete line $\leq 200\text{ m}$

FINISH/ZIEL SS/WP 8/12 ST. WENDELER LAND 1/2 16,95 km

2007

7,05

6,81

HF 6

STOP

Turn quickly the page over $\leq 200\text{ m}$

TURN QUICKLY !!

6.1 GENERALIDADES

- Un carné de control debe ser usado para la Prueba Clasificatorias (si corresponde)
- Deberá expedirse un carné de control separado, por lo menos, para cada sección.
- El tiempo previsto para cubrir la distancia de una sección de ruta deberá aparecer en el carné de control.
- Las horas y minutos siempre deberán mostrarse de la siguiente manera: 00:01 – 24:00, solamente se contarán los minutos que han terminado
- Los carnés de control serán expedidos y recogidos al final de cada sección. Los carnés de control usados están disponibles para chequear los resultados de los competidores. Idealmente un nuevo carné separado deberá usarse para el final de la asistencia de 45' de la Etapa (como en el ejemplo para la "Asistencia Flexible B").
- Un organizador puede proponer a la FIA el uso de un Carné de Control Electrónico en lugar del sistema escrito. El uso de dicho sistema deberá estar aprobado previamente por la FIA.

6.2 DISEÑO

Ver la siguiente muestra.

- Los oficiales deportivos deberán llenar la columna central y los competidores la columna de la derecha.
- Es optativo el número previo de auto. Se usa por varios rallies para el chequeo de seguridad. Si se usa este cuadro deberá colocarse bajo el cuadro "tiempo provisorio de largada".
- Tamaño: 9.9 cm x 21 cm (para imprimir 3 carnés de control de una hoja A4) u 11 cm x 18.5 cm
- Tamaño de los cuadros: 1 cm
- El carné deberá ser una tarjeta de por lo menos 300 g o un papel de poliéster de 270 μm (en caso de malas condiciones de tiempo). Advertir que el papel de poliéster, a pesar de que es a prueba de agua, no puede doblarse fácilmente. Una alternativa sería un carné de control con cubierta – es decir una tarjeta de 22 x 18.5 cm doblada, con una cubierta de protección para el área escrita.
- Cuando hay muchos carnés de control se puede usar la impresión del lado reverso o usar el diseño de lado por lado (y doblado hacia adentro).
- El color de impresión es libre. Por ejemplo, un organizador puede usar el color de un auspiciante o un color diferente para cada sección o simplemente gris y negro.

Logo of Rally	Car No.	Flexi Service B	
		15 Jan 2012	

TC 6B	Flexi Service A									
	TIME AT TC	▶	TARGET TIME	DUE TIME						
<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>						
TC 6C	TC 6B		00 45							
	<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>						
	TC 6C		TC 6C							

Logo of Rally	Car No.	Restart	
---------------	---------	----------------	--

	Parc Fermé OUT/Service IN									
	ACTUAL START	▶	TARGET TIME	DUE TIME						
<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>						
Parc Fermé OUT			03 00							
<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>		<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>	<input style="width: 20px; height: 20px; border: 1px solid black;" type="text"/>						
Parc Fermé IN			Parc Fermé IN							

Logo of Rally	Car No.	Free Practice & Qualifying	FIA
		14 Jan 2012	

Free Practice
5.48 km

FINISH TIME

H	M	S	1/1000
---	---	---	--------

PROVISIONAL START FREE PRACTICE

H	M
---	---

ACTUAL START

H	M
---	---

STOP

H	M	S	1/1000
---	---	---	--------

TIME TAKEN

Free Practice
5.48 km

FINISH TIME

H	M	S	1/1000
---	---	---	--------

PROVISIONAL START FREE PRACTICE

H	M
---	---

ACTUAL START

H	M
---	---

STOP

H	M	S	1/1000
---	---	---	--------

TIME TAKEN

Qualifying Stage

APPROVAL TC QS

H	M
---	---

SSS QS

Qualifying Stage
5.48 km

FINISH TIME

H	M	S	1/1000
---	---	---	--------

PROVISIONAL START QS

H	M
---	---

ACTUAL START

H	M
---	---

TARGET TIME

00	48
----	----

DUKE TIME

H	M
---	---

STOP

H	M	S	1/1000
---	---	---	--------

TC PF

Logo of Rally	Car No.	Timecard A	FIA
		15 Jan 2012	

Start

TC 0

ACTUAL START

H	M
---	---

TARGET TIME

01	10
----	----

DUKE TIME

H	M
---	---

TC 1

STOP

H	M
---	---

TC 1

SS 1 Stage Name
23,76 km

FINISH TIME

H	M	S	1/10
---	---	---	------

PROVISIONAL START SS 1

H	M
---	---

ACTUAL START

H	M
---	---

TARGET TIME

00	35
----	----

DUKE TIME

H	M
---	---

TC 2

STOP

H	M	S	1/10
---	---	---	------

TIME TAKEN

TC 2

SS 2 Stage Name
11,79 km

FINISH TIME

H	M	S	1/10
---	---	---	------

PROVISIONAL START SS 2

H	M
---	---

ACTUAL START

H	M
---	---

TARGET TIME

01	05
----	----

DUKE TIME

H	M
---	---

TC 3

STOP

H	M	S	1/10
---	---	---	------

TIME TAKEN

TC 3

SS 3 Stage Name
34,19 km

FINISH TIME

H	M	S	1/10
---	---	---	------

PROVISIONAL START SS 3

H	M
---	---

ACTUAL START

H	M
---	---

TARGET TIME

01	30
----	----

DUKE TIME

H	M
---	---

TC 3A

STOP

H	M	S	1/10
---	---	---	------

TIME TAKEN

TC 3A

Regroup/TechZone

TARGET TIME

00	03
----	----

MAX

00	13
----	----

PROVISIONAL START

H	M
---	---

TC 3A

STOP

H	M
---	---

TC 3B

Logo of Rally		Car No.	Timecard B 15 Jan 2012		
TC 3B	Regroup/TechZone OUT/Service IN				COMPETITOR USE
	ACTUAL START	TARGET TIME	DUK TIME		
	TC 3B	00:30	TC 3C		
TC 3C					
TC 3C	Service OUT				COMPETITOR USE
	TARGET TIME		DUK TIME		
	01:12		TC 4		
TC 4					
TC 4	SS 4 Stage Name 20.35 km				COMPETITOR USE
	FINISH TIME	TARGET TIME		DUK TIME	
	TC 4	02:00		TC 5	
TC 5					
TC 5	SS 5 Stage Name 8.90 km				COMPETITOR USE
	FINISH TIME	TARGET TIME		DUK TIME	
	TC 5	00:47		TC 6	
TC 6					
TC 6	SS 6 Stage Name 29.90 km				COMPETITOR USE
	FINISH TIME	TARGET TIME		DUK TIME	
	TC 6	01:15		TC 6A	
TC 6A					

Logo of Rally		Car No.	Timecard F 17 Jan 2012		
TC 21	SS 21 4.35 km				COMPETITOR USE
	FINISH TIME	TARGET TIME		DUK TIME	
	TC 21	01:23		TC 21A	
TC 21A					
TC 21A	Technical Zone				COMPETITOR USE
	ACTUAL START	TARGET TIME	DUK TIME		
	TC 21A	00:03	TC 21B		
TC 21B					
TC 21B	TechZone OUT/Service IN				COMPETITOR USE
	TARGET TIME		DUK TIME		
	00:10		TC 21C		
TC 21C					

7. FORMULARIO ESTANDAR DE INSCRIPCIÓN

EVENTO/ LOGO DE LA ADN	Nombre del Rally	LOGO del Campeonato de la FIA
------------------------------	------------------	-------------------------------------

	CONCURSANTE	PRIMER PILOTO	COPILOTO
Nombre del equipo			
Apellido			
Primer nombre			
Fecha de nacimiento			
Nacionalidad (según pasaporte)			
Dirección postal			
Número de pasaporte			
Dirección para correspondencia (1, 2 o 3)	1.	2.	3.
Número de teléfono (comercial)			
Número de teléfono (particular)			
Teléfono celular			
Número de fax			
Dirección de correo electrónico			
No. De Licencia de competición			
ADN de tutela			
No. De Licencia de conducir			
País de expedición			

INFORMACIÓN SOBRE EL AUTO			
Marca		Registro No.	
Modelo		Cc	
Año de fabricación		Chasis número	
Grupo/clase		Motor número	
Número de homologación		Color predominante	
País de registro		Pasaporte técnico No.	

TIPO DE INSCRIPCIÓN	
Comercial/Legal	
Privado/aficionado	
Publicidad aceptada propuesta por los organizadores	Sí/No

b) ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

(Para que este formulario de inscripción sea válido, deberá estar acompañado de los aranceles de inscripción correspondientes, de un recibo por el monto total pago a la ADN del competidor, comprobante bancario o información sobre la transferencia bancaria, etc.)

ARANCELES DE	PRIVADO/AFICIONADO	OTROS	FECHA DE CIERRE
INSCRIPCIÓN			
Reducido	E. 000.000	E. 000.000	30 de setiembre, hora 10:00
Normal	E. 000.000	E. 000.000	15 de octubre, hora 10:00

INFORMACIÓN DE PRESELECCIÓN

(para ser completado por el concursante)

Nombre del piloto		Auto		Grupo/Clase	
Prioridad FIA actual	Sí/No	Prioridad A FIA previa		Año	
Preseleccionado Nacional actual	Sí/No	Preseleccionado Nacional previo		Año	
Título de cualquier Campeonato ganado				Año	

	Año	Evento	Auto	Grupo	Posición	Posición en la clase	No. De llegadas
Internacional							
Nacional							
Otros							

DECLARACIÓN PARA INDEMNIZACIONES

(Este texto varía según las leyes nacionales y las normas vigentes)

Ratificación

Quien suscribe, declara que toda la información contenida en el formulario de inscripción es correcta y ratifica en todos sus términos y condiciones la declaración formulada en materia de Indemnizaciones, y acepta todos los términos y condiciones en relación a su participación en este evento.

(El texto variará de acuerdo con las leyes nacionales y las normas vigentes).

Sello de la ADN*	Firma del Concurante	Firma del 1º piloto	Firma del copiloto
------------------	----------------------	---------------------	--------------------

* o carta de la ADN del inscripto autorizando y aprobando la inscripción

Fecha _____

8. LISTAS DE INSCRIPCIÓN

8.1 BORRADOR DE LISTAS DE INSCRIPCIÓN SOLO PARA EL CAMPEONATO EUROPEO Según lo estipulado en el Reglamento Particular, después del cierre de las inscripciones el organizador enviará a la FIA un **Borrador de la Lista de Inscripciones** en orden numérico por grupo Prioritario para ser revisada antes de su publicación en el sitio Web del organizador. Si corresponde la FIA hará llegar sus comentarios. La lista se publicará al ser aprobada por la FIA.

- 1) El Borrador de la Lista de Inscripción podrá publicarse en el sitio Web con una nota al pie de página: "sujeto a la aprobación de la FIA". La lista deberá figurar en orden numérico por grupo prioritario.
- 2) La Lista de Inscripción se enviará a la FIA para ser revisada.
- 3) La FIA enviará al organizador sus comentarios y la versión aprobada de la lista de los Pilotos Prioritarios ERC dentro de los tres días siguientes.

8.2 LISTA DE INSCRIPCIÓN

La Lista de Inscripción incluirá:

- Número asignado de competencia
- Nombre completo del concurrente tal como aparece en su licencia (sin nacionalidad)
- Nombres y nacionalidades del Piloto /Copiloto (según licencias de conducir)
- Marca y modelo del auto
- Clase y grupo del auto
- El número de ficha de homologación del auto presentado.-
- El número de pasaporte técnico de la FIA (para autos Rally2 y RGT en ERC y MERC)
- Posición de Prioridad del Piloto en la FIA/campeonato. El orden de no Prioridad de los pilotos queda librado al organizador.

9 LISTAS DE LARGADA & RESULTADOS EN EL RALLY

INTRODUCCIÓN

Las listas de largada y los resultados pueden publicarse antes de las fechas mencionadas en el Reglamento Particular o en el boletín. Sin embargo, las fechas mencionadas en las listas SIEMPRE DEBERÁN mencionarse en el Reglamento Particular o en un boletín. Si la publicación de una lista "programada" demorara, el director de carrera comunicará los nuevos tiempos programados para la publicación.

9.1 PRÁCTICA LIBRE / PRUEBA CLASIFICATORIA (de aplicarse)

- a) Lista de largada para la Prueba Clasificatoria
 - Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica
 - Firmada por el Director de la Prueba, aprobada por los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el Reglamento Particular.
 - Informa los horarios de largada (o por lo menos los intervalos entre los autos) para todos los competidores.-
 - La nota al pie indica: "sujeto a una nueva inspección técnica".
- b) Clasificación provisional de la Prueba Clasificatoria
 - Debe incluir a todos los competidores que hayan completado el QS
 - Debe ser firmado por el Director de la Prueba después de la aprobación de los Comisarios y publicado en el momento mencionado en el Reglamento Suplementario.
- c) Clasificación final de la Prueba Clasificatoria

9.2 LARGADA CEREMONIAL Y ETAPA 1 / SECCIÓN 1

Lista de largada para la Largada Ceremonial

- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica
- Firmada por el director de la Prueba después de la aprobación de los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el programa del RPP
- Informa los tiempos de largada (o por lo menos los intervalos entre los autos) para todos los competidores y/o
-

Lista de largada para la Etapa 1/Sección 1 (PSE)

- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica
- Firmada por el Director de la Prueba después de la aprobación de los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el programa del RPP.
- Informa los tiempos de largada para todos los concursantes - que pueden ser horas pares

- La nota al pie indica “sujeto a pasar una nueva verificación técnica para el auto/los autos N°.” y/o

Lista de largada para la Etapa 1 (no PSE) o Lista de largada para la Etapa 1/Sección 2

- Efectuada luego de realizar los chequeos administrativos y la verificación técnica.
- Firmada por el Director de la Prueba después de aprobada por los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el programa del RPP.
- Informa los tiempos de largada para todos los competidores
- La nota al pie denota “sujeto a una nueva verificación técnica para el auto/los autos N°....”

9.3 CADA ETAPA DEL RALLY (EXCEPTO LA ETAPA FINAL)

a) Clasificación no oficial luego del final de la última PE (no incluyendo PSE).

- Producido para revisión por parte de los Comisarios que no firman.

b) Lista de largada para la siguiente etapa

Propuesta por el Director de la Prueba. Los Comisarios pueden hacer reordenamientos.

- Firmado por el Director de la Prueba y publicado en el tiempo mencionado en el reglamento particular.

- Incluye tripulaciones que se retiraron que no declararon abandono del rally.

- La nota al pie denota “sujeto a una nueva inspección técnica para el auto/los autos N°....”

c) Clasificación no oficial parcial luego de la etapa “x”.

- Firmado por el Director de la Prueba y emitida con el tiempo real publicado
- Producido cuando se conocen todas las penalizaciones y todos los autos estimados están en el Parque Cerrado nocturno.

9.4 ETAPA FINAL DEL RALLY

d) Clasificación Provisoria

- Incluye todos los competidores que completaron el rally.
- Firmado por el Director de Prueba, aprobada por los Comisarios y publicada en el horario mencionado en el reglamento particular.
- . “Sujeto a los resultados de la verificación técnica final (para toda la clasificación).
- . “Sujeto a los resultados del análisis de rutina del combustible para los siguientes autos...”
- . “Sujeto a posteriores chequeos a ser realizados por FIA Codasur al auto N°.....”
- . “Sujeto a las decisiones de los Comisarios sobre el auto N°....”
- . “Sujeto a los resultados de una inspección completa del motor del auto N°.....”

e) Clasificación Final

- Incluye a todos los competidores que largaron en el rally
- Todos los competidores que han completado el rally
 - Todos los competidores que abandonaron, marcados con DNF
 - Todos los competidores removidos de la clasificación por el Director de la Prueba marcados con DNC
 - Todos los competidores descalificados marcados con DIS
 - Aprobado y firmado por los Comisarios y publicado luego de expirar el tiempo para la protesta, si no se ha completado la verificación técnica final.
 - . “Sujeto a los resultados de la inspección técnica final
 - Firmado por los comisarios y publicado luego de completada la verificación técnica final (en el caso de que se presente una solicitud de apelación, después de la verificación técnica, etc., se puede agregar una nota)
 - . “Sujeto a los resultados del análisis de rutina del combustible para los siguientes autos...” (en caso de que los resultados de los combustibles no estén disponibles en el evento).
 - . “Sujeto a posteriores chequeos a ser realizados por la FIA Codasur al auto N°.....”
 - . “Sujeto a cualquier apelación potencial por el inscripto del auto N°.
 - . “Sujeto a los resultados de una inspección completa del motor del auto N°.....”

• CALCULO DE LOS PUNTOS DEL CAMPEONATO

Para los rallies que cuentan para los Campeonatos donde se aplican puntos de bonificación (RRSR Art. 5.1.2), los organizadores deben proporcionar una clasificación provisional para cada tramo, de modo que los Comisarios puedan aprobar la asignación de puntos antes de enviarla a la FIA.

10. LIBRO DE SEGURIDAD DE LOS MEDIOS

Se requiere una guía de seguridad específica para los medios visuales. A continuación se detalla el contenido mínimo recomendado. El Libro de Seguridad de los medios debería distribuirse a los mismos antes del inicio del rally.

Para una mejor preparación de este libro el organizador debería:

- 1) Invitar a un fotógrafo y/o camarógrafo deportivo profesional para inspeccionar los tramos cronometrados conjuntamente con el Oficial de Prensa y el Oficial de Seguridad apenas esté definida la ruta de rally.
- 2) Dentro de cada tramo identificar las áreas seguras ("áreas para fotografía") para fotógrafos y equipos de televisión. De ser posible deberá haber un estacionamiento resguardado para los medios lo más próximo posible a estas áreas y a los tramos de finalización. Si el acceso es imposible debido a restricciones de espacio y/o por seguridad, deberá comunicarse claramente en el Libro de Seguridad de los medios.
- 3) Las mencionadas "áreas para fotografía" deben describirse en papel adjuntando una foto con la imagen correspondiente. Deberían incluirse diagramas de cada punto indicando detalladamente:
 - El número y longitud de la PE
 - La hora de cierre de las PE's para los medios con chalecos
 - La hora de comienzo de la PE del primer auto
 - La referencia del libro de ruta y del GPS
 - La zona específica para las áreas de fotografías
 - Las áreas para espectadores
 - El estacionamiento resguardado para los medios
 - Las rutas de acceso
 - La distancia, en la ruta de la PE, de las áreas de fotos de largada y fin de las PE.
 - El encintado de seguridad.
- 4) El Oficial de Seguridad deberá aprobar la totalidad de los diagramas propuestos.
- 5) Los diagramas aprobados integrarán una sección en el Libro de Seguridad de los Medios.
- 6) Asimismo, el libro deberá incluir:
 - Una descripción de los lugares de acceso autorizados a los portadores de chalecos y el tipo de actividades que pueden realizar. Esta sección deberá estar escrita en el idioma local
 - Ejemplo
 - Se les permitirá caminar frente a la cinta del espectador/ límite indicador, caminar de un punto a otro del escenario y/o cruzar el escenario en los intervalos entre el pasaje de los autos de rally, siempre ajustándose a las instrucciones del comisario de seguridad. Además, los integrantes de los medios portadores de chaquetas podrán salir de los tramos cronometrados entre el recorrido de tramos repetidos, en la dirección de la ruta de rally. Esto solo estará permitido cuando esté establecido en el Libro de Seguridad de los Medios y después de que el oficial encargado de los concursantes haya anunciado la apertura del camino luego de la primera pasada de los autos del rally.
 - La áreas específicas para fotografía, exclusivas para los portadores de chalecos, deberán estar adecuadamente precintadas, firmadas y tener un acceso restringido. Los comisarios de los Medios serán informados sobre las necesidades, deberes y derechos de los medios, deberán estar identificados en las áreas de fotografía.
 - Los mapas generales de todos los tramos con caminos reservados, intersección de caminos, puntos de cierre, áreas para fotografías y estacionamiento para los medios.
 - Una muestra completa de todos los pases autorizados, chalecos (permanentes y por rally) y pases para los medios y para los autos de los medios.
 - La identificación y manejo de los medios (Seguridad e Identificación de los Medios), según lo establecido en los anexos de las instalaciones para los mismos.

Los organizadores deberían tomar en cuenta los diferentes niveles de preparación requeridos en cada área para fotografía, de acuerdo a las circunstancias locales y a los medios presentes equipados con chalecos.

El Libro de Seguridad de los Medios debería distribuirse a toda persona que use un chaleco y a todos los oficiales encargados de los concursantes y personal de seguridad.

ANEXO III

SEGURIDAD

El texto que sigue a continuación se extrajo del Anexo H (Recomendaciones para la supervisión de la ruta y asistencia de emergencia) del Código Deportivo Internacional de la FIA como guía para los organizadores de los rallies. El texto completo se puede ver en el Anexo H.

1. ARTÍCULO 5 DEL APÉNDICE H: RALLIES (1ª. CATEGORÍA)

5.1 GENERALIDADES

5.2 PLAN DE SEGURIDAD Y OBLIGACIONES ADMINISTRATIVAS

5.3 DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS DE LA ASISTENCIA MÉDICA Y DE RESCATE

5.4 SEGURIDAD DEL PÚBLICO

5.5 SEGURIDAD DE LAS TRIPULACIONES EN COMPETENCIA

5.6 INFORME DE LOS ACCIDENTES

5.1 GENERALIDADES

Las siguientes recomendaciones deberán respetarse, pero no requieren ser incluidas en el Reglamento Particular del rally.

Cada organizador puede introducir elementos adicionales con vistas a mejorar la seguridad del público y de las tripulaciones.

El director de carrera será responsable de aplicar estas recomendaciones.

La presencia de Delegados Médicos y de Seguridad de la FIA es obligatoria para eventos que cuentan para el Campeonato Mundial de Rally.

Los Delegados Médicos y de Seguridad de la FIA pueden ser designados para cualquier otro campeonato de la FIA; en ese caso, sus funciones y autoridad se ajustarán a lo establecido en los Reglamentos Deportivos para el Campeonato Mundial de Rally de la FIA y en el Suplemento 8.

5.2 PLAN DE SEGURIDAD Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS

5.2.1 Deberá diseñarse un plan de seguridad que incluirá:

- Localización de la oficina principal del rally (Control del Rally);
- Nombres de las personas a cargo:
 - . Director de carrera,
 - . Adjuntos al director de la carrera.
 - . Oficial médico jefe (se requiere la aprobación de la FIA para los eventos del Campeonato Mundial de acuerdo con el complemento 2),
 - . Oficial de seguridad jefe,
 - . Oficiales de seguridad en cada prueba especial.
- Las direcciones y números de teléfono de los servicios de seguridad:
 - . Policía
 - . Hospitales
 - . Asistencia médica de emergencia
 - . Asistencia en caso de incendios
 - . Asistencia por desperfectos técnicos de los autos
 - . Cruz Roja (o equivalente)
- El itinerario completo con las secciones de ruta al detalle
- El plan de seguridad para cada prueba especial, el cual deberá contener todos los oficiales clave, asistencia de emergencia para todo el tramo, números de teléfonos, etc., más un mapa detallado del tramo cronometrado.
- Los organizadores y el director de carrera deberán prever una ruta alternativa para cada tramo cronometrado, para utilizar en caso de cancelación según lo mencionado anteriormente.

5.2.2 El plan de seguridad específicamente trata temas de cada una de las siguientes áreas:

- Seguridad al público
- Seguridad a las tripulaciones en competencia
- Seguridad a los oficiales del evento que
Incluye:
 - Información sobre dónde están estacionados los servicios de rescate,
 - Instrucciones para la intervención
 - Rutas de evacuación
 - Los hospitales que hay sido contactados y que serían utilizados en caso de

emergencia

5.2.3 En todos los casos, se deberá contactar a las autoridades locales, o si no es posible, con una organización privada, para diseñar un plan de rescate a ser implementado en caso de accidente mayor o incidentes que no entren dentro del espectro del servicio médico en el sitio.

Los hospitales seleccionados deberán ser contactados por escrito, por lo menos de 15 días antes del rally, solicitando que se instalen servicios de emergencia a disposición.

5.2.4 Responsable de seguridad

Un oficial de seguridad jefe será designado en el reglamento particular del rally. Deberá pertenecer al comité organizador y tendrá participación en el diseño del plan de emergencia. Durante el rally estará en comunicación permanente con el control del rally, el oficial médico jefe y la largada de cada prueba especial (por teléfono o radio).

Será responsable de la implementación y cumplimiento del plan de seguridad.

5.2.5 Jefe de Seguridad de cada PE

Oficial de seguridad para el tramo cronometrado. Cada uno de ellos tendrá un oficial de seguridad que asistirá al responsable de Seguridad.

El oficial de seguridad para cada tramo asegura que el tramo cronometrado está inspeccionado y certificado de conformidad con el plan de seguridad, anterior al pasaje del auto 0.

5.2.6 Oficiales Deportivos

Los organizadores se deberán asegurar que, al realizar sus funciones, no se les pida a los oficiales que corran peligro. Es responsabilidad del organizador asegurarse de que los oficiales estén entrenados adecuadamente a este respecto. El personal deberá lucir chalecos de identificación. Los colores recomendados son:

- Jefe de oficiales de seguridad: anaranjados
- Oficial de seguridad: anaranjados con raya blanca y texto
- Post Jefe: azul con raya blanca y texto
- Medios: verde
- Responsable del tramo: rojo con texto
- Oficial encargado de las relaciones con los concurrentes: chaqueta roja
- Médico: blanco
- Radio: amarillo con marca azul
- Inspector: Negro

5.2.7 Oficiales y jefes

Los organizadores deben asegurarse de que, en el desempeño de sus funciones, los funcionarios no están obligados a ponerse en peligro.

Es responsabilidad del organizador asegurarse de que los funcionarios estén adecuadamente capacitados en este sentido.

El personal debe usar chalecos de identificación. Los colores recomendados son:

- Jefes de seguridad: naranja
- Oficial de seguridad: naranja con rayas blancas y texto
- Jefe de publicación: azul con franja blanca y texto
- Prensa: verde
- Stage Commander: rojo con texto
- Oficial de relaciones con la competencia: chaqueta roja o chaleco rojo
- Médico: blanco
- Radio: amarillo con marca azul
- Técnicos: negro

5.3 DESCRIPCIÓN DE LOS ELEMENTOS DE LA ASISTENCIA MÉDICA Y DE RESCATE

5.3.1 Generalidades

Los servicios de rescate proporcionados deberán cumplir con las estipulaciones contenidas en este capítulo. Deberán además cumplir con los requisitos legales vigentes en cada país en cuestión. Estas prescripciones se aplican a todos los eventos internacionales. Para el WRC, las prescripciones indicadas debajo son estrictamente obligatorias y en ningún caso podrán ser de carácter condicional. No se aplicarán a las pruebas de carácter privado.

En el caso de todo evento internacional, la FIA tiene poder de controlar la organización de los servicios médicos en cualquier momento.

La información médica técnica y las instrucciones prácticas esenciales se proporcionan en una tabla de recapitulación al final de este Anexo.

5.3.2 Personal En el Control del Rally El Jefe Médico o su asistente:

Ambos deberán estar aprobados por la ADN y serán puestos bajo la autoridad del director de carrera. Sus nombres deberán figurar en el reglamento particular.

El Director Médico es responsable de la contratación, implementación, operación y funcionamiento de los servicios de rescate y tiene autoridad sobre todos los servicios médicos en la organización, incluidos los equipos de rescate en lo que respecta a su contratación, capacitación y despliegue regular, y sobre todas las operaciones de rescate, incluidas evacuaciones. En consecuencia, todo el personal médico y paramédico, incluyendo aquellos reclutados directa o indirectamente por la ADN, son responsables de sus decisiones.

Los organizadores están obligados a proporcionarle todos los medios materiales y administrativos necesarios para el desempeño de sus funciones.

Los documentos necesarios para la capacitación del personal a cargo de la exención están disponibles en la FIA por correo electrónico a medical@fia.com.

Un oficial médico adjunto puede ser designado para ayudarlo y ser delegado para asumir ciertos deberes, o reemplazarlo en caso de fuerza mayor.

Salvo en circunstancias excepcionales, durante el transcurso del evento, el oficial médico jefe permanecerá en el control del rally para facilitar el diálogo y la colaboración con el director de carrera en caso de accidente. Puede ser reemplazado en forma temporal por su asistente.-. En todos los casos, deberá ser posible ponerse en contacto con él.

Antes del evento:

El Jefe Médico es responsable de la parte médica del Plan de Seguridad, o del Plan de Seguridad Médico, como lo son el Director de la Prueba y el encargado de Seguridad.

Él tiene que recorrer las pruebas especiales con bastante anterioridad al rally, con el Encargado de Seguridad y/o el Director de la Prueba, en un auto similar al auto de intervención médica para establecer la correcta posición para la largada y puntos intermedios, y para asegurar que todos los servicios médicos y de seguridad estén correctamente posicionados conforme al reglamento.

Él tiene que confirmar la viabilidad y calidad de las ambulancias, el helicóptero médico y los vehículos de bomberos.

Él tiene que controlar meticulosamente que el equipamiento y provisiones en los autos médicos y de rescate estén en perfecto funcionamiento.

Él tiene que controlar que ninguna de las drogas haya pasado su fecha de vencimiento.

Él es responsable por la capacidad y calidad de los hospitales designados para cubrir el rally.

Él por lo tanto tiene que elegir no más de uno o dos hospitales, si es posible, que serían usados para pilotos y copilotos. Estos hospitales pueden recibir aprobación FIA y ser un punto de referencia para futuros eventos nacionales, regionales y FIA.

Durante el evento:

Cada noche él tendrá que examinar a todos los pilotos y copilotos que hayan tenido un accidente durante el día, incluso si no fue necesaria ninguna intervención médica, para asegurarse de que puedan largar el día siguiente (como lo hace el Delegado Técnico para los autos para que puedan correr en Súper Rally).

Después del evento:

Durante las dos semanas posteriores al rally, el Encargado Médico tiene que enviar a la FIA, dirigido al Delegado Médico y la Comisión Médica, un informe sobre todas las intervenciones médicas a pilotos, oficiales y espectadores. Este informe tiene que explicar las circunstancias del incidente o accidente, el horario de las intervenciones, el estado médico inicial, el tratamiento y el seguimiento médico

Medidas particulares para el WRC:

Este campeonato incluye la presencia de un delegado médico de la FIA. Su función se define en el Suplemento 8. El Director Médico y el Director Médico Adjunto se designan de acuerdo con las disposiciones de los Artículos 2.7.1, 2.7.2.1, 2.7.2.2 del Apéndice H. A especificar:

Deben tener un título de Doctor en Medicina y estar autorizados para ejercer en el país en el que se organiza el evento. Deben tener un buen dominio del inglés hablado. Su acreditación está sujeta a las disposiciones del Suplemento 2.

5El Director Médico debe enviar el Cuestionario Médico (disponible en la FIA) a FIA Sport (medical@fia.com), bajo la responsabilidad del ADN. Fecha límite: a más tardar 2 meses antes de la fecha de la competición. El incumplimiento de este plazo o de los requisitos especificados en el cuestionario médico puede dar lugar a la imposición de sanciones acordes con la gravedad de la infracción (consulte el Suplemento 9).

Los oficiales médicos en jefe y los oficiales médicos adjuntos están obligados a asistir al

seminario bienal de oficiales médicos en jefe. Excepto en casos de fuerza mayor, cualquier ausencia resultará en el retiro de la acreditación de aprobación de la FIA.

Cuando un seminario de oficiales médicos jefes de la FIA está programado para llevarse a cabo antes de su acreditación, cada solicitante para el puesto de oficial médico jefe u oficial médico adjunto debe asistir

Para vehículos de intervención médica y unidades de tratamiento/resucitación:

- **Médicos, calificados en resucitación** y experimentados en tratamiento pre-hospitalario de víctimas de accidentes;
- **Paramédicos**, cuya calificación para resucitación cardiovascular y respiratoria y la práctica de intubación esté probada por un diploma oficial otorgado en el país en el cual ellos ejercen (ellos pueden reemplazar a los médicos en los puntos intermedios de las pruebas especiales, y sólo en esos puntos, siempre y cuando todo herido sea examinado por un médico calificado en resucitación antes de ser derivado a un hospital);
- **Choferes**, quienes pueden ser miembros de estos equipos;
- Personal entrenado en extricación de víctimas.

Medidas particulares para el WRC:

En cada punto médico, al menos un miembro del personal tiene que tener buen dominio del idioma inglés.

Un Delegado Médico FIA, cuyo rol está definido en el Suplemento 8, es necesario en todos los casos.

5.3.3 Vehículos de intervención

Su misión es proporcionar a la escena del accidente:

- Por un lado, el rescate médico apropiado;
- Por otro lado, el equipo técnico necesario.

2. Se recomiendan dos soluciones:

1) Dos vehículos separados, uno para el equipo “médico”, uno para el equipo “técnico”.

El Vehículo de intervención médica transportará:

- . Un equipo médico de acuerdo con el artículo 5.3.2
- . Equipo médico de acuerdo con el Suplemento 3 El Vehículo de intervención técnica transportará:

- . Un equipo técnico de acuerdo con el Suplemento 3
- . Dos extintores de fuego de 4 kg. con operador entrenado
- . Equipo de comunicaciones adecuado para mantener contacto con el control central del rally
- . Una sirena de advertencia
- . Identificación adecuada
- . Un juego de equipamiento básico de rescate determinado por el oficial médico jefe en colaboración con el inspector jefe, en base a los Suplemento 7 (Liberación) y 3 (Rescate).

2) Un vehículo mixto, con combinación de equipos “médicos” y “técnicos”.

Llevará a bordo:

- . Todo el equipamiento previsto para la intervención técnica
 - . El personal médico y el equipamiento previsto para la intervención médica
- Se deberá llevar a bordo una camilla por lo menos en uno de los vehículos mencionados anteriormente. Los vehículos deberán ser apropiados para el terreno y deberán poder moverse rápidamente en el tramo cronometrado. El número de vehículos es determinado de acuerdo con la naturaleza, longitud y dificultad del tramo cronometrado en cuestión.
- Para los autos de intervención, se recomienda una barra antivuelco de seguridad así como también el uso de casco a todos los miembros del equipo.
- En todos los casos, el doctor encargado de la resucitación colocado en la largada del tramo cronometrado (o, en un punto intermedio, el paramédico entrenado en resucitación) será el primero en llegar a la escena del accidente.

5.3.4 Ambulancia equipada para resucitación

Ambulancia equipada para resucitación de acuerdo con las disposiciones del país en cuestión. La tripulación comprende un práctico en rescates, un doctor calificado en resucitación y/o un paramédico que puede ser el práctico en rescates.

5.3.5 Unidad de Tratamiento

La elección del equipo debe realizarse de acuerdo con las preferencias y prácticas locales. Todo el personal debe estar familiarizado y entrenado para el uso del equipo seleccionado. Los centros médicos y las unidades de reanimación están destinados principalmente al tratamiento de cualquier persona que sea víctima de lesiones sufridas en el transcurso de la competición deportiva del deporte en cuestión. Sin embargo, podría ser posible tratar a individuos, conductores, miembros del equipo, funcionarios y espectadores por problemas médicos generales.

Por lo tanto, deben estar equipados para tratar una variedad de afecciones médicas generales, sean o no el resultado de un trauma (equipo elegido por y bajo la responsabilidad del Director Médico). Se debe prestar especial atención a las condiciones médicas locales, ya sean causadas por condiciones climáticas (por ejemplo, un problema médico debido al calor o el frío) o no.

5.3.6 Ambulancia de evacuación.

Una ambulancia estandarizada, que cumpla con las disposiciones del país en cuestión. Cuando la condición de la baja transportada requiera resucitación, será obligatoria la presencia de un doctor calificado en resucitación

5.3.7 Helicóptero médicamente equipado.

Cuando esté prescripto, deberá cumplir con los requisitos especificados por las autoridades de aviación del país en cuestión.

Para equipamiento médico ver suplemento 5

Si correspondiera, deberá estar equipado para misiones en terrenos con ondulaciones, y en todos los casos deberá llevar a bordo un doctor calificado en resucitación. Deberá reservarse exclusivamente para la intervención en accidentes durante los tramos cronometrados o secciones de ruta. Se llama la atención de los organizadores sobre las instrucciones de la FIA:

“Organización de los helicópteros para la seguridad del vuelo” y el artículo 5.5.3 d) que figura más adelante.

5.3.8 Medios de comunicación.

El oficial jefe médico deberá poder comunicarse con todos los miembros de su equipo, tanto a través de la red radial general como de un canal exclusivo de radio.

5.4 SEGURIDAD DEL PÚBLICO

Una prioridad mayor del plan de seguridad es la seguridad del público general incluyendo los espectadores. Con la posible excepción de 5.4.1, se deberán aplicar las siguientes medidas no taxativas a todos los rallies internacionales de 1ª categoría.

5.4.1 Película educativa (recomendada para todos los eventos)

- 30 segundos de duración
- con comentario de un piloto o pilotos líderes, en el idioma que corresponda al país del evento
- no deberá mostrar accidentes
- no deberá ser emitido varias veces

5.4.2 Control de espectadores

a) Se deberán tomar medidas tal como se establece en el artículo 5.4.5 para advertir a los espectadores y, si fuera necesario, asegurar que cualquier persona que esté en peligro sea retirada de esas áreas.

b) Cualquier área peligrosa deberá ser identificada en el plan de seguridad. Los organizadores, con asistencia de las autoridades del orden público, identificarán y delimitarán las zonas de peligro de conformidad con el plan de seguridad, mucho antes de la llegada del público.

c) El director de carrera deberá tomar en cuenta las recomendaciones del oficial de seguridad jefe, así como las tripulaciones de los autos cero para asegurar que el tramo cronometrado sea cancelado si existen condiciones de peligro.

d) Cuando se espere la concurrencia de un gran número de espectadores para un tramo cronometrado o un tramo cronometrado súper especial, deberán colocarse equipos de seguridad especiales tales como paredes de neumáticos, paredes de fardos de paja etc. Y debe prepararse una Zona para lugar de encuentro.-

e) Se deberá impedir que el público se mueva por la ruta del tramo cronometrado mientras el tramo esté abierto para la competencia (luego del auto cero y antes del auto escoba).

- f) Se deberá entregar al público las instrucciones de seguridad a lo largo del tramo cronometrado y además en todos los puntos de acceso.
- g) Un número adecuado de comisarios o autoridades del orden público (policías, militares, etc.) deberá estar presente a fin de asegurar la seguridad pública durante el tramo cronometrado.
- h) Los comisarios deberán lucir una chaqueta claramente identificable con la palabra "SEGURIDAD" y de acuerdo con las disposiciones (Art.5.2.6)
- i) Los tramos cronometrados deberán estar situados y programados para permitir el movimiento seguro de los espectadores.
- j) El acceso de los espectadores a escenarios especiales debe recomendarse solo en la zonas designadas para espectadores
- k) Los caminos para evacuaciones de emergencia deben estar protegidos por agentes de policía y o comisarios o guardias de seguridad, desde el punto en que se unen a las carreteras principales que conducen a las etapas
- l) Todas las vías de acceso deben indicarse con carteles especiales e información adicional.-
- m) En la medida de lo posible, las áreas de estacionamiento de los medios deberían estar cerca de las áreas designadas para fotógrafos.- Habrá comisarios especiales disponibles para ayudar a los fotógrafos evitando que los espectadores se acerquen a estos lugares.-
- n) Las zonas de espectadores deben estar marcadas con cercos o señales.- Estas zonas deben estar lejos de los caminos, para mantener a los espectadores dentro de un área segura.-

5.4.3 Reabastecimiento y Asistencia

Cuando tengan lugar reabastecimientos y asistencias, los organizadores deberán asegurar que se tomen las precauciones adecuadas para mantener al público a una distancia segura de las actividades potencialmente peligrosas.

5.4.4 Autos de seguridad

Todos los autos de seguridad, ya sean Seguridad de espectadores, Seguridad intermedia, 000, 00 o Autos de Comisarios se denominarán vehículos de Seguridad. El único auto conocido como el auto Cero será el que tenga un solo 0 en el costado. Otros vehículos se denominarán autos oficiales.

- a) Todos los vehículos de seguridad deben estar claramente identificados, y todos los miembros de la tripulación de vehículos de seguridad también deben ser claramente identificables cuando están fuera de sus vehículos.
- b) Cada tripulación debe tener un medio de comunicación con los otros Autos de Seguridad y con el Control de Rally / Director de carrera.
- c) Todos los coches de seguridad deben pasar por etapas especiales a una velocidad adecuada para el vehículo que se conduce y para la condición de etapa predominante. En ningún momento se debe conducir un automóvil de seguridad de manera que ponga en riesgo a los ocupantes, funcionarios de escena o miembros del público.
- d) Vehículo de Seguridad solo debe usar libros de ruta y otra información impresa suministrada por los organizadores del evento. (No deberían estar usando ninguna hoja de ruta).
- e) Los automóviles de seguridad siempre deben cumplir con su horario predeterminado y asegurarse de que lo adapten para compensar cualquier retraso en la ejecución del evento.
- f) Todos los automóviles de seguridad (excepto el automóvil cero) deben tener luces de techo, sirenas y un sistema de megafonía. El Auto Cero puede tener estas luces o luces de advertencia si el vehículo es adecuado, sin embargo, se recomiendan las sirenas.
- g) Como mínimo, los eventos DEBEN tener un vehículo de seguridad (espectador) y un Auto Cero.
- h) Los coches de seguridad deben tener un panel de 36 cm x 50 cm en el capó y las dos puertas delanteras, con la palabra SEGURIDAD y, si corresponde, con un número 000 o 00.
- i) Los autos de seguridad deben conducirse a una velocidad adecuada que permita identificar los problemas y deben estar preparados para detenerse y resolver los mismos si es necesario.

5.4.5 Autos 000 y 00

- a) Idealmente, 000 y 00 deberían ser vehículos adecuados que puedan garantizar un

desempeño en todas las condiciones. El vehículo elegido debe determinarse de acuerdo con el lugar y los requisitos.

- b) Las tripulaciones no deben usar overoles y cascos.
- c) Solo se deben utilizar tripulaciones experimentadas.
- d) Deben tener un método de comunicación con todos los demás autos de seguridad y Dirección del Rally y trabajar en equipo para cumplir con cualquier solicitud relacionada con el movimiento y la ubicación de los espectadores.
- d) Si se usa un Sistema de Rastreo en la competencia, estos autos deben estar equipados con una unidad del sistema.

5.4.6 AUTO 0 (Cero)

- a) Como el Auto Cero debe ser un vehículo preparado para el rally, debe presentarse para que sea revisado en la técnica previa el equipo de seguridad.
- b) La tripulación siempre debe cumplir con las mismas reglas que todos los demás competidores, es decir, deben usar arneses, dispositivos FHR y monos y cascos aprobados.
- c) El auto Cero no necesita estar libre de la etapa antes de que comience el primer auto.
- d) Solo se debe utilizar una tripulación con al menos un miembro que tenga experiencia tanto en seguridad de eventos como en vehículos de seguridad. El conductor de un Cero Car debe ser titular de una licencia de competencia existente o haber tenido previamente una licencia de competencia.
- e) El auto cero no debe ser conducido por ningún conductor prioritario de la FIA o por un conductor que se haya retirado del evento de rally.
- f) El auto cero solo debe usar libros de ruta, plan de seguridad y otra información impresa suministrada por los organizadores del evento. La tripulación normalmente no debe usar ninguna hoja de ruta. La tripulación del auto cero debe estar preparada para detenerse si es necesario para asegurarse cuando vean alguna irregularidad con la diagramación de la carrera o las posiciones de los espectadores.

5.4.7 AUTO BARREDORA

Un auto de seguridad ("Auto escoba") debe pasar por cada etapa especial después del último competidor. Estos autos deben llevar un panel en el capó y las dos puertas delanteras, mostrando una bandera a cuadros

5.4.8 Información

La información dirigida principalmente al público se emitirá de varias maneras:

- de forma escrita, hablada y por los medios televisivos
- mediante afiches
- a través de distribución de folletos
- con el pasaje de un vehículo (auto informativo), equipado con altoparlante, a lo largo de la ruta para informar a los espectadores (se recomienda 45 minutos a 1 hora antes de la largada del primer auto). El auto podrá ser reemplazado por un helicóptero equipado con altoparlantes. Esta operación puede ser repetida varias veces si fuera necesario.

5.4.9 Asistencia médica

La asistencia médica para el público es necesaria cuando hay enclaves manejados por el organizador. Aún en el caso de que la asistencia médica para el público sea organizada por una institución diferente, sigue quedando bajo la supervisión del Oficial Médico Jefe.

5.5 SEGURIDAD DE LAS TRIPULACIONES EN COMPETENCIA.

5.5.1 Despliegue de la asistencia de seguridad

- a) En el comienzo de cada tramo cronometrado (incluyendo las sesiones de prueba si correspondiera):
 - . Uno o más vehículos para intervención médica deberán, en cada puesto, estar estacionados cerca de los vehículos de intervención técnica (liberación de personas atrapadas en vehículos, extinción de incendios, etc.)
 - . Una ambulancia equipada para resucitación
 - . Posibilidad de una ambulancia para evacuar
 - . Un doctor calificado en resucitación, con experiencia en tratamientos pre hospitalario de víctimas de accidentes y entrenado en liberación
 - . Uno o dos paramédico (2) entrenados en liberación
 - . 2 extintores de 4 kg. con operador entrenado
 - . Equipos de comunicaciones adecuados para mantener contacto con el control central del

rally

Estos vehículos deberán estar estacionados después del punto de largada, a la vista y a una distancia máxima de 150 metros de ella. El punto de largada puede ser modificado si se entiende necesario permitir la correcta ubicación de estos vehículos.

b) En los puntos intermedios de la ruta:

- . Uno o más vehículos de intervención médica
- . Una ambulancia de evacuación

. Un médico calificado en resucitación, o posiblemente un paramédico especializado en resucitación

. Equipos de comunicaciones adecuados para mantener contacto con las oficinas principales

El número de puntos intermedios se determina por la naturaleza, longitud y dificultad de la prueba especial en cuestión. Son necesarios en cualquier caso si la longitud del tramo es de 15 km o superior, y la distancia entre dos puntos de atención médica no debería exceder ese límite. Siempre deberían de estar asociados con un punto de radio.

Debería evaluarse el número y el posicionamiento de los puntos intermedios sobre la base del tiempo recomendado que toma un piloto desde la largada del tramo al primer punto y entre cualquier punto consecutivo y el último punto y la llegada, lo cual no debería superar los 10 minutos en los vehículos de intervención usados en el rally.

Además, si la naturaleza del terreno, las condiciones del tiempo o las circunstancias particulares así lo requieren, esta distancia se puede modificar en la propuesta conjunta del oficial médico jefe y del oficial técnico jefe (el Delegado Médico de la FIA y el Delegado de Seguridad de la FIA en el caso de Campeonatos Mundiales de Rally de la FIA) al aprobar el plan de seguridad.

Tanto en los puntos de largada como en los intermedios, los vehículos de intervención deberán tener acceso directo a la ruta de una prueba especial y deberán estar posicionados en una zona segura.

c) En el punto stop de cada prueba especial:

- . Dos extintores de 4 k (mínimo) con operador(es)

d) En el parque de asistencia o en una ubicación central menor a 15 km. por ruta de los tramos cronometrados en cuestión:

- . Un vehículo para desperfectos operativos

. Equipos de comunicaciones adecuados para mantener contacto con el control central del rally

. Una unidad de tratamiento/resucitación de conformidad con el artículo 5.3.5

. Una ambulancia de evacuación

Ningún tramo cronometrado del rally se puede largar o reanudarse luego de una interrupción a menos que el servicio de asistencia médica inicial esté presente. Deberán proporcionarse reemplazos.

5.5.2 Despacho de los vehículos de rescate

5.5.2.1 Todas las operaciones de rescate que requieran el despacho de vehículos de emergencia serán iniciados por el director de carrera en consulta con el oficial médico jefe y con información al director del tramo. Cualquier evacuación por tierra o aire a los hospitales seleccionados deberá ser realizada utilizando las rutas determinadas previamente (5.2.2 y 5.5.3a).

5.5.2.2 En la escena de un accidente, la organización y dirección de la intervención médica serán realizadas solamente por el doctor desde el vehículo de intervención involucrado (posiblemente el paramédico calificado en el caso de un vehículo desde un punto intermedio). El personal médico deberá estar familiarizado y entrenado en el uso del equipamiento a bordo del vehículo de intervención médica, así como en la extracción de accidentados.-

5.5.3 Evacuación

a) Una ruta de evacuación deberá ser planeada para cada tramo cronometrado y deberá ser claramente mostrada en el plan de seguridad (por medio de mapa o diagrama)

b) Los servicios de emergencia de todos los hospitales cerca de la ruta deberán estar en alerta (ver punto 5.2)

c) Si la evacuación se realiza por ruta o aire, toda víctima cuya situación grave requiera cuidados intensivos deberá ser acompañada al hospital por un doctor calificado en resucitación.

d) Si se vislumbrara la evacuación por helicóptero, se deberán respetar las siguientes condiciones:

- . Cuando las condiciones del tiempo impidan el uso de un helicóptero, el director de carrera y el oficial de seguridad jefe acordarán posponer o cancelar el tramo cronometrado si el tiempo

de transferencia por ambulancia al hospital seleccionado es mayor que el tiempo considerado apropiado luego de la consulta con el oficial médico jefe

La presencia de un helicóptero no elimina la obligación de planificar la evacuación por tierra con la presencia de un médico calificado en resucitación para una baja que requiera cuidados intensivos durante el transporte.

. El tiempo de evacuación en helicóptero o en ambulancia no debe superar los 60 minutos.-

. Ver además el artículo 5.3.7.

5.5.4 Supervisión de la ruta y señalización

5.5.4.1 Marcado de tramos cronometrados

Los caminos y las rutas de acceso a los tramos cronometrados deberán estar cerrados al tránsito. Esto se deberá realizar de la siguiente manera:

a) las rutas mayores y abiertas o cualquier otra ruta a lo largo de la cual haya pasaje de tránsito, serán bloqueadas o dirigidas por comisarios, policías u otra autoridad.

b) las rutas cortas y cerradas (por ejemplo hacia granjas, etc.) serán bloqueadas o cerradas con un cartel fijado en la barrera o una cinta que avise sobre el evento y el peligro de ingresar.

Será responsabilidad de los autos cero chequear que haya un método adecuado de cierre en el lugar, y deberán avisar en forma inmediata al control central del rally sobre cualquier omisión a ser corregida en forma previa al inicio del tramo cronometrado.

5.5.4.2 Los puestos de los oficiales se ubicarán a lo largo de la carrera para:

. Mantener los espectadores fuera de las áreas prohibidas por medio de tableros, barreras o cuerdas, silbatos y altoparlantes,

. Tanto como sea posible, advertir a las tripulaciones sobre cualquier obstrucción de la ruta del tramo cronometrado

5.5.4.3 En caso de que se requiera el uso de banderas rojas, se adoptará el siguiente procedimiento:

a) Deberá haber una bandera roja en cada punto de radio del tramo (situado a intervalos de aproximadamente 5 km)

b) La bandera roja se mostrará solamente a las tripulaciones. Las banderas se pueden desplegar solamente por un oficial que luzca la chaqueta distintiva recomendada en el artículo 5.2.6, sobre la cual se marcará el símbolo del punto de radio. El tiempo de despliegue de la bandera será grabado y notificado al colegio de comisarios por parte del director de carrera.

c) Durante el reconocimiento, se desplegará un signo que luzca el símbolo establecido en el artículo 5.5.4.4 en el sitio de cada punto de radio. El signo puede ser más pequeño pero deberá estar claramente visible para las tripulaciones que realicen el reconocimiento para tomar nota de la localización.

d) Al pasar por una bandera roja desplegada, el piloto deberá reducir la velocidad en forma inmediata, mantener esta velocidad hasta el final del tramo cronometrado y seguir las instrucciones de cualquier oficial o piloto de auto de seguridad que pueda encontrar. Las banderas serán desplegadas en todos los puntos de radio que precedan al incidente. La omisión del cumplimiento de esta regla implicará una sanción a discreción de los comisarios.

e) No se podrá desplegar otra bandera que no sea la roja en un tramo cronometrado.

f) Se podrán usar diferentes sistemas de señalización (por ejemplo luces centellantes) en pruebas súper especiales. Se deberá incluir información completa al respecto en el Reglamento Particular.

5.5.4.4 Se deberá establecer una red radial (instalada aproximadamente cada 5 km), única para cada tramo cronometrado, para permitir que los vehículos sean rastreados y para la supervisión del transcurso del rally).

Cada punto radial deberá estar identificado en el libro de ruta y por medio de un signo de por lo menos 70 cm de diámetro, luciendo el símbolo de punto radial, una chispa negra sobre fondo azul.

Toda ambulancia dentro de una prueba especial deberá estar ubicada en un puesto de radio. Deberá colocarse una pancarta adicional (cruz verde o roja sobre un fondo azul) ubicada debajo de la pancarta del puesto de radio en este punto.

Además debería haber pancartas de advertencia 100 o 200 mts antes de los puestos SOS de radio y médicos, con los mismos diseños que se indicaron más arriba pero sobre un fondo amarillo.

5.5.4.5 El rastreo de los vehículos deberá realizarse tanto en las oficinas principales del rally (control del rally) como por el oficial de seguridad del tramo cronometrado. Se podrá usar

alguna forma de cartilla de rastreo, tanto por parte del oficial de seguridad del tramo como en el control central del rally. Cada organizador deberá diseñar y exhibir en el plan de seguridad, este procedimiento para rastrear vehículos y deberá además hacer una lista de procedimientos a seguir en el caso de que haya un concursante perdido.

5.5.4.6 En caso de incidentes relacionados con la seguridad y control de los espectadores, los comisarios deberán cooperar con los servicios públicos, tal como se establece en el plan general, informando al control sobre cualquier incidente o accidente y permitiendo al servicio de seguridad hacer uso de los medios de comunicación del puesto.

5.5.5 Señales de SOS/OK – Seguridad de los concursantes

a) Cada auto en competencia deberá llevar un triángulo reflectante el cual, en caso de que el auto se detenga en una prueba especial, deberá ser colocado en una posición visible por un miembro de la tripulación a por lo menos 50 metros antes de la posición del auto, para advertir a los siguientes pilotos. Cualquier tripulación que no cumpla con esto quedará sujeta a una sanción a discreción de los comisarios. Este triángulo deberá ser fijado en el lugar, aún en el caso de que el auto detenido esté fuera de la ruta.

b) Los libros de ruta contendrán una página estableciendo los procedimientos en caso de accidente, los cuales deberán incluir instrucciones en caso de accidente que involucre un miembro del público.

c) El procedimiento para el despliegue de los signos “SOS” o “OK” por parte de los competidores que hayan sufrido un accidente está establecido en las disposiciones de los Campeonatos Mundiales y Regionales de la FIA.

d) Cualquier tripulación que abandone el rally deberá informarlo a los organizadores tan pronto como sea posible, salvo en caso de fuerza mayor. Cualquier tripulación que no cumpla con esta regla puede quedar sujeta a una sanción a discreción del comisario.

5.6 DENUNCIA DE ACCIDENTES

5.6.1 Accidentes que involucren miembros del público

Si un piloto que participa en el rally está involucrado en un accidente en el cual un miembro del público presenta daños físicos, el piloto en cuestión deberá informarlo de la manera establecida en el libro de ruta.

Asimismo se deberán cumplir las leyes del país en el cual se desarrolla el evento con relación a los procedimientos a seguir en caso de accidentes.

5.6.2 Investigaciones de accidentes

Cualquier accidente que implique una fatalidad o daños serios deberá ser denunciado a la Autoridad Deportiva Nacional, la cual deberá a su vez informarlo a la FIA.

ANEXO V
REGLAMENTO DEPORTIVO
HOMOLOGACIÓN DE NEUMÁTICOS

3. Lo que sigue a continuación se aplica a:

- Campeonato de Rally Mundial FIA
- Campeonato de Rally Regional FIA
- Series Internacional FIA (rally)

4. Lista de neumáticos de asfalto homologados

- La lista de neumáticos homologados está disponible en el sitio Web FIA, bajo la sección de Reglamentos.

Al menos dos semanas antes del comienzo del rally, el proveedor de neumáticos debe presentarle a la FIA un esquema (o esquemas) de patrón/es de dibujos de neumáticos a ser utilizados para obtener la homologación FIA.

A / REGLAMENTACIÓN DE NEUMÁTICOS PARA ASFALTO

1. Autos WRC en el Campeonato Mundial de Rally:

- Para autos WRC en el Campeonato Mundial de Rally, los neumáticos deben cumplir con el Artículo 60.2 del Reglamento del CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY FIA (solamente Lista nº).

2. Otros autos

Homologación (dibujo y tamaño)

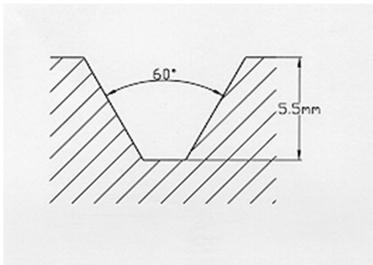
2.1 Todos los neumáticos propuestos deben cumplir con todas las reglamentaciones legales aplicables a ser utilizadas por una competencia del deporte motor.

2.2 El dibujo debe ser calado.

2.3 Área de Control.

	Largo x ancho	Superficie	Porcentaje del 17%
9"	170x140	23800	4046
8,5"	161x140	22540	3832
8"	148x140	20720	3522
7,5"	142x140	19880	3380
7"	133x140	18620	3165
6,5"	124x140	17360	2951

2.4 En el área de control, la superficie ocupada por surcos de al menos 5,5mm de profundidad, con un ángulo máximo de 60° entre los bloques en sección (diagrama) y 2mm de ancho, tiene que ocupar al menos el 17% de la superficie total.



2.5 En el área de control, la superficie ocupada por surcos de al menos 1.8mm de profundidad, con un ángulo máximo de 60 entre los bloques en sección (diagrama) y 2mm de ancho, tiene que ocupar al menos el 21.5% de la superficie total.

- 2.6** Peso mínimo del peso del neumático (para neumáticos montados en llantas de 18") = 9,5kg
- 2.7** En el área de control, la suma del ancho de los surcos encontrados por una línea radial debe ser de al menos 16mm.
- 2.8** Los puentes de bloque y surcos deben ser considerados como parte de la banda de rodamiento si son menores a 2mm.
- 2.9** Por lo menos 2 líneas circunferenciales / ancho mínimo total de las líneas circunferenciales=12mm.
- 2.10** En todo momento durante el rally, la profundidad del dibujo de los neumáticos colocados en el auto no tiene que ser menor a 1.6mm sobre al menos tres cuartos de la banda de rodamiento. El constructor de neumáticos **tiene que** proveer marcas de control visibles.
- 2.11** Cada neumático tienen que tener un número de código de barra específico permanente impreso provisto por un proveedor de código de barra aprobado por la FIA.

B / REGLAMENTO DE NEUMÁTICOS PARA ASFALTO HUMEDO (Llantas de 18"

- En el área de control, la superficie ocupada por ranuras de al menos 5,5 mm de profundidad, con un ángulo máximo de 60º entre los bloques en sección (diagrama) y 2 mm de ancho, debe ocupar el menos el 27,5% de la superficie total.-
- Peso mínimo del neumático (para neumáticos a montar en llantas de 18") = 9 kg.
- En la zona de control, la suma de la anchura de las ranuras encontradas por una línea radial debe ser de al menos 16 mm
- En la zona de control, la suma del ancho de las ranuras encontradas por una línea circunferencial debe ser de al menos 4mm.-
- Al menos 2 líneas circunferenciales / ancho total mínima de las líneas circunferenciales = 12
- En todo momento durante el rally, la profundidad de la banda de rodadura de los neumáticos montados en el coche no debe ser inferior a 1,6 mm sobre al menos tres cuartos del dibujo de la banda de rodadura.-
- Cada neumático debe tener un número de código de barras moldeado permanentemente específico y una etiqueta RFID suministrada por un proveedor de códigos de barras aprobado por la FIA.-

C / REGLAMENTO DE NEUMÁTICOS DE ASFALTO NEUMÁTICOS DE

- Los neumáticos de NIEVE no requieren homologación de neumático (a excepción de los WRC lista N° y lista N°): el porcentaje de surcos tiene que ser mayor al 25% (ver párrafo A Art. 2.3).
- Si se autorizan los neumáticos con clavos, la reglamentación será especificada en el reglamento particular del Rally.

D / REGLAMENTO DE NEUMÁTICOS DE RIPIO

Los neumáticos de grava no requieren la homologación de neumáticos (a excepción de los WRC lista N° y lista N°): el porcentaje de surcos tiene que ser mayor al 25% (ver párrafo A Art. 2.3).

ANEXO IX

ESPECIFICACIONES DE REQUISITOS ORGANIZATIVOS

Las siguientes disposiciones están dirigidas solamente a los organizadores y no tienen ningún valor regulatorio para los concursantes. No obstante, los organizadores deberán respetar todas las disposiciones del Anexo IX.

La numeración de los artículos se refiere a las Regulaciones Deportivas de los Rallies Regionales.

CAMPEONATOS Y PUNTOS

3. REQUISITOS DEL CAMPEONATO

3.3 CALIFICACIÓN PARA UN RALLY

El candidato a un rally podrá calificar para un Campeonato sólo si el campeonato fue organizado el año anterior a la incorporación del candidato al mismo y si los informes elaborados por los Delegados designados por la FIA son satisfactorios.

3.4 CANCELACIÓN DEL RALLY DE UN CAMPEONATO

Todo rally de un campeonato que sea cancelado no ingresará en los años siguientes, salvo en caso de fuerza mayor reconocido como tal por la FIA.

3.5 INFORMES

3.5.1 La FIA, conjuntamente con sus oficiales, elaborará un informe de cada rally que será revisado por la Comisión pertinente de la FIA.

3.5.2 Todo rally de un campeonato en el cual el informe del Observador indique que hubo incumplimiento de las disposiciones, o que no logró el estándar adecuado respecto a los puntos observados no podrá ser aceptado en los próximos años del Campeonato.

3.6 CANDIDATO PARA EVENTOS

Cuando un rally es candidato para un Campeonato o Copa Regional FIA deberá cumplir con las disposiciones de Campeonatos correspondientes a la FIA.-

3.7 EVENTOS DEL CAMPEONATO REGIONAL DENTRO DEL CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLY

Los organizadores de los eventos del Campeonato Regional FIA deberán comunicar a la FIA si tienen previsto incorporar en la estructura de un evento de Campeonato Mundial de Rally una prueba de dicho Campeonato Regional.

CARACTERÍSTICAS DEL RALLY

10.3 PROCEDIMIENTO SOBRE LA ELECCIÓN DEL ITINERARIO

10.3.3 GENERALIDADES

El organizador del evento será el único responsable de que los tramos cronometrados previstos para el rally sean aptos, debiendo evitar caminos que no cumplan con las disposiciones y/o recomendaciones de la FIA. La seguridad es de vital importancia en la elección de los tramos. En la elección de la ruta de rally se deberán evitar caminos que puedan incluir gran densidad de espectadores.

10.3.4 PROCEDIMIENTO SOLO PARA ERC

Una versión electrónica del itinerario y mapas deben ser transmitidas a la FIA, el menos 16 semanas antes del comienzo del rally. El plazo para cualquier comentario o modificaciones principales es 2 semanas después de ser suministrado a la FIA

10.3.5 INSPECCIÓN (SOLO NACAM)

El Comité Organizador del Campeonato realizará una inspección y una visita de supervisión general (ruta, plan de seguridad, permisos de las autoridades, libro de ruta, mapa de ruta, plan médico, etc.), entre 3 y 5 semanas antes de cada evento.

11.2 ENTRADA DE DELEGADOS FIA A TRAMOS CRONOMETRADOS

En el cumplimiento de sus deberes los oficiales y delegados de la FIA podrán ingresar a los tramos cronometrados solo 30 minutos antes del tiempo de largada del auto 0, sin embargo, el delegado de seguridad de la FIA puede tener una hora de ingreso a los tramos cronometrados. Si el auto 0 los alcanza en la ruta de un tramo cronometrado, deberán detenerse, estacionar y esperar que pase el auto escoba antes de continua

DOCUMENTOS ESTANDAR Y VISA FIA**19 DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS FIA****19.4 LOGO DEL CAMPEONATO**

19.4.1 El título y el logo del rally y el logo oficial asignado por la FIA al Campeonato-Trofeo Copa en cuestión deberá aparecer en la parte superior de todos los documentos oficiales y cualquier medio digital de comunicación. El logo del rally deberá colocarse a la izquierda y el del Campeonato de la FIA a la derecha.

El logo del Campeonato, trofeo o copa nunca deberá colocarse en combinación con los logos de los patrocinadores de los organizadores.-

19.4.2. Según sea el caso, también se deberán incluir al(los) patrocinador(es) del campeonato/copa.

19.5 REGLAMENTO PARTICULAR

19.5.1 La FIA deberá recibir una versión electrónica del proyecto de reglamento particular por lo menos 12 semanas antes del comienzo del evento.

19.5.2 Dentro de las 4 semanas siguientes al recibo del proyecto de reglamento particular, la FIA informará al organizador acerca de las modificaciones a realizar, y emitirá una visa autorizando su publicación.

19.5.3 El Reglamento Particular debe figurar en el boletín oficial o sitio Web del rally al menos 8 semanas antes del inicio del rally.

19.5.4 El Reglamento Particular final certificado y con el número otorgado por FIA de enviarse en formato PDF para ser publicado en rally@fia.com.

19.5.5 Cualquier borrador del Reglamento Particular enviado a la FIA en tiempo menor a 8 semanas antes del comienzo del rally puede dar lugar a la aplicación de sanciones pecuniarias, de acuerdo con la lista de tarifas de FIA para el año en curso.-

19.6 PLAN DE SEGURIDAD

19.6.1 Se debe presentar un borrador del expediente de seguridad enviado por correo electrónico al Departamento de Seguridad de la FIA (rally.safety@fia.com), al menos 12 Semanas antes del inicio del rally.

Este borrador seguirá el Apéndice H del Código y deberá incluir al menos:

- El itinerario completo del rally
- Detalle preciso de las zonas admitidas y prohibidas al público en las especiales
 - Detalle preciso y ubicación de cualquier chicane y artificial. Saltos que se incluirán en el recorrido del rally.
- Ubicación de cualquier comisario a lo largo de las etapas.
- Ubicación de cualquier protección contra riesgos para la seguridad de los competidores.
- Una fecha y hora propuestas para una sesión informativa médica previa al rally. una sesión informativa del equipo de seguridad y una sesión informativa de seguridad para los medios
- Una fecha y hora propuestas para una liberación previa al rally. ejercicio de entrenamiento (si corresponde)
 - Cualquier plan de seguridad especial elaborado para las especiales disputadas en oscuridad
- Horario de la caravana de seguridad
- Datos de los miembros de la tripulación de la caravana de seguridad.

La FIA se esforzará por proporcionar comentarios dentro de los siguientes 4 semanas.

19.6.2 El expediente de seguridad final del rally deberá cumplir con las Apéndice H del Código debe enviarse electrónicamente a la Departamento de Seguridad de la FIA

(rally.safety@fia.com) al menos 2 semana antes del evento.

Se debe proporcionar una copia impresa a los comisarios, a la FIA Delegado Médico, el Delegado de Seguridad de la FIA para el evento y a el observador de la FIA, si está nominado.

Cualquier modificación adicional de este expediente de seguridad final relativa a seguridad Del competidor y se aplica en coordinación con o siguiendo una recomendación del Delegado de Seguridad de la FIA, si es designado, debe ser reportado a los Comisarios.

Una comunicación debe ser emitido en caso de modificaciones que afecten a los competidores seguridad y estas modificaciones no fueron visibles ya durante reconocimiento.

En cualquier caso, el Dossier de Seguridad y su implementación quedan

En todo momento será responsabilidad exclusiva del organizador.

19.7 RESULTADOS – CLASIFICACIÓN OFICIAL FINAL

Para constatar el número mínimo de participantes de competidores/pilotos del año, en la Clasificación Final Oficial no solo figurarán los concursantes/pilotos, sino que además al final se publicará la lista los concursantes que se retiraron o que fueron excluidos durante el evento (ver también Apéndice II-8).

20 MISIÓN DE UNA VISA FIA

Antes de emitir una visa, la FIA evaluará los siguientes documentos:

20,1 REGLAMENTO PARTICUAR

Ver Anexo II

SEGURO

21. COBERTURA DE SEGURO

21.2 COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL

21.2.1 La prima de seguro que debe incluirse en la inscripción debe proporcionar cobertura de responsabilidad civil.-

INSCRIPCIONES

24. TARIFAS DE INSCRIPCIONES

24.4 TROFEO EUROPEO DE RALLYES

Se alienta a los organizadores a otorgar un descuento en las tarifas de inscripción a los competidores que posean licencia emitida por un ADN distinto al país anfitrión.-

VERIFICACIONES TÉCNICAS

33. VERIFICACIONES FINALES

33.1 PARQUE CERRADO FINAL – CLASIFICACIONES

33.1.3 Luego de la publicación de la clasificación oficial final (al finalizar el tiempo límite de protesta), los Comisarios Deportivos podrán abrir el parque cerrado, aunque se estén realizando las verificaciones técnicas.

33.4 TIEMPO DISPONIBLE PARA VERIFICACIONES FINALES

El tiempo disponible para verificación técnica de los autos identificados para la realización de la misma luego de finalizado el evento será al menos de dos horas a partir de la llegada de los autos al lugar donde se realizan las verificaciones.

CONTROLES

42. CONTROLES – REQUISITOS GENERALES (SOLO NACAM)

42.9 EQUIPO DE CRONOMETRAJE

El Comité Organizador del Campeonato suministrará el equipo de cronometraje y realizará una supervisión y un entrenamiento previo a su uso e instalación. La

organización será responsable de contar con la cantidad de personas necesarias para el efectivo funcionamiento del equipo. Se efectuará un depósito de garantía correspondiente al costo del equipo de cronometraje, que se devolverá al finalizar el evento contra entrega del equipo de

cronometraje, según lo establecido antes del evento por el Comité Organizador del Campeonato.

42.10 SEÑALES DE CONTROL

El Comité Organizador del Campeonato establecerá las señales para indicar las áreas de control y los controles. La colocación y el uso correcto de las señales es obligación de la organización.

ASISTENCIA

57. PARQUES DE ASISTENCIA

57.6 DIAGRAMACIÓN DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

57.6.3 Se incentiva a los organizadores a maximizar las oportunidades de promoción y la visual de los espectadores en el parque de asistencia. Cuando sea posible el ingreso de los competidores al área de asistencia asignada se colocará en la parte trasera para permitir que el público tenga acceso a las tripulaciones y equipos.

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS POSTERIORES AL EVENTO

64. RESULTADOS DEL RALLY

64.6 ACTA E INFORME DE CIERRE

Durante el desarrollo del Rally, las reuniones de los Comisarios Deportivos serán grabadas.-

Estas actas y la Clasificación Final deben enviarse electrónicamente a la FIA (rally@fia.com)

PROMOCION Y COMUNICACION

69. PROMOCION DEL CAMPEONATO

69.1 TROFEO EUROPEO DE RALLY

Para desarrollar la promoción del Trofeo y sus eventos, los organizadores deben, antes del evento

- Proporcionar a la FIA una página completa en el programa oficial del evento
 - Proporcionar, a más tardar en el momento de la publicación de la nómina de inscriptos, un mínimo de tres fotos de calidad profesional, libres de derechos, para su uso en los medios de comunicación de la FIA.
- AL final del evento, a más tardar 24 hs, después de la publicación de la clasificación final, el organizador deberá proporcionar un mínimo de cinco fotos de calidad profesional, libres de derechos, para su uso en los medios de comunicación FIA.-

Los contenidos deben ser enviados por correo electrónico al departamento de Comunicación de la FIA (wecom@fia.com)

ANEXO XIV DECLARACIÓN Y COMPROMISO DEL PILOTO

INFORMACIÓN DEL CONDUCTOR

Apellido :

Dirección completa :

Fecha de nacimiento :

Número de Licencia de Competición Internacional:

Licencia emitida por:

Estoy contratado como piloto en el[nombre del Campeonato] ("Campeonato")

Que se celebrara durante[fechas/año].

DECLARACIÓN Y COMPROMISOS DEL PILOTO

1. Declaro y certifico que he leído, comprendido y aceptado los términos de este formulario titulado "Declaración y compromisos del Piloto" (en adelante "Declaración del Piloto").

2. Antes de participar como piloto en una Competición o un Evento, me comprometo a obtener y a conservar durante toda mi participación en el Campeonato, todas las Licencias, permisos y/o autorizaciones que puede ser requerido, en relación con:

2.1 requisitos, reglamentos o normas de seguridad aplicables de cualquier Autoridad Deportiva Nacional ("Reglamento ADN"), cualesquiera que sean;

2.2 Requisitos, reglamentos o normas de seguridad de la FIA ("Reglamentos FIA"), cualesquiera que sean; Y

2.3 leyes, reglamentos, directivas y decretos aplicables, escala transnacional, nacional y/o local, adoptada por el gobierno, por una entidad cuasi gubernamental o por cualquier entidad que tenga la misma autoridad que el gobierno de cualquier país u otro territorio en cuestión, incluidas las leyes locales, estatales y federales aplicables en términos de salud, seguridad y seguros, así como todas las prácticas, códigos de buenas prácticas y/o códigos de conducta de la industria incluidos en cualquiera de las categorías antes mencionadas, y decisiones judiciales, decretos que tengan fuerza de ley, y cualquier decisión y/o sentencia que emane de cualquier autoridad competente que solicite una Competición ("Leyes aplicables").

3. Confirmo que he leído y comprendido, y me comprometo a observar y estar sujeto a:

3.1 Todas las reglas, regulaciones, condiciones, requisitos y obligaciones relacionadas con cualquier licencia, permiso u otra autorización a que se refiere la cláusula 2; Y

3.2 Cualquier Reglamento de la FIA aplicable, complementado y modificado periódicamente, en particular:

3.2.1 Los Estatutos de la FIA;

3.2.2 El Código Deportivo Internacional de la FIA y sus Anexos;

3.2.3 El Código de Ética de la FIA;

3.2.4 El Reglamento Disciplinario y Judicial de la FIA;

3.2.5 Cualquier reglamento deportivo y cualquier reglamento técnico aplicable; Y

3.3 Cualquier reglamento de la ADN aplicable, complementado y modificado periódicamente.

4. Entiendo que como condición de mi participación en el Campeonato y en cualquier Evento(s) que forme parte o asociado con el Campeonato, la FIA, el Organizador del Evento, Promotor de eventos, Promotor de campeonatos, Deportivo Nacional La autoridad o cualquier otra organización relevante podrá exigir que cumpla con los requisitos, incluido cualquier contenido en los siguientes documentos y/o capacitaciones:

4.1 Documentos relativos al titular del pase relacionados con Entrada a un Evento o la provisión de un permiso;

4.2 Sesiones informativas, materiales en papel, folletos, consejos, orientación (incluidos los del director de carrera y/o Comisarios Deportivos) y formación en materia de seguridad, procedimientos médicos o de emergencia (incluso en relación con el Covid), salud, seguridad y ciberprotección;

4.3 Boletines y Reglamentos Especiales;

4.4 Condiciones establecidas por cualquier proveedor del Campeonato; y yo se comprometen a observar y a estar obligados por todos estos requisitos.

5. Me comprometo a no utilizar sustancias o métodos prohibidos por el Reglamento Antidopaje de la FIA y/o aparecer en la lista de prohibidos publicada por la Agencia antidopaje mundial.

RECONOCIMIENTO DE RIESGOS

6. Soy plenamente consciente, comprendo y reconozco y acepto los riesgos inherentes a mi presencia y/o mi participación en cualquier evento del Campeonato (en particular carreras/Competiciones/Eventos, pruebas oficiales, cualquier actividad en la pista o en el pit lane, y todas las actividades asociados), en particular la posibilidad de contratar o propagar enfermedades transmisibles (incluido el Covid-19/SARS-CoV-2) y la posibilidad de incidentes que podrían provocar lesiones físicas y/o mentales o la muerte, que probablemente surgen de compras u otras actividades asociadas, incluyendo vehículos de motor (o partes de vehículos de motor) que entren a colisionar con otros vehículos de motor, personas o propiedad, actos (deliberados o no) u omisiones con otros pilotos o cualquier otro personal presente en los Eventos, exposición al ruido, interacción o uso de equipos de alto voltaje u otros tipos de equipos presentes en el evento y/o que resulten de cualquier de otro modo, de la asistencia a un examen, lo entiendo y acepto que mi presencia en todos los eventos del Campeonato es realizado bajo mi propia responsabilidad y riesgo.

LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD

7. Reconozco y acepto que la FIA, en su propio nombre y en el de cualquier director, miembro, gerente, empleado, asesor, agente, consultor, representante, sucesor o beneficiario (colectivamente los "Representantes") de la FIA, así como la de los Organizadores, el promotor, cualquier Autoridad Deportes Nacionales, Automóvil Club y cualquier otra organización directamente vinculada a un Evento dentro del Campeonato (colectivamente los "Organismos Asociados") y Representantes de Organismos Asociados:

7.1 Renuncia, excluye y limita toda responsabilidad con respecto a costos, gastos, daños, pérdidas (incluyendo pérdidas, daños a la propiedad, pérdida de beneficios, pérdida de reputación o buena voluntad, pérdida de acuerdos o contratos, pérdida de ventas o actividades, así como de cualquier interés, sanciones y costas judiciales, directas, indirectas o consecuentes), cualquier daño corporal o mental (incluyendo shock nervioso, enfermedad, invalidez y muerte), que podría sufrir, qué cualquiera que sea la causa, incluso vinculados a:

7.1.1 cualquier declaración, acto u omisión del cual soy el autor, o cuyo autor sería la FIA, sus Organizaciones asociadas o sus representantes;

7.1.2 regulaciones, políticas o procedimientos implementados por la FIA, sus representantes, sus organismos asociados o los representantes de estos últimos;

7.1.3 cualquier incumplimiento de garantía u obligación prevista en un acuerdo celebrado entre la FIA y yo, sus Organizaciones asociadas o sus representantes; O

7.1.4 cualquier otra negligencia o falta de cuidado razonablemente cometidos por la FIA, sus Representantes, sus Organizaciones asociadas, o a mí mismo, derivados en todos los casos de mi participación en el Campeonato o de mi presencia en eventos del Campeonato, incluida mi presencia en los circuitos, en Carreras o en cualquier otra instalación, mi participación en una carrera, una Competición, una prueba o cualquier otra actividad asociada y el uso o interacción con equipos, incluidos equipos de alto voltaje; Y

7.2 Doy mi consentimiento, teniendo en cuenta la aceptación por parte de la FIA de mi compromiso con el Campeonato, a renunciar a cualquier derecho y/o reclamo, acuerdo para exonerar y liberar de toda responsabilidad a la FIA, sus Representantes, sus Organismos Asociados o los representantes de estos últimos y no iniciar procedimientos contra lo anterior en caso de responsabilidades, costas, gastos,

Enviar comentarios

Paneles laterales

Historial

Guardado

Contribuir daños y perjuicios mencionados en la cláusula 7.1.

8. En la medida permitida por las Leyes Aplicables, la cláusula 7 anterior es vinculante para mí y mis sucesores y cesionarios y no se limita ni es afectado por cualquier otra descarga y/o compensación concedido por mí mismo a nadie.

DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

9. Reconozco que es mi exclusiva responsabilidad cumplir con todas las obligaciones y deberes que me incumben en materia de salud y seguridad conforme a las Leyes Aplicables, del Reglamento FIA y/o del Reglamento ADN, en relación con mi participación en el Campeonato. La FIA y sus Representantes declinan toda responsabilidad con respecto a este cumplimiento.

10. Para evitar dudas, el Reglamento de la FIA no contiene consejos ni orientaciones sobre con las Leyes Aplicables, y ni la FIA ni sus Representantes representa ni da ninguna garantía de que la información contenida en el Reglamento FIA o en el Reglamento de las ADN cumplen con las leyes aplicables.

11. De conformidad con la cláusula 6 anterior, reconozco y acepto que ni la FIA ni sus Representantes declaran ni dan ninguna garantías, explícitas o implícitas, en relación con la seguridad en el contexto de participación o presencia en Eventos, Competiciones o actividades asociadas al Campeonato, en los límites autorizados por las Leyes Aplicables.

12. Reconozco y acepto que ni la FIA ni sus Representantes no declaran ni dan ninguna garantía, expresa o implícita, en cuanto a la calidad, adecuación o pertinencia de:

12.1 cualquier equipo, estructura de seguridad o instalación en cualquier lugar donde se celebren los eventos del campeonato o al que debo acudir como parte de mi participación en el Campeonato; O

12.2 cualquier producto que me suministre un tercero (excepto la FIA) en relación con mi participación en el Campeonato o mi presencia en cualquiera de los Eventos del Campeonato.

13. También soy plenamente consciente y acepto que la tecnología utilizada en vehículos de deportes de motor, en Circuitos, carreteras, así como en términos de seguridad, es a la vanguardia de los conocimientos científicos, técnicos y de ingeniería más recientes y, por lo tanto, está evolucionando y en desarrollo constante.

ALTA MÉDICA

14. Si me lesiono durante un evento de campeonato,

Por la presente autorizo sin reservas cualquier procedimiento, operación médica, rescate, arreglos para mi transporte al hospital u otras medidas de emergencia que el personal designado por la FIA y/o el Organizador del Evento, a su completa discreción, lo considere necesario para mi bienestar, y me comprometo a pagar todos los costos relacionados.

SEGURO

15. Reconozco y acepto que:

15.1 La FIA y sus organizaciones asociadas no se hacen responsables de proporcionar un seguro adecuado para

todos los riesgos derivados de mi participación en el Campeonato, a menos que las leyes locales dispongan lo contrario, aplicable a la ubicación de una Competición determinada; Y

15.2 Los riesgos involucrados y la cobertura requerida varían dependiendo de mi situación y mis necesidades particulares; en consecuencia, es mi entera responsabilidad contratar seguro adecuado así como cualquier otra protección

necesaria en relación con mi participación en el Campeonato, y según lo requieran las Leyes Aplicables, el Reglamento FIA y Reglamento ADN, incluidos Seguro adaptado a los siguientes elementos:

15.2.1 Daño causado a propiedad que me pertenece o pérdida de propiedad que me pertenece;

15.2.2 Cualquier lesión corporal o muerte por la que pueda ser responsable víctima, incluidas las pérdidas financieras (por ejemplo: pérdida de ingresos y gastos médicos) resultantes de cualquier daño lesiones corporales o muerte; Y

15.2.3 Seguro de responsabilidad civil para cubrir daños, pérdida o daño sufrido por un tercero (incluyendo por otro Conductor) y que surjan de mi participación en el

Enviar comentarios

Paneles laterales

Historial

Guardado

Contribuir

Campeonato.

16. Confirmando que he estudiado las posibilidades y suscrito a un seguro adecuado así como cualquier otra protección necesaria según lo dispuesto en la cláusula 15 o de otro modo. Me comprometo a mantener esta seguridad durante toda mi participación en el Campeonato, así como posteriormente según sea necesario, con el fin de cubrir pérdidas y reclamaciones que surjan de mi participación.

DECLARACIONES PÚBLICAS

17. Me comprometo a:

17.1 Participar en eventos de campeonato como individuo y en completa neutralidad; No procederé/mostré ninguna declaración o comentario de carácter político, religiosos y personales, en particular en violación del principio de neutralidad general promovida por la FIA según sus Estatutos, salvo aprobación previa por escrito de la FIA;

17.2 Abstenerse de realizar cualquier declaración o comentario público, en cualquier forma, que pueda infringir debilitar o desacreditar la buena voluntad, la reputación, nombre y/o imagen del Campeonato y de la FIA y/o cualquiera de las Organizaciones Asociadas;

17.3 En todo momento, esforzarse por promover y fomentar el apoyo al Campeonato y a los deportes de motor en general; Y

17.4 Sujeto a mi compromiso con mi equipo, siempre que sea razonablemente posible, me mantendré disponible para todas las categorías de medios, para todos los momentos, durante todos los Eventos del Campeonato de la FIA.

LEGISLACIÓN APLICABLE Y JURISDICCIÓN

18. Con respecto a los recursos legales, acepto que:

18.1 Esta Declaración de Piloto, así como cualquier disputa o reclamo que surja de dicha Declaración o que tenga cualquier vínculo con el mismo o con su objeto o su desarrollo, se rige por el interpretado de conformidad con la ley francesa; Y

18.2 Los tribunales franceses tienen competencia exclusiva para resolver cualquier disputa o reclamo que surja de esta

Declaración del Piloto o tener vinculación con el mismo o su finalidad o su desarrollo.

19. Acepto que todos los asuntos relacionados con el control y la implementación del Reglamento FIA es responsabilidad y competencia de los órganos disciplinarios y jurisdiccionales internos de la FIA.

INTERPRETACIÓN

20. En el caso de que una de las disposiciones, o parte de una disposición, de esta Declaración de Piloto sería o resultara nula, ilegal o inaplicable, se consideraría suprimido sin afectar la validez y vigencia ejecutable por el resto de esta Declaración de Piloto.

21. En esta Declaración de Piloto, cualquier palabra que siga a la términos "incluido", "en particular", "incluido", "por ejemplo" o cualquier otra expresión similar se interpretará como ilustrativo y no limita el significado de las palabras que preceden a estos términos.

22. Todos los términos de esta Declaración de Piloto escritos en las cursivas corresponden a las definiciones del Código Deportista Internacional FIA.

AUTORIDAD

23. Confirmando que me han informado o he tenido la oportunidad de ser, por asesores legales respecto de mis derechos y mis responsabilidades en relación con la aceptación de este Declaración del Piloto, así como sobre las implicaciones y las consecuencias prácticas de esta aceptación, y comprender y aceptar todos los términos aquí establecidos.

Declaración del piloto.

24. Puedo y he obtenido todas las autorizaciones necesarias y deseables que me permitan ejecutar, cumplir y hacer ejecutar las obligaciones derivadas de esta Declaración de Piloto. Sujeto a cualquier principio ley general que limita las obligaciones, mis obligaciones en el marco de esta Declaración de Piloto son legales, válido, vinculante y exigible.

Este documento ha sido elaborado y entra en vigor a partir de [fecha]. Se entiende y acuerda que los

términos del

Esta Declaración Piloto se considera incorporada y formando parte de todos los documentos contractuales establecidos entre mí

y la FIA como parte de mi participación en el [título]

Campeonato [año].

Firmado como compromiso unilateral por:

Nombre del Piloto:

Firma del Piloto:

ANEXO I – AVISO DE PROTECCIÓN DE DATOS

La seguridad de sus datos personales es extremadamente importante para la Federación Internacional del Automóvil ubicada en 8, place de la Concorde, 75008 París, Francia ("FIA", "nosotros", "nos", "nuestro").

Sin duda conoces el Reglamento General sobre protección de datos ((UE) 2016/679) ("GDPR"), que ahora nos exige que proporcione los siguientes detalles sobre cómo recopilamos y utilizar sus datos personales.

Tus datos personales

Como parte del compromiso de tu equipo con el Campeonato

Mundial FIA de Fórmula Uno (el "Campeonato"), puede contactarnos proporcionar, y podemos recopilar de usted, ciertos datos personal (como se define en las leyes de privacidad aplicables)

Privacidad de datos, incluido el RGPD (en adelante, "Leyes de privacidad de datos").

protección de la privacidad"), como se detalla en la siguiente tabla.

La siguiente tabla también explica por qué utilizamos su datos personales, con quién se comparten estos datos y qué son nuestras bases legales para utilizar estos datos.

Tenga en cuenta que con respecto a los datos personales recopilados al enviar esta solicitud de Superlicencia FIA y todos datos personales procesados por la FIA en relación con el

Los titulares de la Superlicencia FIA en el marco del Campeonato, la FIA

es el responsable del tratamiento y tratará sus datos

de conformidad con sus obligaciones conforme a las leyes sobre protección de

vida privada.

Tipo de datos	Finalidades del uso de estos datos	¿Con quién se comparten y por qué?	¿Cuáles son las razones legales que justifican el uso de estos datos?
La información médica recopilada después de un accidente ocurrido durante el campeonato	Estos datos serán utilizados para las siguientes finalidades: (i) Su diagnóstico y tratamiento médico. (ii) Como parte de investigaciones de salud y seguridad. (iii) Si da su consentimiento en el Apéndice II, la FIA puede procesar estos datos con fines de investigación de seguridad como parte de la Base de datos mundial de accidentes (WADB). A este respecto, tras un accidente, la FIA podrá presentar al WADB determinados datos relacionados con el accidente, incluyendo información médica, cierta información básica mencionada anteriormente, datos técnicos relacionados con su equipo de protección y su vehículo, así como vídeos y/o fotografías del accidente o lugar del accidente.	Estos datos serán compartidos con: (i) profesionales sanitarios externos y proveedores de servicios médicos, incluido el médico local de la ADN presente en el evento del Campeonato correspondiente; (ii) autoridades públicas que llevan a cabo una investigación de salud y seguridad; Y (iii) el tercero proveedor de servicios de TI que aloja y administra el WADB en nombre de la FIA y los consultores y/o terceros administradores que participan en los proyectos de investigación del FIA en materia de seguridad o que ayuden a la FIA en la gestión del WADB, en cada caso, en la medida en que sea relevante para el objetivo indicado en la columna de la izquierda.	Estamos autorizados a usar y/o divulgar estos datos siempre que este uso o divulgación sea: (i) necesario para nuestros intereses legítimos, es decir, el tratamiento de conductores lesionados o enfermos durante el Campeonato, la cooperación con investigaciones de salud y seguridad después de un accidente y con fines de investigación de seguridad; y O (ii) necesario para proteger sus intereses vitales; y O (iii) necesarios para fines de diagnóstico médico y atención o tratamiento de salud en virtud de la ley o de un contrato celebrado con un profesional de la salud sujeto a una obligación de secreto profesional; y O (iv) necesaria por razones de interés público importante, prevista por una ley que sea proporcionada al objetivo perseguido, respete la esencia del derecho a la protección de datos y prevea medidas apropiadas y específicas para salvaguardar los derechos fundamentales y los intereses de la personas interesadas; y O (v) necesario para el establecimiento, ejercicio o defensa de un derecho legal; y O (vi) necesario para fines de archivo en interés público, para fines de investigación científica o

			<p><i>histórica o para fines estadísticos de conformidad con el artículo 89, apartado 1, del RGPD, sobre la base de una ley que sea proporcionada al objetivo perseguido, respete la esencia del derecho a la protección de datos y establece medidas apropiadas y específicas para salvaguardar los derechos e intereses fundamentales del interesado.</i></p> <p><i>Enviar comentarios</i> <i>Paneles laterales</i> <i>Historial</i> <i>Guardado</i> <i>Contribuir</i></p>
--	--	--	--

Otros fines

En el futuro, si necesitamos o deseamos utilizar sus datos personales para otros fines, le proporcionaremos la información necesaria sobre estos usos previstos y, si es necesario, obtendremos su consentimiento previo antes de utilizar sus datos para los fines en cuestión.

Otras divulgaciones

Además de los terceros enumerados anteriormente, es posible que se nos solicite que revelemos sus datos personales si así lo exige la ley o tras una solicitud regulatoria vinculante (en En tales circunstancias, dicha divulgación se realizará únicamente en la medida requerida por la ley aplicable o la solicitud regulatoria). También podremos compartir sus datos personales con nuestros asesores profesionales, sujetos, en cada caso, a estrictos compromisos de confidencialidad.

También podemos compartir sus datos personales con la FIA Suiza para estos fines (la Comisión Europea reconoce que Suiza ofrece un nivel adecuado de protección de datos).

Transferencias internacionales

Además de compartir sus datos personales con FIA Suiza (como se establece anteriormente), también puede ser necesario que compartamos sus datos con otras organizaciones o individuos ubicados en países fuera del Espacio Económico Europeo ("EEE"), en cada caso. , en relación con las finalidades del tratamiento descritas en la tabla anterior. Es posible que estos países no tengan estándares de protección de datos tan completos como en Francia. En cualquier caso, la FIA no transferirá sus datos fuera del EEE a menos que tenga una justificación legal para hacerlo y, cuando sea necesario, la FIA se habrá asegurado de que existan todas las protecciones adecuadas con respecto al procesamiento de dichos datos fuera del EEE.

¿Cuánto tiempo conservamos tus datos personales?

la Ley.

Tus derechos

En determinadas situaciones, usted tiene derecho a: i) solicitar acceso a sus datos personales; ii) solicitarnos que corrijamos sus datos personales

; iii) solicitarnos que borremos sus datos personales; iv) oponerse al procesamiento de sus datos personales cuando nos basemos en un interés legítimo; v) solicitar la limitación del tratamiento de sus datos personales; vi) solicitar la transferencia de sus datos personales a un tercero; o vii) cuando haya dado su consentimiento para algunas de nuestras actividades de procesamiento, puede retirar su consentimiento en cualquier momento (pero tenga en cuenta que podemos continuar procesando dichos datos personales si tenemos motivos legales legítimos para hacerlo).

Para ejercer este derecho, póngase en contacto con: dpo@fia.com.

Tenga en cuenta que también tiene derecho a presentar una queja ante la autoridad supervisora de protección de datos francesa o suiza (respectivamente, la CNIL o la PFPDT) si tiene alguna inquietud sobre la forma en que procesamos sus datos personales.

ANEXO II – DECLARACIÓN DE CONSENTIMIENTO DEL WADB

Yo, el Solicitante, por la presente doy mi consentimiento expreso a la recopilación, el uso y el procesamiento de datos relacionados con mí, incluidos datos personales y sensibles (como información médica) relacionados con mi participación en un accidente o incidente de deportes de motor y relacionados ÚNICAMENTE con las circunstancias del accidente o incidente y su resultado inmediato, incluida cualquier lesión sufrida, por una persona debidamente autorizada en representación de la FIA o de la Autoridad Deportiva Nacional.

Yo, el Solicitante, acepto que dichos datos se conservarán en formato electrónico, incluso después de la expiración de mi licencia, y que se utilizarán en cualquier momento, con el único fin de realizar investigaciones con el fin de mejorar la seguridad en las competiciones de deportes de motor. durante y después del período de validez de mi licencia, en la Base de Datos Mundial de Accidentes ("WADB").

Yo, el Solicitante, reconozco haber leído y comprendido la Guía WADB publicada por la FIA, que contiene información detallada sobre la recopilación y el procesamiento de dichos datos, incluidas las condiciones bajo las cuales puedo solicitar el acceso a mis datos personales, su rectificación o eliminación y oponerme. , por motivos legítimos, a su tratamiento.

Al marcar la casilla a continuación •, yo, el Solicitante, confirmo que ENTIENDO Y ACEPTO esta Declaración de consentimiento de WADB.