Confederación Deportiva Automovilística Sudamericana

FIA CODASUR

Reglamento Deportivo
Rally

2026

(Lo que esta en color rojo son los cambios realizados el 23/06/26)

Contenido

CONDICIONES GENERALE 3
DEFINICIONES 4
REQUISITOS DEL CAMPEONATO 6
CAMPEONATO PARA PILOTOS Y COPILOTOS 7
CAMPEONATO PARA FABRICANTES 7
CAMPEONATOS DE APOYO 7
CAMPEONATO JUNIOR 7
EMPATE EN EL CAMPEONATO 7
CRITERIOS PARA PILOTOS PRIORITARIOS 7
CARACTERÍSTICAS DEL EVENTO 8
OFICIALES Y DELEGADOS 9
AUTOS ADMITIDOS EN CAMPEONATOS REGIONALES FIA 10
GENERALIDADES NEUMATICOS 11
SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS 13
CANTIDAD DE NEUMÁTICOS 13
COMPONENTES MECÁNICOS 14
COMPONENTES MECÁNICOS – CONSTRUCTORES Y EQUIPOS DEL WRC 14
REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO 15
DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS DE LA FIA 16
EMISIÓN DE UNA VISA FIA 17
COBERTURA DE SEGURO 17
PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN 17
FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES 18
ARANCELES DE INSCRIPCIÓN 18
CLASES 18
NÚMEROS ASIGNADOS POR TEMPORADA 18
NÚMEROS DE COMPETENCION 18
NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO 19
PUBLICIDAD 20
CONTROLES ADMINISTRATIVOS 21
VERIFICACION DE LOS ELEMENTOS DEL RALLY ANTES DEL COMIENZO DE LA COMPETENCIA 21
VERIFICACIONES DURANTE EL RALLY 22
VERIFICACIONES FINALES 22
CONDUCTA EN EL MANEJO 22
RECONOCIMIENTO 24
REQUISITOS PARA EL SHAKEDOWN 25
PRÁCTICA LIBRE / PRUEBA DE CALIFICACIÓN 26
ACTIVIDADES DE PROMOCIÓN 27
LARGADA CEREMONIAL 27
LARGADA DEL RALLY 27
ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS 27
CONTROLES - REQUISITOS GENERALES 28
CONTROLES DE PASO 29
CONTROLES HORARIOS 29
RETRASO MAXIMO PERMITIDO 30
CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO 31
GENERALIDADES EN TRAMOS CRONOMETRADOS 31
LARGADA DE UNA PRUEBA ESPECIAL 31
FINALIZACIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL 32
POWER STAGE 33
CARACTERISTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL 33
INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL 33
SEGURIDAD DEL CONCURSANTE 34

RELARGADA LUEGO DEL ABANDONO 36
REPARACIONES ANTES DE UNA RELARGADA 36
ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES 37
PARQUES DE ASISTENCIA 38
VACIAMIENTO DEL TANQUE Y/O REABASTECIMIENTO EN EL PARQUE DE ASISTENCIA 39
ASISTENCIA FLEXIBLE 39
ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR) 39
REABASTECIMIENTO Y PROCEDIMIENTOS 41
USO DE COMBUSTIBLE 42
REGLAS DEL PARQUE CERRADO 42
RESULTADOS DEL RALLY 43
PROTESTAS Y APELACIONES 43
ENTREGA DE PREMIOS DE RALLY 44
ENTREGA ANUAL DE PREMIOS DE LA FIA 44
V6 CAMPEONATO CODASUR 45
GENERALIDADES 45
ÍNDICE DE ANEXOS 51
ANEXO I
SEÑALES DE CONTROLES 52
ANEXO II
DOCUMENTOS ESTANDARS 55
ANEXO III
SEGURIDAD 76
ANEXO V
REGLAMENTO HOMOLOGACION NEUMATICOS 86
ANEXO IX
ESPECIFICACIONES DE REQUISITOS ORGANIZATIVOS 88
ANEXO XIV
DECLARACION Y COMPROMISO DEL PILOTO 92

Reglamentaciones Deportivas para los Campeonatos Regionales de Rally FIA 2026

PRINCIPIOS GENERALES

1. CONDICIONES GENERALES

La FIA organiza los Campeonatos de Rally que son propiedad de la FIA. La palabra "Campeonatos" incluye automáticamente los Campeonatos de Rally de la FIA, los Desafíos de Rally de la FIA, los Trofeos de Rally de la FIA y las Copas de Rally de la FIA.

Todos los Campeonatos de la FIA se regirán por el Código Deportivo Internacional de la FIA y sus Anexos (el Código) y por estos reglamentos que consisten en artículos aplicables a uno o más de los Campeonatos específicos.

La FIA publicará un calendario de rallies para el Campeonato correspondiente.

1.1 APLICACIÓN

1.1.1 Todos los pilotos, competidores y oficiales que participan en los Campeonatos se comprometen, en nombre de ellos, sus empleados y agentes, a observar todas las disposiciones que se complementen o modifiquen del Código, el Reglamento Técnico aplicable, el presente Reglamento Deportivo y las regulaciones de cada rally.
A los efectos del Reglamento Deportivo actual, los promotores del campeonato, los fabricantes de neumáticos, los proveedores de combustible o cualquier proveedor relacionado con automóviles competitivos se consideran participantes en el rally de acuerdo con el Artículo 1.3 del Código Deportivo Internacional, y como tales deben cumplir las obligaciones que se les imponen y acatan las decisiones de la autoridad deportiva.

1.1.2 Solo la FIA podrá conceder excepciones a estas disposiciones

1.1.3 Cualquier solicitud de exención (waiver) de las regulaciones aplicables para los Campeonatos deben presentarse en el formulario provisto por el Departamento de Rally de la FIA para ese propósito. Cualquier artículo en el Reglamento Particular que pueda cambiar algo en las regulaciones sin la exención (waiver) será anulado.

1.1.4 El Director de la Prueba tendrá la responsabilidad de aplicar estas disposiciones y el reglamento particular del rally antes y durante el transcurso del rally. Deberá informar a los comisarios deportivos sobre cualquier incidente de importancia que haya ocurrido y requiera la aplicación de estas disposiciones o del Reglamento Particular del rally y según lo considere apropiado, también notificará por escrito cualquier solicitud de este tipo a los competidores involucrados.

1.1.5 Estará prohibido todo lo que no esté expresamente autorizado en este reglamento

1.1.6 Cualquier incumplimiento de estas disposiciones será informado a los Comisarios Deportivos, quienes podrán imponer las sanciones previstas en los Artículos 12.2 y 12.3 del Código Deportivo Internacional. Cualquier caso no previsto en las disposiciones será estudiado por los Comisarios Deportivos, quienes por si solos tienen la facultad de tomar decisiones (Art. 11.9 del Código)

1.1.7 Todos los competidores que participen en un evento de Campeonato deben asegurarse de que sus pilotos y copilotos firmen el Certificado de Responsabilidad formulario de declaración y compromisos adjunto en el Anexo XIV.

1.2 IDIOMA OFICIAL

Los distintos documentos, y en particular el Reglamento Complementario y los boletines, deberán estar redactados al menos en inglés. Los documentos redactados en el idioma del país organizador quedan a discreción y responsabilidad del organizador.

1.3 INTERPRETACIÓN

En caso de que existiera desacuerdo en torno a la interpretación de las presentes disposiciones, solamente la FIA tendrá la autoridad para decidir. Durante el evento, los Comisarios Deportivos decidirán sobre cualquier disputa.

1.4 FECHA DE APLICACIÓN

Estas disposiciones entrarán en vigencia el 1 de enero 2026

2. DEFINICIONES

INICIO DEL EVENTO: El evento se inicia a partir del día en que se efectúan los verificaciones administrativos o el reconocimiento (el que se realice en primer lugar). La etapa competitiva del rally se inicia en el primer control horario (CH0).

REUNION INFORMATIVA (Briefing); Una reunión informativa es una reunión presencial o virtual donde el Director de Carrera y el organizador proporcionarán información, aclararán cualquier punto específico, recordarán las disposiciones de seguridad y responderán las preguntas de los competidores. Cualquier información proporcionada que afecte de alguna manera al itinerario, los horarios o el reglamento deberá confirmarse mediante un Boletín.

BOLETÍN: Documento escrito de carácter oficial destinado a modificar, aclarar o completar el reglamento particular del rally según se detalla en el Anexo II. Un boletín no puede cambiarni enmendar las Reglamentaciones Deportivas de los Campeonatos Regionales de la FIA. Esto solo puede hacerse mediante la emisión de una exención otorgada por la FIA.

COMUNICACIÓN: Documento escrito de carácter oficial y de naturaleza informativa que podrá emitir tanto el Director de la Prueba como también los Comisarios Deportivos.

ÁREAS DE CONTROL: Es el área comprendida entre la primera señal amarilla de advertencia y la señal beige final que posee tres bandas transversales.

TRIPULACIÓN: La tripulación estará compuesta por dos personas a bordo de cada auto, el piloto y el copiloto. A menos que se indique lo contrario, cualquier miembro de la tripulación podrá conducir durante el rally y cada uno deberá portar una licencia de conducir internacional dela FIA para el año en curso válida para el evento y una licencia de conducir valida. Si no aparece ningún concurrente en la solicitud de inscripción, se considera que el conductor también es el concurrente y debe poseer las dos licencias correspondientes. Cuando compiten fuera de sus países, las tripulaciones deben contratar una póliza de seguro internacional que cubra su repatriación, en caso necesario, en caso de accidente.-

DECISIÓN: Es el documento emitido por el Director de la Prueba o por los Comisarios Deportivos para anunciar los hechos que motivan una indagación, audiencia o investigación.

FIA: Cualquier mención de la FIA se refiere al Departamento de Rally de la FIA

FINAL DEL EVENTO: El evento finaliza con la publicación de la Clasificación Final. La parte competitiva del rally finaliza cuando se cumple el último control horario.

ETAPA: Cada parte competitiva del rally, separada por un reagrupamiento (parque cerrado) por la noche. Si se organizan Pruebas Súper Especiales la noche anterior a la Etapa 1, serán consideradas como Sección 1 de la Etapa 1.

ZONA PARA LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN: Es la zona establecida para los medios de comunicación antes del control de tiempos a la entrada de los parques de asistencia, parques de servicios remotos o parques de reagrupamiento.

NEUTRALIZACIÓN: Tiempo durante el cual los organizadores detienen a una tripulación por la razón que sea, y durante el cual se aplican las leyes de parque cerrado.

NOTIFICACIÓN: Un documento oficial escrito emitido y publicado por el Director de la Prueba que informe, según corresponda, a un competidor / competidores de la aplicación de este Reglamento y / o el reglamento particular del rally.

PARQUE CERRADO: Área en la que no se permite ninguna operación, verificación, puesta a punto o reparación enel auto, a menos que así lo estipulen expresamente estas reglamentaciones o los Reglamentos Particulares del rally y en la cual solo podrán acceder los oficiales autorizados.-

ASISTENCIA PROHIBIDA: El uso o recepción por parte de la tripulación de cualquier material fabricado (sólido o líquido, que no sea agua para beber, suministrado por los organizadores), repuestos, herramientas o equipos que no sean los que lleva el auto que compite o la presencia de personal del equiposegún se define en estas disposiciones.

RECONOCIMIENTO: La presencia en una prueba cronometrada, de cualquier forma, de cualquier miembro de la tripulación o del equipo que tenga intención de participar en un rally después delanuncio del itinerario.

HORARIOS DE RECONOCIMIENTO: El horario debe estar especificado en los Reglamentos Particulares con el cual las tripulaciones pueden familiarizarse con la ruta del rally

REAGRUPAMIENTO: Una detención programada por los organizadores bajo condiciones de parque cerrado con control horario en la entrada y salida para permitir que se cumpla el cronograma y/o para reagrupar los autos que aun estén en el rally. El tiempo de detención podrá variar de una tripulación a otra.

ENLACES: Las partes de un itinerario no utilizadas para Pruebas Especiales.

SECCIÓN DEL RALLY: Cada parte del rally separada por un reagrupamiento

ASISTENCIA: Todo trabajo en un auto que esté en competencia, salvo los casos limitados en las presentesdisposiciones**.**

PRUEBA ESPECIAL: Prueba de velocidad programada en caminos cerrados al público para el rally.

PRUEBA SUPER ESPECIAL: Cualquier variación de un Prueba Especial según se describe en estas disposiciones y según se detalla en el Reglamento Particular del Rally e identificada como tal en el itinerario.

EQUIPO: Un equipo está formado por el concurrente, la tripulación y el personal de apoyo.-

CARNÉ DE CONTROL: Es un carné creado para dejar constancia de los tiempos registrados en los diferentes puntosde control fijados en el itinerario.

ZONA TÉCNICA: Es una zona separada por dos Controles Horarios a los efectos de que los ComisariosTécnicos efectúen verificaciones.

WAIVER: Renunciar o modificar intencionalmente cualquier parte de este reglamento. La FIA solo puede otorgar una excepción a una situación especial, ineludible e individual.
La excepción no puede cambiar el significado general del reglamento.

TARJETA AMARILLA: La Comisión de Rally puede apercibir con una tarjeta amarilla al organizador de un evento / ADN si se observa una grave falta de seguridad en las manifestaciones y a propuesta de la Comisión de Rally puede decidir no incluir un evento que haya recibido una tarjeta amarilla en el calendario del año siguiente.

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

CAMPEONATO Y PUNTOS

3 REQUISITOS DEL CAMPEONATO

3.1 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS

3.1.1 Atribución de puntos del campeonato

Para cada título del Campeonato se otorgarán puntos a cada rally tomando en cuenta la clasificación general de acuerdo a la siguiente escala

1°	30 puntos
2°	24 puntos
3°	21 puntos
4°	19 puntos
5°	17 puntos
6°	15 puntos
7°	13 puntos
8°	11 puntos
9°	9 puntos
10°	7 puntos
11º	5 puntos
12º	4 puntos
13º	3 puntos
14º	2 puntos
15º	1 punto

3.1.2 Atribución de puntos reducidos

En caso de que uno de los rallies que cuentan para un Campeonato o Copa no puedan correr en su totalidad, los puntos serán otorgados sobre la base de la clasificación final. El porcentaje de tramos cronometrados completados se calcularía con referencia a la distancia mínima de tramo cronometrado definida en el reglamento del Campeonato:

- Se otorgarán puntos completos si ha sido disputado más del 75 % del largo fijado de recorrido de la pruebas especiales.
- Se otorgará la mitad de los puntos si ha transcurrido entre 50% y 75% del largo fijado en el recorrido de las pruebas especiales.
- Se otorgará un tercio de los puntos si ha transcurrido entre 25% y 50% del largo fijado del recorrido de las pruebas especiales
- No se otorgarán puntos si se ha disputado menos del 25% de la duración programada de las pruebas especiales.

– Cualquier decimal se redondeará hacia arriba o hacia abajo al próximo número entero más cercano.

- En circunstancias excepcionales, la FIA puede decidir aplicar un principio diferente para la atribución de puntos reducidos.

3.1.3 Si así lo prevé el reglamento del campeonato, se otorgarán puntos adicionales según la siguiente escala de acuerdo con la clasificación del 'Power Stage' según el Art. 50.4.

1.º 5 puntos

2.º 4 puntos

3.º 3 puntos

4.º 2 puntos

5.º 1 punto

3.1.4 Para sumar puntos en cualquier Campeonato de Pilotos, la persona designada como piloto en el formulario de inscripción debe conducir el coche en las Pruebas Especiales, excepto en un caso de fuerza mayor que ocurra durante la competición, notificado a los Comisarios y reconocido por ellos

3.1.5 Si se organiza un rally de un Campeonato dentro de una competición del Campeonato

Mundial de Rally, prevalecerá el Reglamento Deportivo WRC. La atribución de puntos del Campeonato según el Art. 3.1.1 tendrá un coeficiente de 1,5.

3.1.6 Cualquier decimal se redondeará hacia arriba o hacia abajo hasta el siguiente número completo.

3.2 CANTIDAD DE RESULTADOS PARA LA CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO

3.2.1 La clasificación se establecerá tomando en cuenta los criterios requeridos para cada Campeonato. El piloto y el copiloto que hayan totalizado el mayor número de puntos serán declarados campeones/ganadores.

3.2.2 Independientemente de los criterios requeridos para cada Campeonato, todos los resultados se tienen en cuenta para la clasificación final cuando el Campeonato realmente se lleva a cabo en cuatro carreras o menos.

3.2.3 A excepción de los campeonatos programados específicamente para un solo evento Los títulos se otorgarán si:

- al menos el 50% de los eventos previstos en el calendario inicial se han disputado realmente,
con un mínimo de tres
- el competidor con el mayor número de puntos que compitió en un mínimo del 50% de los eventos,
o el 50% de los eventos que se requieren para calificar para el título del campeonato

3.2.4 En caso de Descalificación de un competidor por toda la duración de la competencia, este rally siempre contará como uno de esos que sirven para determinar la puntuación total final del campeonato.

4 CAMPEONATO PARA PILOTOS Y COPILOTOS

Consulta las regulaciones relevantes del Campeonato (si corresponde).

5 CAMPEONATO PARA FABRICANTES

Consulta las regulaciones relevantes del Campeonato (si corresponde).

6 CAMPEONATOS DE APOYO

Consulta las reglamentaciones relevantes del Campeonato (si corresponde).

7 CAMPEONATO JUNIOR

Consulta las regulaciones relevantes del Campeonato (si corresponde).

8 EMPATE EN EL CAMPEONATO

8.1 PILOTOS Y COPILOTOS

Para la clasificación final de un campeonato, la regla para decidir entre pilotos y copilotos que hayan puntuado exactamente el mismo total de puntos será:

8.1.1 De acuerdo al mayor número de primeros lugares, luego de segundos lugares, luego de terceros lugares, etc., logrados en las clasificaciones finales de los rallies donde participaron para lograr el total de puntos.

8.1.2 De acuerdo al mayor número de puestos más altos logrados en las clasificaciones de los respectivos campeonatos, teniendo en cuenta únicamente los rallies en los que todos los pilotos y / o copilotos interesados han participado siendo un 11° puesto mayor que cualquier 12° puesto, un 12° puesto mayor que un 13° y así sucesivamente.

8.1.3 En caso de nuevo empate, el ganador será el piloto y/o o copiloto con mayor número de puntos en la prueba final del Campeonato. Si no hay piloto/copiloto vinculado clasificado, se considerará el penúltimo evento y así sucesivamente.

8.2 CONSTRUCTORES O EQUIPOS (SI CORRESPONDE)

La regla para decidir entre constructores registrados o equipos registrados que hayan puntuado exactamente el mismo total de puntos será la siguiente:

8.2.1 De acuerdo al mayor número de puestos más altos logrados en el número de rallies que hayan participado para formar el total de puntos para cada constructor o equipo, tomándose en cuenta solamente el puesto más alto por rally para cada constructor o equipo.

8.2.2 De acuerdo al número de novenos lugares, décimos lugares, etc., un noveno lugar será mejor que cualquier décimo puesto y así sucesivamente.

8.2.3 En caso de que se produzca empate posterior, la FIA decidirá quién será el ganador y decidirá entre cualquier otro constructor o equipo en base a otras consideraciones que estime adecuadas.

9 CRITERIOS PARA PILOTOS PRIORITARIOS

9.1 PILOTOS PRIORITARIOS

- Pilotos que fueron P1 en el Campeonato Mundial de Rally de la FIA en uno de los tres últimos años.
- Pilotos que Ganaron el Campeonato, el WRC2 o el WRC3, en uno de los tres últimos años.
- Pilotos que ganaron el Campeonato Regional de Rally de la FIA en uno de los tres últimos años.

- Pilotos que ganaron la Copa Europea de Rally de la FIA el año anterior.

9.2 REPOSICIONAMIENTO DE PILOTOS PRIORITARIOS

Los Comisarios Deportivos podrán reposicionar a un piloto de prioridad de la FIA cuando éste se haya inscripto con un auto que, en opinión de los Comisarios Deportivos, no justifica que se beneficie de su prioridad en el orden de largada inicial.

10 CARACTERÍSTICAS DEL EVENTO

10.1 DURACIÓN DEL EVENTO

10.1.1 Las superficies de todas la Pruebas Especiales deben permanecer igual durante el rally.

- Sin embargo, se debe enviar una solicitud de exención a la FIA cuando el uso de secciones limitadas de asfalto en etapas de grava o viceversa excede el 10% de la longitud de una etapa. Una etapa súper especial puede tener diferentes superficies.

10.1.2 La duración de un rally puede variar en los diferentes campeonatos. La duración adecuada se detalla en las variaciones regionales y en las disposiciones adicionales.

- No habrá ninguna distancia mínima o máxima en una Prueba Especial, sin embargo, lo ideal sería que no haya más de 80 km de Pruebas Especiales entre las visitas a los parques de asistencia o áreas de asistencia remotas.

10.1.3 Ninguna prueba especial completa puede ejecutarse más de dos veces rally, excluyendo las Pruebas Súper Especiales. Cualquier parte de una Prueba Especial ejecutada más de dos veces debe obtener el acuerdo de la FIA.

10.2 PROGRAMA PARA RALLIES

Además de respetar los criterios que se detallan a continuación, se incentiva a los organizadores a desarrollar sus propias características de rally y a idear su propio programa/itinerario del rally.

10.2.1 La cronología de un evento será la siguiente:

- Reconocimiento
- Verificaciones administrativas (también podrá tener lugar antes del reconocimiento)
- Verificaciones técnicas
- Shakedown (de existir)
- Práctica Libre / Prueba clasificatoria (de ser aplicable)
- Largada Ceremonial (Si hubiera)
- Rally
- Ceremonia en el Podio

10.2.2 Los eventos podrán durar 2 o 3 días, incluyendo la sección de largada o la sección de finalización.

10.2.3 Los eventos deberán finalizar los sábados o, preferentemente, los domingos.

10.2.4 La ceremonia en el podio se realizará dentro de la hora posterior a la llegada del primer auto al Parque Cerrado Final...

10.2.5 El programa de reconocimiento se realizará en dos días. Sin embargo, los organizadores podrán presentar justificaciones a la FIA para modificarlo.

10.3 ACATAMIENTO DEL ITINERARIO OFICIAL Y DEL PROGRAMA DEPORTIVO

10.3.1 Salvo en casos de fuerza mayor, el Director de la Prueba deberá asegurarse de que se respete el itinerario.

10.3.2 No se tomará en cuenta ninguna objeción formulada inmediatamente, antes o durante el desarrollo del rally salvo que el Delegado de Seguridad la haya aprobado

10.4 ACREDITACIÓN MEDIOAMBIENTAL

A menos que se especifique lo contrario en el reglamento del Campeonato pertinente, todos los organizadores de eventos del Campeonato Regional de Rally de la FIA deben cumplir el Programa de Acreditación Medioambiental de la FIA. El nivel de una estrella es obligatorio, el nivel de dos estrellas será obligatorio a partir de 2027 y el nivel de tres estrellas será obligatorio a partir de 2029

11 OFICIALES Y DELEGADOS

11.1 COMISARIOS

El Colegio de Comisarios Deportivos (los Comisarios) siempre estará integrado por tres miembros. La FIA designará al presidente y a un miembro, quienes serán de diferente nacionalidad a la del país organizador. El tercer miembro será designado por la ADN del país organizador del rally. Deberá existir un vínculo de comunicación permanente entre los Comisarios y el Director de la Prueba. Durante el transcurso del rally por lo menos uno de los comisarios deberá estar en la proximidad del HQ. (Dirección de la Prueba)

11.2 DELEGADOS FIA

Los siguientes delegados pueden ser nombrados por la FIA y cada uno de ellos elaborará un informe que cubre sus responsabilidades en el rally:

11.2.1 Delegado Deportivo de FIA

El Delegado Deportivo de FIA se pondrá en contacto con el Director de la Prueba y todos los Restantes delegados designados de la FIA. El Delegado Deportivo de la FIA también puede desempeñar el papel de Observador de la FIA

11.2.2 Delegado Técnico de la FIA

El Delegado Técnico de la FIA actuará en coordinación con el Director de la Prueba y será el principal responsable de todas las cuestiones técnicas.

11.2.3 Delegado de seguridad de la FIA

El Delegado de Seguridad de la FIA es específicamente responsable de supervisar la seguridad del público y los medios de comunicación. Tiene la autoridad de retrasar el inicio de una prueba especial por un máximo de 30 minutos si considera que las condiciones de seguridad no sonsatisfactorias.

Si las condiciones de seguridad no se pueden cumplir dentro de este período de tiempo o en caso de que se determine que la etapa especial no se implementó según el expediente de seguridad final presentado (ver Anexo IX - Art. 19.6.2), y crea un peligro importante en opinión del Delegado de Seguridad de la FIA (si está designado), o el Observador de la FIA,

El Delegado de Seguridad de la FIA solicitará al Director de Carrera cancelar la prueba especial. En el caso de que el Director de la carrera decida no seguir la petición del Delegado de Seguridad de la FIA (si está designado) o del observador de la FIA para cancelar la prueba especial, el Delegado de Seguridad de la FIA (si está designado) o

El observador puede informar el asunto a los Comisarios Deportivos. El delegado de Seguridad (si está designado) o el observador de la FIA se reserva el derecho de informar a la Comisión de Carreteras Cerradas una situación grave de seguridad inquietud que puede resultar en la concesión de una tarjeta amarilla a el evento.

11.2.4 Delegado de Prensa FIA

El Delegado de Prensa FIA se encargará de todos los asuntos de los medios, incluidas las conferencias de prensa de la FIA previas y posteriores a la competencia.

11.2.5 Delegado médico de la FIA

El Delegado Médico de la FIA se pondrá en contacto con el Director Médico (de rally) en relación con todos los aspectos médicos, incluidos los informes previos al rally

11.2.6 Observador FIA

El o los Observador/es de la FIA revisarán todos los aspectos del rally y completarán el reporte informativo de la FIA que corresponda.

11.3 ENCARGADOS DE LAS RELACIONES CON LOS CONCURRENTES (CRO)

La función principal del Encargado de las Relaciones con los Concurrentes será proporcionar información o aclaración de los reglamentos y del desarrollo del rally a los concurrentes y tripulaciones.

Debe haber al menos un CRO en cada rally que debe ser fácilmente identificable por los concurrentes y tripulantes.

12 AUTOS ADMITIDOS EN CAMPEONATOS REGIONALES FIA

12.1 CLASES DE AUTOS

CLASES		GRUPOS
RC2	Grupo **Rally2**	– **Grupo Rally 2** Autos en conformidad con el Art. 261 del Anexo J 2026
	Grupo **Rally2 Kit** (VR4K)	– Autos equipados con el kit R4 conforme al Art. 260E del Anexo J 2026
	Grupo **NR4** mas 2000cc	– Autos Grupo N en conformidad con el Art. 254 del Anexo J 2019
RGT	AUTOS RGT	– Autos Grupo RGT en conformidad con el Art. 256 del Anexo J 2019 – Autos Grupo RGT en conformidad con el Art. 256 del Anexo J 2026
RC3	**Rally3** (atmosférico sobre 1390cc hasta 2000cc y turbo sobre 927cc hasta 1620cc	– Autos Grupo Rally 3 homologados desde el 01/01/2021 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2026
RC4	**Rally4** (atmosférico sobre 1390cc hasta 2000cc y turbo sobre 927cc hasta 1333cc	– Autos Grupo Rally 4 homologados desde el 01/01/2019 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2026 – Autos Grupo R2 homologados antes del 31/12/2018 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2018
	R3 (atmosférico sobre 1600cc hasta 2000cc y turbo sobre 1067cc y hasta 1333cc	– Autos Grupo R homologados antes del 31/12/2019 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2019
	R3 (Turbo / hasta 1620 cc / nominal)	– Autos Grupo R homologados antes del 31/12/2019 en conformidad con el Art. 260D del Anexo J 2019
RC5	**Rally5** (atmosférico hasta 1600cc y turbo hasta 1333cc)	– Autos Grupo Rally 5 homologados desde el 01/01/2019 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2026
	Rally5-kit (atmosférico o turbo hasta 1600cc)	– Autos Grupo Rally5-kit homologados desde el 01/01/2024 en conformidad con el Art. 260B del Anexo J 2026
	Rally5 (atmosférico hasta 1600cc y turbo hasta 1067cc)	– Autos Grupo R1 homologados antes del 31/12/2018 en conformidad con el Art. 260 del Anexo J 2018
RC6	Rally6 (turbo hasta 1620cc / atmo hasta 2000cc=	– Autos Grupo Rally 6 homologados desde el 01/01/2026 (reglamento en desarrollo)
NAT	- Automóviles homologados por una ADN, conformes al art. 253 del Anexo J 2026 y aprobados por la FIA después de la entrega del formulario de aceptación de automóviles nacionales/regionales	

12.2 DISPOSICIONES ADICIONALES

- Los autos homologados como Kit Car y Súper 1600 no están permitidos.
- Para los pilotos que ingresen con un auto Rally2 que cumple con el AnexoJ 2020, Art. 261, será posible usar partes viejas después de aplicar un comodín (excepto los comodines en fiabilidad y seguridad).-
- Para los pilotos que participen con un auto de Rally Súper 2000 que cumpla con lo establecido en el Anexo J de 2013. Artículo 255 A, se admitirán erratas sin la aplicación de sanciones
- Los autos S2000, Rally2 y RGT tienen la obligación de tener un pasaporte técnico de FIA. (opcional para copas o trofeos de rally FIA)
- Los autos RGT, de conformidad con el Anexo J de 2019, Art. 256, deben tener un pasaportetécnico válido RGT de FIA

12.3 AUTOS NACIONALES/REGIONALES

Lo siguiente se aplica cuando el reglamento del campeonato correspondiente admite la participación de vehículos homologados por la ADN y aparece en la lista de inscriptos y en las clasificaciones del rally del Campeonato:

12.3.1

Los vehículos nacionales o regionales no pueden participar en las clases de la FIA definidas en el art. 12.1.

Pueden agruparse en una clase "NAT" o conservar las clases nacionales de la ADN anfitriona.

12.3.2

Estos vehículos:

• deben poseer un pasaporte técnico emitido por una ADN.

• deben ser aprobados por la FIA, después de que el competidor haya presentado el formulario de aceptación nacional/regional del vehículo a más tardar dos semanas antes del cierre de las inscripciones para el evento.

• deben cumplir con los requisitos de seguridad estipulados en el Anexo J, Art. 253. Sin embargo, los vehículos con tracción en dos ruedas con una relación peso/potencia de al menos 6 kg/CV también pueden cumplir con los requisitos de seguridad del Anexo J, Art. 260B (Opción n.° 2: solo depósito original no metálico). Todas las disposiciones mencionadas en el Art. 260B y aplicables a la Opción n.° 2 son obligatorias (espuma de seguridad, conductos de combustible, protecciones del depósito de combustible y protección de la boca de llenado). La aceptación de un coche por parte de la FIA puede estar condicionada al ajuste del peso o del diámetro del limitador de aire, para mantener una relación peso/potencia similar a la de los coches homologados por la FIA. Todas las características indicadas en el formulario de aceptación deberán respetarse durante el evento.

El peso a considerar es sin tripulación ni su equipo, y con un máximo de una rueda de repuesto.

12.3.3 -

A menos que se especifique lo contrario en el reglamento del campeonato correspondiente, los vehículos nacionales o regionales que no cumplan con el art. 12.3.2 nunca se mostrarán en una lista de inscritos conjunta, una clasificación (oficial o no oficial) y/o en los resultados conjuntos de las etapas especiales durante o después de un rally del Campeonato. Hay dos competiciones diferentes con diferentes Reglamentos Particulares y formularios de inscripción. La competencia nacional se llevará a cabo después del rally del Campeonato de la FIA.

NEUMATICOS

13 GENERALIDADES

13.1 PARA TODO TIPO DE AUTOS Y COMPETIDORES

13.1.1 CUMPLIMIENTO

Todos los neumáticos deberán cumplir con este artículo leído en conjunto con el Anexo V.

13.1.2 NEUMÁTICOS CON DIBUJO

Todos los autos deberán estar equipados con neumáticos con dibujo.

Modificaciones manuales al dibujo original no son permitidas a menos que se mencione en los reglamentos regionales pertinentes.

13.1.3 TRATAMIENTO DE LOS NEUMATICOS

Todo tratamiento mecánico y/o químico de los neumáticos está prohibido

En cualquier momento, está prohibido cualquier dispositivo para calentar los neumáticos y/o las llantas por encima de 35 °C.

Estén o no colocados en las llantas, se permite mantener los neumáticos en un ambiente artificialmente calefaccionado debajo de los 35°C

13.1.4 NUMERO DE CODIGO DE BARRAS

Cada neumático debe tener:

- Dos números de código de barras idénticos moldeados (un sobre cada lado del neumático / cada código de barras debe tener un color diferente como es definido por la FIA) suministrado por el proveedor de código de barras 2020 aprobado por la FIA, o :
- Un número de código de barras solo, moldeado, suministrado por el proveedor de código de barras 2020 aprobado por la FIA.

Estos códigos de barra serán utilizados para verificar que los mismos neumáticos permanezcan colocados en un auto en particular entre el cambio de neumáticos y el hecho de que los competidores no estén excediendo el número máximo permitido. El código de barra del neumático siempre debe estar visible desde afuera del auto.

13.1.5 DISPOSITIVOS PARA MANTENER EL RENDIMIENTO TOTAL DE LOSNEUMÁTICOS

Está prohibido el uso de cualquier dispositivo para el mantenimiento del rendimiento completo de los neumáticos con una presión interna igual o inferior a la presión atmosférica. El interior del neumático (espacio entre la llanta y la parte interna del neumático) debe estar lleno únicamente de aire.

El aire debe ser aire natural estándar extraído de la atmósfera terrestre sin ninguna modificación en su composición. El uso de unidades de secado en los compresores está permitido con el fin de reducir únicamente el contenido de humedad.

Está prohibido el uso de todos los gases envasados purificados artificialmente, excepto con el único fin de ajustar la presión mediante el uso de bombonas transportadas dentro del vehículo, utilizadas por los miembros de la tripulación fuera del parque de asistencia pero dentro del itinerario oficial hasta un máximo de 250 gramos (peso total máximo del contenido de las bombonas) por sección.

13.1.6 LLANTAS

No está permitido ningún dispositivo diseñado para sujetar el neumático a la llanta.

13.1.7 COLOCACIÓN DE NEUMÁTICOS

La presión máxima para colocar el neumático en la llanta es de 8 bares a 20°C; esta presión debe permitir que el neumático se pegue a las paredes exteriores de la llanta.

13.1.8 NEUMÁTICOS DE ASFALTO (SECO Y HÜMEDO)

En todo momento durante el evento, la profundidad del dibujo los neumáticos de asfalto colocados en el auto no debe ser menos de 1.6 mm sobre por lo menos tres cuartas partes de pisada. El fabricante de neumático debe proporcionar señales de control visibles. Los neumáticos de asfalto deben cumplir con el Anexo V y ser homologado por el FIA

Importante: No son permitidos neumáticos homologados antes del 01.05.2013

Los participantes pueden seguir usando los homologados con especificaciones anteriores mientras el modelo de pisada esté en cumplimiento del Anexo V.

Por favor referirse a la lista de neumáticos de asfalto publicados en el sitio Web de la FIA

13.1.9 NEUMATICOS PARA ASFALTO Y NIEVE

Si en un rally se permite el uso de neumáticos con clavos, las disposiciones y el método de inspección de los clavos deberán estar especificados en el Reglamento Particular

13.1.10 CUBIERTAS PARA TIERRA / RIPIO

Ver anexo J

13.1.11 NEUMATICOS PARA NIEVE

Si en un rally se permite el uso de neumáticos con clavos, las disposiciones y el método de inspección de los clavos deberán estar especificados en el Reglamento Particular

13.1.12 MARCA DE NEUMATICOS A SER USADOS

La marca de neumáticos a ser usado es libre

13.2 TODOS LOS COMPETIDORES INSCRIPTOS CON UN WRC

Aplicable solo para WRC

13.3 TODOS LOS COMPETIDORES INSCRITOS CON UN RALLY2, UN KIT RALLY2 O UN COCHE RGT

Consulten el reglamento del campeonato correspondiente (si corresponde).

13.4 PILOTOS NO PRIORITARIOS

Consultar el reglamento del Campeonato correspondiente (si corresponde).

13.5 PILOTOS PRIORITARIOS INSCRIPTOS CON AUTOS 2WD

Aplicable solo para WRC

13.6 PILOTOS INSCRIPTOS CON AUTOS RGT

Aplicable solo para WRC

13.7 CONTROL

En cualquier momento durante el evento pueden realizarse controles para verificar la conformidad de los neumáticos. Se marcará con un sello especial no deberá ser usado todo neumático que no esté de conformidad.

13.8 MARCACIÓN DE NEUMÁTICOS / ZONAS DE CONTROL

Se podrá establecer una zona de marcado de neumáticos / llantas / lectura de códigos de barras a la salida de los parques de asistencia autorizados, en las zonas de asistencia remota y antes del inicio del Shakedown. A los solos efectos de asistir el procedimiento de marcado de neumáticos, un miembro del equipo de cada tripulación puede acceder a estas zonas. La tripulación debe detener su auto y esperar las instrucciones de los oficiales y/o comisarios técnicos. En ausencia de estos la tripulación podrá retirarse de la zona sin detenerse. Se puede establecer una zona de control de marcas de neumáticos en la entrada a los parques de asistencia autorizados y las zonas de asistencia remota.

13.9 ENLACES

Cuando no son incluidas Pruebas Especiales, neumáticos con dibujos no registrados pueden ser usados en los enlaces

13.10 AJUSTE DE PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

Se permite el ajuste de la presión de los neumáticos:

- Cuando el tiempo de espera entre un CH que precede a una Prueba Especial y el comienzode esa Prueba Especial es de más de 13 minutos para cualquier competidor.
- En reagrupaciones de más de 10 minutos de duración para cualquier competidor, si a continuación hay un tramo cronometrado o una tramo cronometrado súper especial.

13.11 PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS Y SENSORES DE TEMPERATURA

Los sensores para medir la presión del aire interno y la temperatura de los neumáticos cuando el automóvil está en movimiento están permitidos y se recomiendan encarecidamente.

Si se utilizan estos sensores, debe haber al menos una luz de advertencia para notificar a la tripulación de una falla probable.

Están prohibidos los sensores para medir la carcasa del neumático, el compuesto del neumático o la temperatura de la llanta.

13.12 RUEDAS DE REPUESTO

Los autos pueden llevar un máximo de dos ruedas de repuesto.

Cualquier rueda completa colocada en el auto o instalada dentro del auto durante la asistencia deberá alcanzar el parque de asistencia o al área de asistencia próximos donde se haya autorizado el cambio de neumáticos. No se podrá cargar o retirar del auto ninguna rueda completa en ningún lugar salvo en los parques de asistencia o áreas donde se haya autorizado el cambio de los mismos.

13.13 PROVEEDOR DE NEUMATICOS EN EL PUNTO STOP DE UNA PRUEBA ESPECIAL

La presencia de representantes del proveedor de neumáticos designado por la FIA está autorizada en el punto stop de las Pruebas Especiales. En ese punto, pueden llevarse a cabo verificaciones visuales y de temperatura y se puede recoger información relativa a los productos de la compañía.

Si un proveedor de neumáticos incluido en la Lista de neumáticos de asfalto elegibles también es un competidor o un apoyo significativo de un competidor, sus representantes que van al punto de stop deben ser diferentes de los miembros del equipo del competidor (que deben estar enumerados de acuerdo con el Art. 9.15.3 del Código).

13.14 DISPONIBILIDAD DE NEUMÁTICOS

Todos los neumáticos usados en los Campeonatos Regionales de Rally deberán estar comercialmente disponibles.

14 SUMINISTRO DE NEUMÁTICOS

Aplicable solo para el WRC

15 CANTIDAD DE NEUMÁTICOS

Para estas reglamentaciones, por favor refiérase a los Reglamentos pertinentes del campeonato.

16 COMPONENTES MECÁNICOS

16.1 REEMPLAZO DE MOTOR

16.1.1 En caso de que falle el motor entre la verificación técnica y el primer Control Horario se permitirá reemplazarlo, sin embargo, el Director de la Prueba aplicará una penalización de 5 minutos a quien opte por hacerlo.

16.1.2 Además de lo antedicho, el mismo block motor se deberá usar desde la verificación técnica hasta la finalización del rally.

16.2 TURBOCOMPRESORES

16.2.1 De aquí en adelante se hará referencia al turbocompresor y al compresor como "compresor".

16.2.2 Las disposiciones reinantes referentes a la brida de aire y marcado se mantienen vigentes (Art. 254-6.1 y 255-5.1.8.3 del Apéndice J).

16.2.3 El compresor colocado en el auto y un compresor de repuesto se chequearán y sellarán en la verificación técnica previa al evento.

16.2.4 Los compresores se marcarán con el número de auto para uso exclusivo del mismo.

16.2.5 Todos los compresores usados deberán permanecer sellados desde antes del inicio del evento hasta el final del rally para que los comisarios técnicos puedan verificarlos.

16.2.6 Asimismo, las reglas anteriores son obligatorias para todos los autos cuyos compresores no estén equipados con brida de aire. En este caso, los compresores deberán marcados solo para que se puedan contar.

16.2.7 En el caso de los vehículos Rally2 se refuerza el control de sistemas homologado FIA (válvula pop-off véase lista Técnica FIA Nº 43) debe ser verificada y sellada (según el Anexo J Artículo 261) en la verificación técnica previa al evento. Debe permanecer sellado hasta el final del rally excepto con la aprobación del Delegado y/o Comisario Técnico de la FIA.-

16.3 TRANSMISIONES

16.3.1 Los pilotos prioritarios de la FIA podrán usar en cada auto y en cada rally una caja de cambios de repuesto y un juego de diferenciales de repuesto (frente y/o centro y/o parte trasera).

16.3.2 Estos componentes de repuesto y los colocados en el auto se marcarán / sellarán en la verificación técnica inicial, La aplicación de esta regla a otros autos inscriptos queda librada a criterio de la FIA.

16.3.3 El marcado / sellado se llevará a cabo de tal manera que permita a los competidores reemplazar el embrague y los accesorios asociados.

16.3.4 Todos los componentes se identificarán por sellos que lleven el mismo número.

16.3.5 Todos los marcados / sellados se efectuarán de acuerdo a los detalles publicados por la FIA para los distintos modelos de auto.

16.3.6 Las cajas de cambio y diferenciales podrán cambiarse en cualquier parque de asistencia, siempre los comisarios técnicos hayan sido informados con antelación de la intención de hacerlo.

16.3.7 Las partes se podrán reutilizar en el mismo auto con la condición de que los sellos y las marcas de la caja de cambios / diferencial(es) desmontado(s) permanezcan intactos.

16.3.8 El marcado/sellado deberá permanecer intacto desde la verificación técnica anterior al evento hasta el final del rally. Los comisarios técnicos podrán verificar las marcas/sellos en cualquier momento y al finalizar el rally podrán desensamblar las partes para comprobar su conformidad.

16.4 EXTINTORES MANUALES

En caso de incendio fuera del vehículo del competidor, se podrá entregar uno de los extintores manuales para ayudar a combatir el fuego. Este extintor debe ser sustituido lo antes posible, en el próximo parque de servicio o Parque Cerrado (ver Art. 63.5.1).

17 COMPONENTES MECÁNICOS – CONSTRUCTORES Y EQUIPOS DEL WRC

Aplicable solo para el WRC

18 REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO

18.1 CÁMARAS A BORDO

18.1.1 Si lo requiere la FIA, el organizador o el Promotor del Campeonato (si aplica) lo requiere, el auto de competencia deberá llevar una cámara a bordo u otro dispositivo de grabación. Esto será instalado por el organizador o promotor del campeonato según el Art. 253-2 del Apéndice J y aprobado por el Comisario Técnico.-

18.1.2 El competidor de cualquier vehículo que lleve una cámara personal a bordo debe contar con el consentimiento previo del organizador o del promotor del campeonato (si lo hubiera). Las cámaras autorizadas se identificarán mediante una calcomanía adhesiva y deberán estar montadas en el vehículo en el momento de la verificación técnica.

18.1.3 Los competidores que deseen utilizar una cámara personal deben proporcionar la siguiente información al organizador o al promotor del campeonato (si lo hubiera) al menos una semana antes del inicio del reconocimiento: nombre del competidor, número de automóvil, dirección del competidor, uso de las imágenes y marca y modelo del dispositivo(s) utilizado(s).-

18.1.4 Con el consentimiento previo del competidor, el Director de Carrera podrá autorizar a los representantes del proveedor oficial de cámaras a entrar en el Parque Cerrado nocturno para realizar el mantenimiento de las cámaras a bordo, siempre que estén acompañados por un comisario o un oficial del rally.

18.1.5 Cualquier interferencia con el (los) sistema (s) durante el rally dará lugar a que el competidor sea informado a los Comisarios

18.2 SISTEMA DE RASTREO

En los eventos del Campeonato Regional de la FIA todos los autos deberán estar equipados con un sistema de rastreo de seguridad proporcionado por el organizador del rally. Se recomienda que el sistema de rastreo provenga de la Lista Técnica de la FIA No 98: Los sistemas de seguimiento de coches de rally serán obligatorios a partir de 2026. La instalación se deberá chequear en la inspección técnica. Las instrucciones relacionadas con la colección, retorno y montaje serán emitidas por cada organizador. En caso de que surja alguna interferencia con los sistema(s) durante el rally, el competidor será reportado a los comisarios.

18.3 NIVEL DE RUIDO EN TRAMOS CRONOMETRADOS

Por razones de seguridad, solo en las Pruebas Especiales, se recomienda la posibilidad de colocar un bypass al silenciador, siempre que la salida de los gases de escape cumpla con lo establecido en el Anexo J y, para los autos con conversor catalítico en los que los gases pasan a través del mismo. En todo momento en las secciones del recorrido, el nivel de ruido deberá cumplir con lo establecido en el Anexo J.

19 DOCUMENTOS ESTANDARIZADOS DE LA FIA

19.1 GENERALIDADES

Deberá cumplirse con el formato y procedimiento de los siguientes documentos, tal como figura en el Anexo II:

- Reglamento Particular,(formato electrónico y/o impreso)
- Boletines (formato electrónico o impreso)
- Guía de Rally 1 y/o 2 (formato electrónico)
- Itinerario (formato electrónico o impreso)
- Libro de Ruta, (formato impreso)
- Carné de Control (formato impreso)
- Formulario de inscripción (formato electrónico e impreso)
- Listas de inscriptos (formato electrónico)
- Listas de largada y resultados del rally (formato electrónico e impreso)
- Libro de Seguridad de los Medios (formato electrónico e impreso), opcional

Los documentos oficiales tales como los resultados provisorios y finales, los boletines y las decisiones deben ser publicados en un tablero oficial digital, junto con la hora de publicación.-
Los documentos que se publiquen en forma electrónica no serán modificados luego de su publicación en la página Web del organizador, salvo que se informe a todos los competidores y a los oficiales y se marquen las modificaciones efectuadas. Todo documento que requiera la aprobación de la FIA antes de su publicación no se modificará si no es aprobado por la FIA.

19.2 LIBRO DE RUTA / ITINERARIO

Todas las tripulaciones recibirán un libro de ruta el cual incluirá una descripción detallada del recorrido e itinerario obligatorio
El itinerario obligatorio del rally es definido por el libro de Ruta por los diagramas de dirección de ruta y entre los diagramas de dirección de ruta por una ruta definida. Además, en las pruebas especiales los organizadores pueden poner vallas o cualquier otra contención donde crea que los competidores se tengan que desviar de la ruta durante el reconocimiento o la primera pasada de los tramos. Todas las modificaciones deben ser informadas a todos los competidores antes del comienzo de la Prueba Especial correspondiente.-
El libro de ruta puede estar disponible solo o parcialmente en formato PDF.-
El uso de un libro de ruta electrónica debe mencionarse en el Reglamento Particular y debe estar disponible a más tardar en la publicación de la lista de inscriptos.-
Cualquier desviación será reportada a los Comisarios Deportivos

19.3 CARNÉ DE CONTROL

19.3.1 Cada tripulación es responsable de:

- su carné de control
- entregar el carné de control en los controles y de la precisión de las anotaciones.
- toda anotación efectuada en el carné de control.

19.3.2 El oficial deportivo correspondiente es la única persona autorizada para efectuar anotaciones en el carné de control, excepto en el caso de las secciones marcadas “para uso del participante”.

19.3.3 La ausencia del sello o de la firma de cualquier control, la ausencia de una anotación del tiempo en un control horario, o la falta de presentación del carné de control en cada control, el Director de la Prueba podrá, en un caso excepcional, llevar a cabo una investigación, utilizando los registros electrónicos (GPS), los documentos oficiales y/o cualquier otro recurso a su disposición.
Si se comprueba que, a pesar de todo, la tripulación en cuestión ha pasado correctamente el control, aparte de lo mencionado anteriormente, aplicará una penalización de 1 minuto. Además, si procede, se aplicará una penalización de conformidad con el Art. 44.2.10. En caso contrario, se considerará que la tripulación en cuestión se ha retirado en ese control. Esta información será notificada por el Director de la Prueba al competidor en cuestión al final de la siguiente sección, como muy tarde en la sección anterior a un reagrupamiento nocturno.
Alternativamente, en caso de incertidumbre sobre las circunstancias, el Director de la Prueba informará del caso a los Comisarios Deportivos para su consideración.

19.3.4 Cualquier divergencia entre los tiempos anotados en el carné de control de la tripulación respecto a los registrados en los documentos oficiales del rally constituirá un asunto a investigar por parte del Director de la Prueba.

20 EMISIÓN DE UNA VISA FIA

Ver Anexo IX - Organización de Requisitos Organizativo

SEGURO

21 COBERTURA DE SEGURO

21.1 DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DEL SEGURO

El Reglamento Particular deberá detallar la cobertura de seguro contratada por los organizadores. El certificado deberá indicar el nombre de los competidores y de las tripulaciones, de los promotores (si correspondiera), de la FIA y de los oficiales del rally (descripción de los riesgos y sumas cubiertas). El monto de la cobertura se expresará en US$ o en euros.

21.2 COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL

21.2.1 La prima del seguro que se deberá incluir en el arancel de inscripción deberá garantizar una cobertura adecuada por responsabilidad civil frente a terceros(responsabilidad civil).

21.2.2 La cobertura de responsabilidad civil frente a terceros será adicional y sin perjuicio de cualquier póliza personal de seguros de cualquier competidor o de cualquier persona física o jurídica que participe del evento.

21.2.3 La cobertura del seguro debe estar vigente al menos:

• desde el inicio del reconocimiento si los vehículos de reconocimiento permitidos, incluidos los neumáticos y el equipo adicional, no cumplen totalmente con las normas de circulación locales,

• durante el Shakedown o los entrenamientos libres y la etapa clasificatoria,

• para los competidores que compitan dentro del itinerario del rally, desde el inicio del primer elemento de la competición hasta el final del rally o en el momento del retiro permanente o descalificación. Los vehículos que se hayan retirado y vuelto a salir no se considerarán como retirados permanentemente.

21.3 EXCLUSIÓN DE LA COBERTURA

Los vehículos de asistencia y los autos utilizados para el reconocimiento, aún aquellos que tengan placas especiales emitidas por los organizadores, no estarán cubiertos por la póliza de seguros del rally

INSCRIPCIONES

22 PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN

22.1 ENTREGA DE FORMULARIOS DE INSCRIPCIÓN (SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN)

Toda persona poseedora de una licencia de competición de la FIA que desee participar en un rally deberá enviar el arancel de inscripción correspondiente y el formulario de inscripción completado a la secretaría del rally antes de la fecha de cierre, tal como lo estipula el Reglamento Particular. Una solicitud de inscripción electrónica (Internet) puede ser aceptada y confirmada mediante la firma personal del participante a más tardar en los controles administrativos. El formulario de inscripción deberá estar acompañado de una copia de la licencia válida del concurrente.-

22.2 MODIFICACIONES EN EL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

Un competidor podrá reemplazar libremente el auto declarado en el formulario de inscripción por otro del mismo grupo y la misma clase, hasta el momento de la verificación técnica.

22.3 AUTORIZACIONES ADN

Los concurrentes extranjeros, pilotos y copilotos, recibirán autorización de acuerdo al Art. 3.9.4 del Código.

22.4 CAMBIO DE CONCURRENTE Y/O MIEMBRO(S) DE LA TRIPULACIÓN

Se permite un cambio de concurrente hasta el cierre de las inscripciones.- Solo el concurrente

inscripto en el evento podrá realizar esta solicitud.
Después del cierre de las inscripciones, un miembro de la tripulación podrá ser sustituido con la autorización de:
- los organizadores, antes del inicio de los controles administrativos.
- los Comisarios, luego del comienzo de estos controles y antes de la publicación de la lista de tripulaciones habilitadas para tomar la largada.

Solamente la FIA podrá autorizar el reemplazo de ambos miembros de la tripulación y del concurrente después del cierre de inscripciones.

22.5 COMPROMISO DE LOS CONCURRENTES Y MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Por el solo hecho de firmar un formulario de inscripción, el concurrente y la tripulación se someten a las jurisdicciones deportivas especificadas en el Código y sus Anexos, a estas disposiciones y al Reglamento Particular del Rally.

23 FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES

23.1 RESPETO DE LAS FECHAS DE CIERRE DE LAS INSCRIPCIONES.

La fecha de cierre para las inscripciones en cada Rally debe respetarse, independientemente de los plazos de inscripciones del Campeonato.-

23.2 FECHAS DE CIERRE DE INSCRIPCIONES

La fecha de cierre estándar para las inscripciones debe ser a más tardar dos (2) semanas antes del inicio del Rally.-

24 ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

24.1 ACEPTACIÓN DEL FORMULARIO DE INSCRIPCIÓN

El formulario de inscripción se aceptará solo si viene acompañado del arancel total de inscripción.

24.2 REINTEGRO DE LOS ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

Los aranceles de inscripción serán reintegrados totalmente:
- A los candidatos cuya inscripción no ha sido aceptada.
- En caso de que no se realice el rally
- En caso de fuerza mayor del competidor, tras investigación por parte de los comisarios deportivos.

24.3 REINTEGRO PARCIAL DE ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

Los aranceles de inscripción se reintegrarán en forma parcial en caso que se den las condiciones establecidas en el Reglamento Particular.

25 CLASES

25.1 CAMBIO DE LA CLASE RESPECTO DE LA INSCRIPCIÓN

En el momento de la verificación técnica, si no existe correspondencia entre el auto presentado y la clase/grupo que figura en la inscripción, los Comisarios podrán transferirlo a la clase/grupo correspondiente que recomienden los Delegados Técnicos o el Jefe de técnicos.

IDENTIFICACION DEL AUTO

26 NÚMEROS ASIGNADOS POR TEMPORADA

Solo para WRC

27 NÚMEROS DE COMPETENCION

27.1 GENERALIDADES

27.1.1 El organizador entregará a cada tripulación un número de identificación, el cual se colocará en su auto en las posiciones determinadas con anterioridad a la verificación técnica.

27.1.2 La publicidad dentro de esta identificación será obligatoria y no podrá ser rechazada por los competidores. No se permitirá ninguna modificación en estos paneles.

27.2 PANELES PARA PUERTA DELANTERA

27.2.1 Dos paneles para la puerta frontal de 67 cm de ancho por 17 cm de altura incluyendo un borde blanco de 1 cm. Cada uno de estos paneles tendrá un espacio con un número de competición negro mate el cual siempre deberá estar al frente del panel. Los números serán de color amarillo fluorescente (PMS 803), de 14 cm de altura y con un ancho de trazo de 2 cm. El resto de este panel para puerta quedará reservado para la publicidad obligatoria del organizador.

27.2.2 Cada panel se colocará horizontalmente en el borde de arriba de cada puerta delantera, con el número en la parte delantera. La parte superior de la placa debe estar entre 7 cm y 10 cm por debajo del límite inferior de la ventana.

27.2.3 No se podrá colocar ninguna señal que no sea el esquema de color del auto dentro de los 10 cm de este panel

27.3 PARABRISAS

El número de competición de 15 cm de alto y 15 mm de ancho de trazo, de color naranja fluorescente (PMS 804), antirreflejante.

Este número se colocará en la esquina superior del parabrisas, en la zona reservada para los competidores, según el Art. 29.5.1, del lado del copiloto.

27.4 VENTANA TRASERA

En la parte superior de la ventana trasera se colocará un panel para la ventana trasera con un máximo de 30 cm de ancho y 10 cm de altura, ubicado a la izquierda o a la derecha, como se indica en las Reglamento Particular. Un área adyacente de 15 cm x 15 cm incluirá el número de competición en color anaranjado fluorescente (PMS 804), de 14 cm de altura sobre un fondo claro. Este número puede ser reflectante y deberá ser visible desde atrás al nivel de la vista.

27.5 VENTANAS LATERALES

Dos números para cada una de las ventanas laterales traseras que deberán tener 20 cm de altura y un ancho de trazo de al menos 25 mm, en color anaranjado fluorescente (PMS 804), y puede ser refractantes. Estos números se colocarán en la ventana lateral trasera adyacente al nombre de la tripulación.

27.6 PANEL DEL TECHO

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

27.6.2 Cualquier publicidad obligatoria del organizador deberá entrar dentro de un espacio del mismo ancho (50 cm) y 14 cm de altura (o 2 x 7 cm de altura), situado por encima y/o por debajo de los números.

27.6.3 La distribución de los paneles del techo a los competidores queda a criterio del organizador.

27.7 PLACA FRONTAL

Una placa que quepa dentro de un rectángulo de 43 cm de ancho por y 21.5 cm de altura que incluirá por lo menos el número de competición y el nombre completo del rally.

28 NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO

28.1 VENTANA LATERAL TRASERA

En la ventana lateral trasera de ambos lados del auto, adyacente al número de competición deberá aparecer la primera inicial o iniciales y apellido del piloto y copiloto, así como las banderas nacionales del país de la ADN del cual obtuvieron su licencia. Los nombres deberán ser:

- en Helvética blanca
- en mayúscula la inicial o iniciales y la primera letra de cada nombre y el resto en minúscula.
- 6 cm de alto (mayúsculas) con un ancho de trazo de 1.0 cm.

El nombre del piloto se colocará arriba en ambos lados del auto.

28.2 PLACAS DE PUERTAS / NÚMEROS DE COMPETICION / NOMBRE DE LOS PILOTOS

29 PUBLICIDAD

29.1 Los competidores podrán colocar cualquier tipo de publicidad en sus autos, siempre que:

- Esté autorizada por las leyes nacionales y las disposiciones de la FIA.
- No tenga carácter ofensivo
- No sea de naturaleza política o religiosa.
- Respete las disposiciones sobre los números de la competencia.
- No interfiera con la visual de la tripulación a través de las ventanas.
- Que cumpla con las disposiciones del Art. 10.6.2 de Código.-

29.2 El nombre de un constructor del automóvil no podrá estar asociado con el nombre del rally ni aparecer en los espacios publicitarios obligatorios del organizador.

29.3 El texto de toda publicidad del organizador de carácter obligatorio deberá estar claramente indicado en el Reglamento Particular o informado en el boletín oficial ante del cierre de las inscripciones del rally.

29.4 PUBLICIDAD OPCIONAL DEL ORGANIZADOR

29.4.1 El organizador podrá requerir que los competidores lleven publicidad opcional. Si un competidor se niega a esta publicidad el arancel de inscripción no podrá ser superior al doble. En cualquier caso este cargo adicional se limitará a € 2,000.

29.4.2 El espacio para la ubicación de la publicidad opcional siempre debe ser especificado

por el organizador. No podrán imponerse a los competidores aranceles adicionales por publicidad opcional que refiera a una marca de automóviles, neumáticos, combustible o lubricante, si el competidor rechaza dicha publicidad.

29.4.3 Los competidores que acepten la publicidad opcional de los organizadores de la manera especificada en el Reglamento Particular deberán reservar espacio para ello, que no puede ser más del doble que la publicidad obligatoria.- No se permiten modificaciones a la publicidad.

29.4.4 La publicidad opcional del organizador deberá estar claramente indicada en el Reglamento Particular. Si en un boletín se publica la publicidad opcional y se generan conflictos con la publicidad de los competidores, el competidor podrá rechazar dicha publicidad opcional sin pagar ningún cargo adicional

29.5 IDENTIFICACION Y PUBLICIDAD DE CAMPEONATOS

29.5.1 El promotor del campeonato (si lo hubiera) puede tener requisitos publicitarios adicionales. Las siguientes áreas están reservadas para que un Promotor del Campeonato (si corresponde) aplique la identificación y publicidad del Campeonato a través de juegos de pegatinas:

- Un espacio (15 cm de alto y todo el ancho del parabrisas), debajo del área de 15 cm de alto existente en la parte superior del parabrisas, reservado a los competidores, siempre que cumpla con las leyes nacionales del país del rally.
- Un espacio de 6 cm de alto y 67 cm de ancho inmediatamente debajo del panel de la puerta frontal descrito en el Art. 27.2.1.
- Un espacio de 10 cm de alto y 20 cm de ancho en el salpicadero del coche, en el campo de la cámara de a bordo del Promotor del Campeonato.-

29.5.2 Cualquier publicidad incluida en la identificación del Campeonato debe cumplir con el Art. 29.1 y 2.-

CONTROLES ADMINISTRATIVOS Y VERIFICACION TECNICA PREVIA

30. CONTROLES ADMINISTRATIVOS

30.1 HORARIO

Los pilotos y copilotos que participan en el Rally deben presentarse ante los controles administrativos de acuerdo con el cronograma publicado en el Reglamento Particular. Las multas por retraso se detallarán en el Reglamento Particular.

30.2 DOCUMENTOS REQUERIDOS

Durante las verificaciones administrativas se controlaran los siguientes documentos originales y válidos:

- Licencia de concurrente
- Licencias de competencia de piloto y copiloto
- Licencia de conducir válida del piloto y copiloto
- Pasaportes o identificación del piloto y copiloto
- Formularios de declaración y compromisos del piloto firmados por el piloto y copiloto
- Autorización ADN, para todos los concurrentes y / o pilotos / copilotos extranjeros.
- Controlar que este completo el formulario de inscripción
- Documentos del auto de competir
- Autorización del propietario del vehículo (si es diferente del concursante)

Cualquier otro documento que un organizador desee examinar (por ejemplo, un certificado de cobertura de seguro de automóvil) debe figurar en el Reglamento Particular

31 VERIFICACION DE LOS ELEMENTOS DEL RALLY ANTES DEL COMIENZO DE LA COMPETENCIA

31.1 GENERALIDADES

31.1.1 Un representante del equipo podrá presentar el auto para verificación técnica, salvo disposición en contrario del Reglamento Particular.

31.1.2 En la verificación técnica los competidores deberán presentar todos los ítems de vestimenta, incluyendo cascos y dispositivo de retención de cabeza aprobado por la FIA (antes denominado HANS®) que se vayan a utilizar. Se verificará el cumplimiento del Anexo L Capítulo III.

31.1.3 Si se estipula en el Reglamento del Campeonato Regional correspondiente, los autos

deben tener sus protectores (Chapón) retirados para el sellado de las cajas de cambios y diferenciales, y se deben mantener con el auto con el fin del pesaje.-

31.1.4 La tripulación deberá exhibir la ficha original de homologación certificada del auto.

31.1.5 Los técnicos exigirán que el auto sea identificado.- El chasis y el block del motor serán marcados.

31.1.6 Solo aquellos componentes que hayan sido sellados en las verificaciones iniciales se pueden usar durante todo el Rally. Tales componentes deben permanecer en su estado sellado

31.1.7 Luego de la verificación técnica, si se constata que un auto no cumple con las disposiciones técnicas y/o de seguridad, se debe hacer que el auto cumpla con esas normas y se vuelva a verificar nuevamente en el momento y lugar mencionados en el Reglamento Particular. Si el automóvil aún no cumple con las reglamentaciones, los Comisarios, a propuesta del Delegado Técnico Jefe, pueden denegar la largada

31.2 HORARIO

En el Reglamento Particular o en el Boletín se establecerá un horario para las verificaciones técnicas, el sellado de componentes y la verificación del peso de los autos.

32 VERIFICACIONES DURANTE EL RALLY

32.1 CONTROLES ADICIONALES

Se podrán efectuar controles sobre los ítems de seguridad, incluyendo la indumentaria, así como sobre el auto, en cualquier momento durante el rally, incluyendo el Shakedown, las Prácticas Libres y la Prueba Clasificatoria, cuando corresponda, a discreción exclusiva y siguiendo las instrucciones del Delegado Técnico de la FIA y con el conocimiento de los Comisarios Deportivos.

32.2 RESPONSABILIDAD DEL COMPETIDOR

32.2.1 El competidor es responsable de la conformidad técnica de su auto en el desarrollo de todo el rally y debe ser capaz de proporcionar cualquier documento oficial relacionado.

32.2.2 En caso de que se coloquen marcas identificadoras (Art. 31.1.6 y 16 y 17), es responsabilidad del competidor ver que se preserven intactas desde la verificación técnica previa al evento hasta el final del rally o hasta que sea autorizado el corte de los sellos o precintos.- En caso de que estas faltaran, se informará a los Comisarios.

32.2.3 Es también responsabilidad de los competidores ver que cualquier parte del auto que se haya manipulado durante la inspección técnica se haya reinstalado correctamente.

32.2.4 Cualquier fraude que se descubra, y en especial marcas de identificación presentadas como originales que hayan sido fraguadas, se informará a los Comisarios.

33 VERIFICACIONES FINALES

33.1 PARQUE CERRADO FINAL

33.1.1 Luego de terminar con las ceremonias, los autos deben colocarse en un parque cerrado donde permanecerán hasta que sean liberados por decisión de los Comisarios.

33.1.2 La clasificación provisoria se publicará a la hora especificada en el Reglamento Particular (o en un boletín), se realizará tan pronto como sea posible después de que el último automóvil se haya registrado en el control final, incluso si las verificaciones técnicas finales continúan en curso.

33.2 SELECCIÓN DE AUTOS

La inspección posterior al rally que involucre el desmantelamiento de un auto puede ser llevada a cabo tanto a discreción de los Comisarios, como virtud de una protesta o mediando la recomendación del Director de la Prueba y/o el Delegado Técnico a los Comisarios Deportivos.

33.3 FICHA DE HOMOLOGACIÓN

La ficha completa de homologación de la FIA y otras certificaciones que sean necesarias deberán estar disponibles para la verificación final. Los documentos originales ADN correspondientes deberán estar disponibles en el caso de los autos regionales

CONDUCTA EN EL MANEJO

34 COMPORTAMIENTO

34.1 REGLAS GENERALES

34.1.1 Las tripulaciones siempre deberán comportarse de manera deportiva.

34.1.2 Al menos un miembro de la tripulación deberá asistir a la primera sesión informativa del rally. En caso contrario, el Director de Carrera impondrá una multa de 100 €. Los representantes del equipo también podrán asistir a la sesión informativa

34.1.3 Cuando los autos se encuentran bajo régimen de parque cerrado (Art.63.1), solo los miembros de la tripulación o los oficiales podrán moverlos, en otro momento cualquier persona podrá empujar un auto a mano. Cualquier otra manera de mover el auto que no sea por la fuerza propia o a mano, está prohibida salvo otra que sea permitida en estas regulaciones.-

Excepcionalmente, en las Pruebas Especiales, los autos pueden ser remolcados o empujados para traerlos de vuelta a la carretera del rally o para despejar la ruta del rally.

34.1.4 Las exhibiciones (trompos) solo podrán realizarse cuando así lo permita el Reglamento Particular del rally.

34.1.5 Las tripulaciones siempre deberán conducir en dirección de la Prueba Especial (excepto al único efecto de dar la vuelta).

34.1.6 En los tramos de enlace que son calles o vías públicas y al comienzo de una Prueba Especial, el auto de competición solo deberá conducirse sobre cuatro ruedas y neumáticos que giren libremente.-

Cualquier automóvil que no cumpla con este artículo se considerará como retirado según el Art. 54. Los Comisarios podrán imponer una penalización adicional.

34.1.7 Está prohibido conducir durante la competición con un parabrisas muy dañado que obstruya significativamente la visión del conductor. Se le puede prohibir a la tripulación involucrada continuar por decisión de los Comisarios. Después de la reparación, la tripulación puede reiniciar, si corresponde, de conformidad con el Artículo 54.

Se permite conducir en una prueba especial sin un parabrisas instalado solo si ambos miembros de la tripulación usan gafas protectoras de acuerdo con la especificación EN 1938 o casco integral con visera cerrada.

Sin embargo, en cualquiera de los casos anteriores, la policía puede detener un automóvil y evitar que prosiga según las leyes nacionales de tránsito.

34.1.7 Cualquier tripulación/vehículo alcanzado por otro debe realizar el movimiento necesario para permitirse el adelantamiento. Esto se aplica especialmente si ha perdido tiempo debido a un fallo técnico o se ha salido de la carretera antes de reemprender la marcha. La disposición a ser adelantado debe mostrarse mediante indicadores intermitentes adecuados (por ejemplo, el indicador izquierdo significa que el vehículo adelantado permanecerá en el lado izquierdo de la carretera). La tripulación adelantada hará todo lo posible para facilitar la maniobra de adelantamiento, incluida la parada en un lugar seguro. Si los vehículos están equipados con comunicación de vehículo a vehículo, esto se aplica desde la primera solicitud de adelantamiento. Las tripulaciones son responsables de que el adelantamiento no cause ningún peligro.

34.2 DURANTE EL RECONOCIMIENTO y/o ENLACES DEL SHAKEDOWN

34.2.1 Se hace hincapié en que el reconocimiento no es práctica. Todas las leyes de tránsito del país en el cual se hace el rally deberán ser estrictamente respetadas así como la seguridad y los derechos de los demás usuarios de las calles y caminos, tanto durante los reconocimientos como en los enlaces del Shakedown.

34.2.2 El exceso de velocidad durante el reconocimiento de las Pruebas Especiales / Shakedown y cualquier ruta de enlace implicará una multa que aplicará el Director de la Prueba de la siguiente forma:

Por km por hora por encima del límite de velocidad: **€ 25.-**

Cualquier aplicación de este tipo de sanción por parte del Director de Prueba será notificada por él al competidor en cuestión

34.2.3 Otras infracciones de tránsito durante el reconocimiento implicarán una multa que aplicarán los Comisarios de acuerdo al Art. 34.3.4

34.2.4 El monto de esta multa no se verá alterado por ninguna multa impuesta por la policía.

34.2.5 La multa se duplicará en caso de que se cometa una segunda infracción durante el reconocimiento en el mismo rally.

34.3 VELOCIDAD EXCESIVA DURANTE EL RALLY / LEYES DE TRANSITO

34.3.1. Durante el rally, ambos miembros de la tripulación deben cumplir con las leyes nacionales de tránsito.

34.3.2 En el caso de una infracción de la leyes de tránsito cometidas por una tripulación que participa en la competencia, los oficiales de policía u oficiales que hayan notado la infracción deben informar al infractor de la misma manera que a los usuarios normales de la carretera

34.3.3 Si la policía o el funcionario deciden no detener al conductor en infracción, pueden, sin embargo, solicitar la aplicación de cualquier sanción establecida en la reglamentación aplicable, sujeto a lo siguiente:

-que la notificación de la infracción se realiza a través de canales oficiales y por escrito, antes de la publicación de la clasificación provisoria

-que las declaraciones son suficientemente detalladas para que la identidad del conductor infractor se establezca sin lugar a dudas, y que el lugar y la hora de la infracción sean precisos

-que los hechos no queden abiertos a varias interpretaciones.

34.3.4 Penalizaciones por infracciones durante la competencia del rally:

a) Primera infracción:

- Exceso de velocidad: una multa de € 25 por Km. por encima del límite de velocidad,aplicada por el Director de la Prueba,
- Además del exceso de velocidad: los Comisarios aplicarán una penalización.

b) Segunda infracción:

- Exceso de velocidad: una multa de € 50 por Km. sobre el límite de velocidad, aplicadapor el Director de la Prueba
- Además del exceso de velocidad: los Comisarios aplicarán una penalización.

c) Tercera infracción:

- Una penalización de 5 minutos aplicada por el Director de la Prueba.

d) Cuarta infracción:

- Descalificación aplicada solo por los Comisarios Deportivos

Cualquier aplicación de este tipo de las regulaciones por parte del Director de la Prueba será notificada por él al competidor en cuestión

34.4 Las sanciones previstas en el Art. 34.2 y 34.3 no evitan que los Comisarios impongan penalizaciones adicionales si lo consideran necesario.-

RECONOCIMIENTOS

35 RECONOCIMIENTO

35.1 AUTOS DE RECONOCIMIENTO

35.1.1 Requisitos Comunes:

- El auto deberá estar pintado de un solo color, sin publicidad, adhesivos, etc.
- Se autoriza el uso de protección para los bajos del chasis (que cumpla con las disposiciones del Grupo N)
- Se autoriza el uso de dos faros adicionales homologados.
- La tripulación podrá usar un sistema de intercomunicación “Liviano” (sin cascos)
- Pueden colocarse equipos de navegación a bordo

Pueden utilizarse autos que conformen las siguientes especificaciones:

35.1.2 Autos estándar

- Autos estándar totalmente sin modificar, tal como se ofrecen a la venta al público en general.

35.1.3 Autos de producción

- El motor será de producción en serie (cumpliendo con las disposiciones del Grupo N)
- La caja de cambios será de producción en serie (cumpliendo con las disposiciones del

Grupo N).
- El escape será de producción en serie con un nivel máximo de ruido dentro de la tolerancia legalmente permitida por el país organizador.
- Las suspensiones deberán cumplir con las disposiciones del Grupo N
- Se autoriza la colocación de una barra antivuelco de seguridad de acero que cumpla con los artículos 253-8.1 a 8.3 del Anexo J.
- Se autoriza el uso de butacas de colores similares a los del interior del auto.
- Las llantas son libres dentro de los límites del Anexo J, Grupo N.

35.2 NEUMÁTICOS PARA AUTOS DE RECONOCIMIENTO

Los neumáticos utilizados para el reconocimiento serán:
a) neumáticos de producción en serie homologados para ruta de asfalto.
b) neumáticos libres para tierra, salvo que se establezca de manera distinta en el Reglamento Particular.

35.3 RESTRICCIÓN DE RECONOCIMIENTO

A partir de la publicación del Reglamento Particular, todo piloto o su copiloto, o cualquier otro miembro del equipo que haya ingresado o tenga intención de ingresar en un Campeonato de rally y desee conducir en cualquier camino que sea o pueda ser utilizado en el rally como Prueba Especial, solo podrá hacerlo si obtuvo permiso por escrito del organizador. En caso de incumplimiento de esta norma el piloto será reportado a los Comisarios.

35.4 DESARROLLO DEL RECONOCIMIENTO

35.4.1 HORARIOS

El reconocimiento deberá tener lugar de acuerdo con los horarios fijados por el organizador.
La participación en el reconocimiento no es obligatoria

35.4.2 RESPETO AL HORARIO DE RECONOCIMIENTO

Solo con la autorización expresa del Director de Carrera, cualquier persona relacionada con un equipo inscrito podrá circular por el recorrido de una prueba cronometrada del rally (excepto a pie) desde la publicación del itinerario del rally hasta que dicha prueba cronometrada finalice, se abra al tráfico público y deje de utilizarse en el rally. No obstante, deberán respetarse las disposiciones del Art. 35.3.
El reconocimiento de una Prueba Súper Especial, si se incluye en la competencia del rally, no se considerará como parte del programa de reconocimiento.

35.4.3 NÚMERO DE PASADAS.

Cada equipo está limitado a dos pasadas en cada tramo cronometrado (las pruebas cronometradas disputadas dos veces se consideran una sola). Los equipos no podrán circular marcha atrás ni en sentido contrario al del rally en los tramos cronometrados, salvo que se especifique en el reglamento particular del rally. Durante el reconocimiento, habrá comisarios de control en la largada y la llegada de cada tramo cronometrado para registrar el número de pasadas. Los equipos solo podrán entrar y salir de los tramos cronometrados a través de los controles de largada y llegada. También se podrán realizar controles adicionales dentro de los tramos cronometrados. Si se analiza el sistema de seguimiento obligatorio para detectar infracciones, el control por parte de los comisarios es opcional.

35.4.4 VELOCIDAD DURANTE EL RECONOCIMIENTO

El organizador podrá determinar el límite de velocidad en las Pruebas Especiales.
Tales límites deberán aparecer en el Reglamento Particular y podrán ser verificados en cualquier momento durante el reconocimiento.
Para monitorear la velocidad durante el reconocimiento, se recomienda que cada auto de reconocimiento esté equipado con una unidad de rastreo de velocidad o con el sistema de rastreo proveniente de la Lista Técnica de la FIA No. 98: Sistemas de rastreo de coches de rally. El uso de un sistema de rastreo proveniente de la Lista Técnica de la FIA No. 98 será obligatorio para el 2026.- Cualquier interferencia con el (los) sistema (s) durante el reconocimiento por parte de un competidor será informado a los Comisarios.

35.4.5 SHAKEDOWN

No es obligatorio incluir el Skakedown en el programa de reconocimiento.

35.4.6 NÚMERO DE PERSONAS

Durante el pasaje a través de cada prueba especial solo estará autorizada la tripulación del auto.

SHAKEDOWN

36 REQUISITOS PARA EL SHAKEDOWN

36.1 GENERALIDADES

El Shakedown podrá organizarse como un medio y una oportunidad de promoción y de prueba de los autos por parte de los competidores. Es opcional para el organizador incluir la sesión de práctica en el programa del rally.

36.2 DESARROLLO DEL SHAKEDOWN

36.2.1 La sesión de práctica (Shakedown) se llevará a cabo como si fuera una instancia de carrera dentro del rally e incluirá todas las medidas de seguridad adecuadas. El tramo debe ser representativo del rally.-

36.2.2 La sesión de prácticas puede desarrollarse usando el recorrido de una Prueba Súper Especial o parte de una Prueba Especial del rally.

36.2.3 Para la aplicación del artículo 34.2 la sesión de práctica se considera parte del reconocimiento.

36.2.4 La superficie de la sesión de práctica será la misma que la superficie de la mayoría de las Pruebas Especiales.

36.3 DESCARGO DE RESPONSABILIDAD

Cualquier persona a bordo del auto durante el shakedown que no haya sido inscripta para el rally, deberá haber firmado una renuncia de derechos proporcionada por el organizador.

El pasajero debe llevar todo el equipo de seguridad de acuerdo con el Reglamento Particular del rally y de conformidad con el Apéndice L del Código.-

36.4 REQUISITOS TÉCNICOS

Antes de la sesión de práctica los autos deberán pasar por la verificación técnica. En los autos que corresponda, el motor, toda la transmisión y las partes mecánicas mencionadas en este reglamento deberán estar sellados.

36.5 ROTURA DURANTE EL SHAKEDOWN

Un concursante cuyo auto se avería durante el shakedown debe no obstante asistir a la ceremonia de largada.

36.6 EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y EL PASAJERO A BORDO

Durante el Shakedown, toda persona a bordo debe utilizar cascos homologados y toda la indumentaria y el equipamiento de seguridad requeridos de acuerdo con el Anexo L,
Capítulo III - Equipamiento de la Tripulación, y debe ajustarse correctamente su cinturón de seguridad. Todo incumplimiento será penalizado

36.7 ASISTENCIA DURANTE EL SHAKEDOWN

La asistencia de los autos solo puede llevarse a cabo en el Parque de Servicio principal, o en otro que sea autorizado en el Reglamento Particular.

37 PRÁCTICA LIBRE / PRUEBA DE CALIFICACIÓN

Para estas reglamentaciones, por favor referirse a reglamentaciones de campeonatos relevantes. (Si es aplicable)

37.1 GENERALIDADES

37.1.1 Cuando no esté previsto en el reglamento del campeonato en cuestión, la organización de los entrenamientos libres/clasificatorios para determinar el orden de salida de la Etapa 1 se deja a la discreción del organizador. Debe especificarse en el Reglamento Particular

37.1.2 Como mínimo, todos los pilotos con prioridad FIA y/o elegibles para sumar puntos de campeonato con un coche de clase RC2 deben participar en la Etapa de Clasificación

37.1.3 La Etapa de Entrenamientos Libres / Clasificación deberá:

Correr como si fuera una prueba del rally e incluir todas las medidas de seguridad apropiadas,
- formar parte del programa del rally, pero no de los resultados del rally,
- ser representativa del rally,
- ser idealmente de una distancia comprendida entre 3 Km. y 5 Km.

37.1.4 Un competidor cuyo vehículo se averíe durante los Entrenamientos Libres o la Clasificación deberá, no obstante, asistir a la salida ceremonial.

37.2 EJECUCIÓN DE LOS ENTRENOS LIBRES

37.2.1 Se podrá organizar una etapa de Entrenamientos Libres con el propósito de ser tanto una oportunidad mediática y promocional como para que los competidores prueben sus vehículos...

37.2.2 Los pilotos elegibles podrán completar un máximo de 2 pasadas de entrenamientos dentro del tiempo especificado por los organizadores.

37.3 AVERÍA DURANTE LOS PRÁCTICOS LIBRES

Un competidor cuyo vehículo no pueda completar la etapa de Entrenamientos Libres deberá esperar a que los organizadores transporten el vehículo hasta el final de la etapa una vez finalizada la sesión de Entrenamientos Libres.

37.4 DESARROLLO DE LA ETAPA DE CLASIFICACIÓN

37.4.1 Tras los 2 tramos permitidos para los entrenamientos libres, los pilotos elegibles comenzarán la etapa clasificatoria en el orden de la clasificación vigente del Campeonato con un intervalo de 1 minuto entre cada coche para los rallyes de asfalto y un intervalo de 2 minutos para los rallyes de tierra.

37.4.2 Durante la Etapa de Clasificación, sólo el piloto y el copiloto inscritos deben estar a bordo del vehículo

37.4.3 Los Comisarios Deportivos decidirán el orden de los pilotos no clasificados en el campeonato en curso.

37.4.4 Se publicará una lista de largada a la hora indicada en el Reglamento Particular del Rally. Se aplicarán los procedimientos estipulados para la salida de una prueba especial

37.4.5 En caso de empate en la Clasificación, los competidores afectados serán clasificados en el orden de sus posiciones de salida en la Etapa de Clasificación.

37.5 NO PARTICIPACIÓN O AVERÍA DURANTE ETAPA DE CLASIFICACIÓN

37.5.1 Todo piloto que no participe o no complete correctamente la Fase de Clasificación será clasificado en último lugar. Si más de un piloto no completa la etapa, la clasificación seguirá el orden de la lista de salida de la etapa de Clasificación

37.6 POSICIONES DE SALIDA PARA LA ETAPA 1

37.6.1 Cuando no este previsto en el Reglamento del Campeonato en cuestión los 10 primeros pilotos clasificados en la PRUEBA CLASIFICATORIA formarán el orden de largada por delante de los demás pilotos.

37.6.2 El grupo de pilotos conforme al Art. 37.6.1 será colocado en primer lugar en el orden de largada de un rally de asfalto en el orden de la clasificación de la Prueba de Clasificación o, en el caso de un rally de tierra, en el orden inverso de la clasificación de la Prueba de Clasificación. Todos los demás pilotos que hayan participado en la prueba de clasificación serán ubicados en el orden de largada según su clasificación.

37.7 CHECK-IN TARDIO O ANTICIPADO

Cualquier registro tardío o anticipado en el control horario previo al inicio de la Clasificación (CHQS) se considerará una participación incorrecta y se aplicará el Art. 37.5.1.

37.8 FALSA LARGADA

Cualquier salida falsa durante la prueba de Clasificación, especialmente si se realiza antes de que se haya dado la señal, se considerará como una participación incorrecta y se aplicará el Art. 37.5.1.

37.9 SERVICIO

Desde el comienzo del horario de los Entrenamientos Libres hasta la hora de salida individual de la prueba de Clasificación, el servicio sólo podrá efectuarse en el parque de servicio principal o en el parque de servicio designado por el organizador a tal efecto.

37.10 REQUISITOS TÉCNICOS

Para los vehículos aplicables, el motor, la transmisión completa y las piezas mecánicas mencionadas en el Reglamento Deportivo de los Campeonatos Regionales de Rally deben estar precintados.-

LARGADA Y RELARGADA

38 ACTIVIDADES DE PROMOCIÓN

Aplicable solo para WRC

39 LARGADA CEREMONIAL

Se puede organizar una ceremonia de largada protocolar para mejorar el interés promocional y mediático del rally. El intervalo y el orden para la ceremonia quedan a criterio del organizador. El cronograma y lugar de cualquier ceremonia deberá ser indicado en el Reglamento Particular. Cuando una tripulación esté imposibilitada de participar de la largada ceremonial con su auto de competencia, se le permitirá comenzar el resto del rally en el horario de largada que se le haya asignado, siempre que notifique de su problema a los Comisarios y sujeto al pasaje de su auto por los chequeos técnicos necesarios. De todas maneras, la tripulación en cuestión deberá asistir a la largada ceremonial luciendo la vestimenta del equipo y en su debido horario.

40 LARGADA DEL RALLY

40.1 ÁREA DE LARGADA

Antes de la largada, los organizadores pueden reunir todos los autos que participan en la competencia en un área de largada, a la cual los autos deberán ser conducidos antes del horario de largada, como se informa en el Reglamento Particular. Las penas exclusivamente económicas por la llegada tarde a esas áreas de largada se especificarán en el Reglamento Particular. No se permite realizar tareas de asistencia en el área de largada.

40.2 DEMORA MÁXIMA EN LA LARGADA

Cualquier tripulación que se presente más de 15 minutos tarde a la largada de una sección, no se le permitirá la largada en esa sección.

41 ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS

41.1 REQUISITO PARA UN ORDEN DE LARGADA REVISADA

El orden de largada permanecerá sin cambios hasta que se haya completado al menos el 10% de la distancia total de las Pruebas Especiales detalladas en el itinerario final.

41.2 REPOSICIONAMIENTO DE LOS PILOTOS

El Director de la Prueba puede, por razones de seguridad y con conocimiento de los comisarios, reposicionar a los pilotos o cambiar el intervalo de tiempo entre los autos.

41.3 ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1

El orden de largada de la Etapa 1 será como sigue:

- Pilotos de prioridad de la FIA
- Todos las restantes tripulaciones, siguiendo un orden de largada a discreción de losorganizadores

41.4 ORDEN DE LARGADA PARA LAS ETAPAS SUBSIGUIENTES

El orden de largada para las etapas siguientes se basará en la clasificación según los tiempos totales empleados hasta la última Prueba Especial de la etapa anterior, excluyendo las penalizaciones de tiempo recibidas en tramos de ruta y Prueba Súper Especial que se dispute al final de la etapa anterior. A fin de mejorar la cobertura de TV en vivo, el promotor del campeonato puede solicitar que se cambie el orden de largada de los autos al final de una etapa.

41.5 INTERVALO DE LARGADA

Todos los autos comenzarán a intervalos de un minuto, a menos que se especifique de otra manera en las Variantes Regionales o en el Reglamento Particular.-

CONTROLES

42 CONTROLES - REQUISITOS GENERALES

42.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES Y ZONAS

Todos los controles y zonas, es decir el control de paso y de tiempo, largada y llegada de Pruebas Especiales incluido control de stop las áreas de reagrupamiento, las zonas de reabastecimiento de combustible, las zonas de marcado de neumáticos, áreas de reagrupamiento y las zonas de prensa, se indicarán por medio de pancartas estandarizadas aprobadas por la FIA que cumplan con los dibujos y distancias que figuran en el Anexo I. y se indicaran en el Libro de Ruta.-

42.2 BARRERAS DE PROTECCIÓN

Un área de por lo menos 5 metros tanto antes como después del control deberá estar protegida por barreras de ambos lados del camino a fin de facilitar las tareas de control.

42.3 TIEMPO DE DETENCIÓN EN ÁREAS DE CONTROL

El tiempo de detención dentro de cualquier área de control se limita al tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

42.4 HORARIO DE INSTALACIÓN Y FUNCIONAMIENTO

42.4.1 Los controles deberán estar listos para funcionar por lo menos 30 minutos antes del tiempo previsto para el pasaje del primer auto en competencia.

42.4.2 Salvo decisión en contrario de parte del Director de la Prueba, cesarán sus operaciones 15 minutos más tarde del tiempo de presentación del último auto en competencia.

42.5 SECUENCIA DE CONTROLES Y DIRECCIÓN

42.5.1 Las tripulaciones deberán hacer el control de ingreso en la secuencia correcta y en la dirección de la ruta del rally.

42.5.2 Está prohibido reingresar al área de control.

42.6 INSTRUCCIONES DE LOS OFICIALES DEPORTIVOS

42.6.1 Las tripulaciones están obligadas a seguir las instrucciones de los oficiales deportivos de cualquier control. En caso de no hacerlo se informará a los Comisarios.

42.6.2 Todos los oficiales de control deberán ser identificables. En cada control, el oficial jefe deberá lucir un chaleco distintivo.

42.7 ÁREAS PARA LA PRENSA (CUANDO SEA APLICABLE)

Se establecerá un área para la prensa delimitada por barreras antes de la pancarta amarilla de ingreso al área de control horario, en todos los parques de servicio, zonas remotas de servicio, zonas de cambio de neumáticos (excepto las previstas en el Artículo 57.2.1), en todos los reagrupamientos (excepto los nocturnos, si están precedidos por un parque de servicio, de asistencia remota o de reagrupamiento) y dentro del parque de espera antes del procedimiento del podio en la llegada. El acceso a esta área estará limitado al personal que posea el pase correspondiente. Los Organizadores pueden planificar el cronograma y los horarios para que las tripulaciones estén un mínimo de 15 minutos en la zona de prensa. Además las zonas de prensa deben estar claramente marcadas en el Libro de ruta

42.8 INTERCAMBIO DE DATOS DE CÁMARAS A BORDO Y PUNTOS DE MANTENIMIENTO DE CÁMARAS

Los organizadores pueden establecer puntos de intercambio de cámaras a bordo (CAB) dentro del itinerario. Dichos puntos serán notificados en un boletín (que puede ser emitido por el Director de la Prueba) y son exclusivamente para el intercambio de datos de video y el ajuste/mantenimiento de las cámaras.

También puede realizarse el intercambio de datos de video y el mantenimiento de cámaras en el área para la prensa, en áreas de reagrupamiento o parques cerrados, y en las salidas de las zonas de reabastecimiento de combustible remotas, con la aprobación del Director de la Prueba. Este trabajo solo debe realizarse en presencia de un miembro del equipo, y el equipo debe hacer llegar esta solicitud al Director de la Prueba antes del inicio del rally

Todas estas tareas se realizarán bajo la supervisión de un delegado técnico o un oficial del

rally.

43 CONTROLES DE PASO

En estos controles, identificados por las pancartas que figuran en el Anexo I, los oficiales deberán estampar y/o firmar simplemente el carné de control tan pronto como les sea entregado por la tripulación, sin indicar el tiempo de paso.

44 CONTROLES HORARIOS

44.1 FUNCIONAMIENTO

En estos controles, los oficiales procederán a anotar en el carné el horario en el cual éste le fue entregado. El horario se registrará al minuto completo.

44.2 PROCEDIMIENTO DE CONTROL

44.2.1 El procedimiento de control comienza en el momento en que el auto pasa la pancarta de ingreso al área de control horario.

44.2.2 Entre la pancarta de ingreso al área de control horario y el control, la tripulación tiene prohibido detenerse por cualquier razón o conducir a una velocidad anormalmente lenta.

44.2.3 La toma de tiempo real y el registro del mismo en el carné de control podrá ser efectuado solamente si los dos miembros de la tripulación y el auto se encuentran en el área de control y dentro de la vecindad inmediata a la mesa de control.

44.2.4 El tiempo real deberá corresponder al momento exacto en el cual uno de los miembros de la tripulación entregue el carné de control al oficial correspondiente.

44.2.5 Entonces, manualmente o por medio de un dispositivo de impresión, el oficial que corresponda marcará la tarjeta con el tiempo real en el que el carné de control le fue entregado, y nada más.

44.2.6 El horario de control es el obtenido al sumarle al tiempo ideal asignado para el sector, el horario de largada de la prueba especial o del CH previo. Estos tiempos son expresados al minuto.

44.2.7 El horario de control es de exclusiva responsabilidad de las tripulaciones, quienes pueden consultar el reloj oficial en la mesa de control. Los oficiales no pueden dar ninguna información sobre ese horario de control.

44.2.8 La tripulación no será sancionada por hacer el control antes de tiempo, si el auto ingresa al área de control durante el minuto ideal de chequeo o en el minuto precedente.

44.2.9 La tripulación no será sancionada por demora si el acto de entrega del carné al oficial correspondiente se produce durante el minuto ideal de presentación.

44.2.10 Cualquier diferencia entre el horario ideal de presentación y el real se sancionará de la siguiente manera:

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

44.2.11 Siempre que se haya establecido en el reglamento particular del rally o esté indicado en un boletín posterior, los organizadores podrán autorizar tripulaciones para la presentación antes de tiempo sin incurrir en penalizaciones.

44.2.12 Si se detecta que una tripulación no ha observado las reglas para el procedimiento de control, el oficial a cargo del control deberá hacer de esto el tema de un informe por escrito y enviarlo inmediatamente al Director de la Prueba.

44.2.13 A criterio del Director de la Prueba, una tripulación que ha sido sancionada por presentación adelantada, puede ser neutralizada por la cantidad de tiempo necesaria para salir en el orden originalmente previsto.

44.3 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Cuando un control horario es seguido de un control de largada para una prueba especial, se deberá aplicar el siguiente procedimiento:

44.3.1 En el control horario al finalizar un tramo de enlace, el oficial correspondiente ingresará en el carné tanto el horario de chequeo de la tripulación como su tiempo provisorio de largada. Deberá haber una brecha de 3 minutos para permitir que la tripulación se prepare para la largada de la Prueba Especial y vaya a la línea de largada.

44.3.2 Si dos o más tripulaciones hacen el chequeo en el mismo minuto, sus tiempos provisorios de largada para esa Prueba Especial serán en orden de sus tiempos relativos de llegada al control horario precedente. Si los tiempos de llegada al control horario precedente coinciden, se tendrán en cuenta los tiempos en el control horario anterior a aquel, y así sucesivamente.

44.3.3 Una vez que haya hecho el chequeo en el control horario, el auto concursante será conducido al control de largada de la Prueba Especial desde donde la tripulación deberá salir de acuerdo con el procedimiento establecido en estas disposiciones.

44.3.4 Si hubiera alguna diferencia entre los tiempos provisorios y reales de largada, el tiempo ingresado por el oficial en la largada de la Prueba Especial será el válido, a menos que los Comisarios decidan lo contrario.

44.3.5 El horario de largada de la Prueba Especial será el horario de inicio para calcular el registro del siguiente control horario.

44.4 ZONA DE CALENTAMIENTO DE NEUMATICOS (TWZ)

44.4.1 La inclusión de una zona de calentamiento de neumáticos entre el Control de Tiempo y el inicio de una Prueba Especial es opcional para el organizador. Para ser utilizado como TWZ, esa parte del camino debe configurarse como Prueba Especial, excepto los autos de rescate, que permanecerán posicionados después del inicio de la Prueba Especial.

44.4.2 Para incluir una Zona de Calentamiento de Neumáticos, la distancia entre el Control de Tiempo y el siguiente inicio de la Prueba Especial será como mínimo de 500 m. La TWZ debe estar marcada en el Road Book.

44.4.3 El TWZ comienza después del control de tiempo con el cartel "TWZ" y termina con el cartel "TWZ Fin". Los competidores deben poder detener el automóvil en cualquier momento en caso de peligro. Está estrictamente prohibido detenerse deliberadamente en la TWZ o conducir en la dirección opuesta. Habrá un mínimo de 100 m entre el cartel “TWZ Fin” y el inicio de la etapa especial, donde las tripulaciones deben conducir a la velocidad de paso de peatón hasta la posición en la línea de salida.

44.4.4 El procedimiento de largada para la etapa especial se establece en el Art. 48.
La brecha de 3 minutos puede aumentarse considerando la longitud de la TWZ para permitir que la tripulación caliente los neumáticos y se prepare para la salida de la etapa prueba especial.

44.4.5 Antes de largar en la TWZ, la tripulación debe estar equipada según lo establecido en el Art. 53,1.

44.4.6 Todas las regulaciones no modificadas por este artículo permanecen sin cambios y son válidas.

44.4.7 Los organizadores pueden modificar este reglamento en el Reglamento Particular, que no puede, sin embargo, alterar el reglamento mencionado anteriormente.

45 RETRASO MAXIMO PERMITIDO

45.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO

Cualquier retraso superior a 30 minutos de cualquier tiempo ideal individual o un retraso acumulado superior a 30 minutos al final de cada sección o de una etapa dará lugar a que se considere que el competidor en cuestión se ha retirado en ese control y la penalización total acumulada por llegada tardía según el Art. 44.2.10.a) será la correspondiente a 30 minutos de retraso. No obstante, la tripulación podrá volver a tomar la salida del rally conforme a las disposiciones especificadas para el Campeonato correspondiente, si procede. Para calcular el tiempo de retraso, se aplicará el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto)

45.2 LLEGADA ADELANTADA

La llegada adelantada bajo ninguna circunstancia permitirá a la tripulación reducir la demora que se considera para el atraso máximo permitido.

45.3 NOTIFICACIÓN DE EXTENCION DE DEMORA MAXIMA PERMITIDA

La notificación por exceder del tiempo máximo permitido de acuerdo al Art. 45.1 sólo puede ser anunciada al final de una sección**.**

45.4 RETRASO MÁXIMO DESPUÉS DEL ÚLTIMO COCHE

Por motivos de seguridad, cualquier equipo que llegue al control de tiempo previo a una etapa especial más de 10 minutos después de la llegada prevista del último coche a dicho control podrá recibir instrucciones del Director de Carrera para tomar una ruta alternativa. Al equipo se le asignará un tiempo estimado de acuerdo con el Art. 52.

46 CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO

46.1 PROCEDIMIENTO EN EL INGRESO A UN REAGRUPAMIENTO

46.1.1 Al llegar a los controles de reagrupamiento, las tripulaciones recibirán instrucciones sobre sus horarios de largada. Luego deberán conducir sus autos como lo indiquen los oficiales a cargo.

46.1.2 Todas las tripulaciones deben estar preparadas para estar presentes durante 5 minutos en una zona de autógrafos, que se ubicará en un lugar adyacente al área de control horario al cual el público tenga acceso.

46.2 SALIDA DE UN REAGRUPAMIENTO

Excepto después de un reagrupamiento nocturno y antes del inicio de la Power Stage (si corresponde), los autos arrancarán en el orden de llegada al reagrupamiento. Sin embargo, por cualquier motivo, el Director de Prueba puede, con el conocimiento de los Comisarios, ordenar que se reposicione cualquier automóvil.

TRAMOS CRONOMETRADOS

47 GENERALIDADES

47.1 TOMA DE TIEMPOS

Para las Pruebas Especiales, la toma de tiempos será a la décima de segundo.

Para prácticas libres y prueba clasificatoria, la toma de tiempo será a la milésima de segundo.

47.2 TIEMPO MÍNIMO DE LA PRUEBA ESPECIAL

47.2.1 Los organizadores podrán utilizar tiempos mínimos de Prueba Especial cuando así lo exija la legislación nacional para los RALLYS internacionales.

Cuando se utilice, ningún competidor podrá establecer un tiempo en una prueba especial que corresponda a una velocidad media superior a la velocidad media fijada por la legislación nacional para los RALLYS internacionales. Se dará un tiempo mínimo de la prueba especial en minutos y segundos. Los Tiempos Mínimos de las Pruebas Especiales se indicarán en las secciones correspondientes de las Tarjetas de Horarios y en el Itinerario

47.2.2 El método de evaluación del tiempo empleado en una prueba especial será el siguiente:

- Un competidor que registre menos del Tiempo Mínimo de la prueba especial recibirá el Tiempo Mínimo de Prueba especial.
- A un competidor que exceda el Tiempo Mínimo de la Prueba Especial se le dará su tiempo registrado

48 LARGADA DE UNA PRUEBA ESPECIAL

48.1 PUNTO DE LARGADA

Las Pruebas Especiales comienzan con una largada detenida, con el auto ubicado sobre la línea de largada.

48.2 PROCEDIMIENTO DE LARGADA

48.2.1 El equipamiento electrónico de largada deberá estar claramente visible a la tripulación desde la línea de largada y podrá ser desplegado como reloj de cuenta regresiva y/o como sistema de luces secuenciales. En ambos casos el sistema deberá estar descripto en el Reglamento Particular del evento.

48.2.2 Debe haber una línea de largada fija (tanto en tierra / ripio o nieve) y la fotocélula de detección de falsa largada debe estar colocada 50 cm. después de la línea de largada

48.2.3 Después de que la hora de inicio real se haya escrito en la tarjeta de tiempo, la misma debe devolvérsele a la tripulación lo antes posible

48.2.4 Cuando el auto llegue a la línea de largada, el oficial se colocará frente al auto con un indicador para definir la posición exacta del auto. Un minuto antes de la hora de largada, pero no antes de que el auto se haya detenido en su posición exacta, el oficial dejará esta posición y la tripulación se referirá al reloj de cuenta regresiva automática. Cualquier cambio posterior de la posición del auto hasta su hora de largada no está permitido y se informará a los Comisarios.

48.3 PROCEDIMIENTO MANUAL DE LARGADA

En caso de tener que usar un procedimiento manual de largada luego de devolver el carné de control a la tripulación, el oficial de largada hará una cuenta regresiva en voz alta: 30”-15”-10” y los últimos cinco segundos uno por uno. Cuando hayan transcurrido los últimos cinco segundos, deberá darse la señal de largada.

48.4 LARGADA DEMORADA POR CULPA DE LA TRIPULACIÓN

48.4.1 En el caso de una largada demorada atribuible a la tripulación, el oficial registrará un nuevo tiempo en el carné de control, y la penalización será entonces 1 minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.

48.4.2 En caso de que cualquier tripulación se rehúse a salir en el tiempo que se le asignó en una Prueba Especial, se informará a los comisarios ya sea que la Prueba Especial se dispute o no.

48.4.3 Cualquier auto que no pueda arrancar desde la línea de largada dentro de los 20 segundos de dada la señal para hacerlo, será considerado como retirado y el auto será desplazado inmediatamente a un lugar seguro.- A este auto se le permitirá participar del día siguiente según Art. 54 de estas Reglamentaciones.

48.5 DEMORA DE UNA PRUEBA ESPECIAL

Si un coche de competición no larga durante más de 20 minutos, Se debe advertir a los espectadores que la competencia está a punto de comenzar.
Se reanudará con el paso de un coche de seguridad. Alternativamente se detendrá la prueba.

48.6 FALSA LARGADA

Una largada en falso, especialmente cuando se produce antes de que se haya dado la señal, será sancionada de la siguiente manera:

1ª falta: 10 segundos
2ª falta: 1 minuto
3ª falta: 3 minutos

Faltas posteriores: a discreción de los Comisarios.
Estas sanciones no evitarán que los Comisarios impongan penas más severas si lo entendiera necesario. Para el cálculo del tiempo se deberá considerar el tiempo real de largada.

49 FINALIZACIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL

49.1 LÍNEA DE LLEGADA

El tiempo de llegada de una prueba especial se registra en la meta lanzada, que debe estar ubicada en un punto donde se espera que los coches reduzcan la velocidad y al menos a 200 m antes del punto de stop. El área entre la meta lanzada y el punto de stop debe estar libre de obstáculos o peligros que no formen parte de las medidas físicas artificiales diseñadas para ralentizar a los competidores, según lo establecido en el Apéndice H-5.5.4.1.c. Está prohibido detenerse entre la señal de advertencia amarilla y la señal de parada. El cronometraje se registrará en la meta lanzada, mediante equipos electrónicos, y se complementará con cronómetros. Los cronometradores deben estar situados a la altura de la línea de meta, indicada por la señal con una bandera a cuadros sobre fondo rojo.

49.2 PUNTO DE STOP

La tripulación deberá reportarse al punto de detención indicado con una pancarta “STOP” color rojo, para tener su hora de llegada que deberá ser registrado en el carné de control (hora, minuto, segundo, décima de segundo). Si los controladores de tiempos no pudieran dar el tiempo exacto de llegada a los oficiales en forma inmediata, estos pueden solamente sellar el carné de control de la tripulación y el tiempo del tramo será registrado en el próximo control de reagrupamiento

50 POWER STAGE

50.1 ANUNCIO

La realización del Power Stage será definida en el Reglamento del Campeonato en cuestión.-

50,2 CARACTERÍSTICAS

- Esta Prueba Especial será la última especial del Rally.
- Se correrá como una prueba especial del evento para todos los competidores clasificados.
- Será representativa del rally.

50.3 El orden de largada y los intervalos de los vehículos serán propuestos por el Director de la Prueba y aprobados por los Comisarios Deportivos. Si el orden de largada y/o los intervalos son diferentes a los del inicio de la sección que incluye el Power Stage, el Director de la Prueba debe comunicar esta información a las tripulaciones durante el reagrupamiento que debe preceder al Power Stage.

50.4 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS "POWER STAGE”

50.4.1

- Los puntos se atribuirán según la escala descripta en el Art. 3.1.3.
- Con el fin de asignar puntos, la Clasificación de la Power Stage se calculará utilizando el tiempo de la especial más cualquier otra penalización de tiempo acumulada en esta, incluyendo cualquier penalización por salida falsa...- Para puntuar, un piloto debe estar clasificado en la Clasificación Final del rally.
- Si un piloto aparece en la clasificación de la Power Stage pero no está clasificado en la Clasificación Oficial Final del rally, los Comisarios Deportivos decidirán si el siguiente Competidor debe ser Adelantado en la clasificación de la Power Stage para la atribución de puntos.
- Cualquier tripulación que no comience la Power Stage en el orden dado no podrá puntuar en la

misma.
- Dicha tripulación tampoco podrá restar puntos a otros pilotos. -

50.4.2 Si la Power Stage se detiene definitivamente antes de que todas las tripulaciones con derecho a puntuar en el Campeonato hayan tenido la oportunidad de completar la Prueba Especial, los Comisarios Deportivos podrán decidir que no se otorguen puntos por la Power Stage.

50.5 A efectos de cobertura mediática, los organizadores podrán detener cualquier vehículo y su tripulación en el tramo de carretera inmediatamente después del control STOP de la especial, estas tripulaciones serán dirigidas por los oficiales del control STOP de la especial, quienes podrán, si es necesario, modificar el tiempo permitido para el siguiente tramo de enlace."

51 CARACTERISTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

51.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

51.1.1 Cuando más de un auto inicie la prueba al mismo tiempo, el diseño de cada punto de largada deberá ser similar. Se deberá aplicar a cada auto el mismo procedimiento de largada. Se permite que se desplace el punto de largada de cada auto para equiparar el largo del tramo a utilizar desde las distintas posiciones de largada.

51.1.2 La inclusión de una Prueba Súper Especial es opcional.

51.2 DISPUTA DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL

Las disposiciones específicas relacionadas con la disputa, orden de largada e intervalos de tiempo de una Prueba Súper Especial quedan a entera discreción del organizador. Sin embargo, la información se deberá incluir en el Reglamento Particular del rally.

51.3 SEGURIDAD

51.3.1 Un sistema de banderas rojas desplegado por oficiales o luces rojas debe posicionarse para que los competidores se detengan o disminuyan la velocidad. Artículo 53.5

51.3.2 Para garantizar la seguridad, el auto de un competidor que no complete en forma correcta el tramo. Los organizadores podrán transportarlo al final del mismo, o a un lugar seguro para la evacuación

52 INTERRUPCIÓN DE UNA PRUEBA ESPECIAL

52.1 Cuando se interrumpe o detiene una prueba especial por cualquier motivo, El Director de la Prueba le asignará a cada tripulación un tiempo que se considerará el más justo. El Director de la Prueba publicará una notificación correspondiente. Sin embargo, ninguna tripulación que sea responsable en forma individual o conjunta de detener el tramo, puede beneficiarse de esta medida.

52.2 Si una tripulación/vehículo se ve obstaculizado de forma substancial y evidente por un vehículo que se encuentre en frente, el Director de Carrera podrá otorgar un tiempo provisional.-

53 SEGURIDAD DEL CONCURSANTE

53.1 EQUIPAMIENTO DE LAS TRIPULACIONES

Siempre que un auto esté en movimiento en una Prueba Especial y hasta el control stop, la tripulación deberá usar cascos homologados, toda la indumentaria de seguridad requerida y equipos que cumplan con el Capítulo III del Anexo L – Equipamiento de la Tripulación, y deberán tener los cinturones de seguridad correctamente abrochados. Cualquier infracción será sancionada por los Comisarios.

53.2 EQUIPAMIENTO DE LOS AUTOS

53.2.1 En caso de que el organizador proporcione una consola de emergencia de seguridad (sistema de seguimiento), el sistema debe ser de fácil acceso para el conductor y el copiloto cuando están sentados con sus arneses abrochados.

53.2.2 **SEÑALES DE SOS/OK**

Cada auto en competencia llevará un cartel con la señal “SOS” en rojo y en el reverso una señal “OK” en verde que mida por lo menos 42 centímetros x 29,7 centímetros (A3). El letrero debe colocarse en el automóvil y ser fácilmente accesible para ambos conductores.

53.2.3 Cada coche de la competencia debe llevar un triángulo reflectante rojo.

53.3 INCIDENTES EN UNA PRUEBA ESPECIAL

53.3.1 En el caso de un accidente donde se requiere atención médica urgente, se aplica lo siguiente:

- El interruptor SOS en la consola de emergencia debe activarse lo antes posible (si corresponde).
- Cuando sea posible, el letrero rojo "SOS" debe mostrarse de inmediato a los siguientes

automóviles y a cualquier helicóptero que intente ayudar.
- Tan pronto como sea posible, debe colocarse el triángulo reflectante rojo en una posición visible en el mismo lado de la carretera que el automóvil, al menos 50 metros antes de la posición del automóvil, para advertir a los siguientes conductores, incluso si el automóvil está fuera del camino.

53.3.2 Cualquier tripulación a la que se le muestre el cartel rojo "SOS", o que vea un automóvil que ha sufrido un accidente, y no se muestra el signo OK, se detendrá de inmediato y sin excepción para prestar asistencia. Todos los autos siguientes también pararán. El segundo automóvil en la escena procederá a informar al siguiente punto de radio. Los autos subsiguientes deberán dejar una ruta despejada para los vehículos de emergencia. A todas las tripulaciones detenidas por este procedimiento se le asignará un tiempo de acuerdo con el Art. 52

53.3.3 En el caso de un accidente donde no se requiere intervención médica inmediata, o de que un automóvil se detenga por cualquier otro motivo en una Prueba Especial, ya sea temporal o permanentemente, se aplica lo siguiente:
- El interruptor OK en la consola de emergencia debe activarse dentro de un minuto (si corresponde)
- El letrero verde "OK" debe mostrarse de inmediato a los siguientes automóviles o a cualquier helicóptero que intente ayudar.
- Si la tripulación abandona el vehículo, debe mostrar el letrero "OK" para que sea claramente visible para todas las tripulaciones siguientes.
- El triángulo rojo debe colocarse en una posición visible del mismo lado de la carretera que el automóvil detenido, por un miembro de la tripulación al menos 50 metros antes de la posición del automóvil, para advertir a los siguientes conductores, incluso si el auto está fuera del camino.

53.3.4 Si la pantalla de la consola de emergencia muestra SOS, OK o Señal de peligro, entonces esta señal es equivalente a la visualización de la placa SOS / OK o el triángulo reflectante rojo.

53.3.5 Si no fuera posible, por cualquier razón, mostrar la placa OK / SOS en cualquiera de las anteriores situaciones, esto puede ser reemplazado por un lenguaje de señas evidente y claramente comprensible mostrado por la tripulación fuera del auto:
- un brazo y un pulgar hacia arriba para indicar "OK"
- brazos cruzados sobre la cabeza para indicar "SOS"

53.3.6 Cualquier tripulación que pueda cumplir con las reglas anteriores pero no lo haga, será informada por el Director de la Prueba a los Comisarios

53.3.7 El libro de ruta deberá contener una página que indique el procedimiento en caso de accidente.

53.3.8 Cualquier tripulación que se retire de un rally debe informarlo a los organizadores lo antes posible, excepto en caso de fuerza mayor. Cualquier tripulación que no cumpla quedará sujeta a una sanción a criterio de los Comisarios.

53.4 INCIDENTE EN UNA ETAPA ESPECIAL QUE IMPLICA A UNA PERSONA QUE NO ES UNMIEMBRO DE UN EQUIPO

Si una tripulación estuviera involucrada en un accidente en el cual un miembro del público haya sufrido lesiones físicas. El auto debe detenerse inmediatamente, y debe seguir el procedimiento establecido en el Artículo 53.3.1.

53.5 USO DE BANDERAS ROJAS

53.5.1 Bandera Roja electrónica (si corresponde)

Se utilizarán banderas rojas electrónicas en todos los autos de la competencia. Cuando se activa desde el control de rally, la pantalla de la consola de emergencia se pondrá roja y mostrará el mensaje "BANDERA ROJA". Los equipos deben confirmar de inmediato la bandera roja electrónica presionando el botón "RECONOCIMIENTO" y proceder como se especifica en el Art. 53.5.3

53.5.2 Bandera Roja en Puntos de Radio.

La Bandera Roja se mostrará a las tripulaciones solo siguiendo las instrucciones del Director de la Prueba. Las banderas solo se pueden exhibir en los puntos de radio marcados en el libro de ruta y por un oficial que use una chaqueta distintiva del color estipulado en el Apéndice III, Artículo 5.2.7 y en el cual está marcado el símbolo del punto de radio. Las banderas se mostrarán en todos los puntos de radio anteriores al incidente. Debe estar disponible y a mano una bandera roja en cada punto de radio de la Prueba Especial (situada a intervalos de aproximadamente 5 Km.).

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

53.5.3 Significado de una Bandera Roja

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

53.5.4 A una tripulación a la que se le ha mostrado la Bandera Roja se le otorgará un tiempo teórico para el escenario, según el Art. 52.-

53.5.5 Si se utilizan diferentes sistemas de señalización (por ejemplo, luces intermitentes) en Pruebas Súper Especiales, se deben incluir todos los detalles en el Reglamento Particular.

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

53.5.7 Puntos de Bandera Roja durante el reconocimiento.-

Durante el reconocimiento, debe mostrarse un letrero con el símbolo de punto de radio en la ubicación de cada puesto de radio. Esta señal puede ser más pequeña que la utilizada en el rally, pero debe ser claramente visible para las tripulaciones que realizan el reconocimiento para que se puedan observar las ubicaciones

53.6 CHICANAS

53.6.1 Se podrá instalar una chicana para hacer frente a una situación relacionada con la seguridad. Los competidores deberán sortear una sucesión de curvas artificiales diseñadas para reducir su velocidad.

53.6.2 Toda chicana deberá ser mencionada en el borrador del Manual de Seguridad y en el libro de ruta. Deberá implementarse de acuerdo con el Anexo H-5.5.7.1 del Código y con la señalización definida en el Anexo I. La señalización y las marcas que muestren la posición completa de los elementos de la chicana deben colocarse antes del inicio del reconocimiento.-

53.6.3 Se deberá colocar un Juez de Hechos en la chicana para informar sobre cualquier infracción, constituida por el desplazamiento de al menos uno de los elementos de la chicana. Cada infracción será penalizada con 10 segundos.

53.7 CHICANA VIRTUAL (VC)

53.7.1 Se podrá instalar una Chicana Virtual para abordar una situación relacionada con la seguridad, cuando la implementación de una chicana según el Art. 53.6 traiga consigo un peligro adicional a la especial. Los competidores deberán entonces reducir brevemente su velocidad por debajo de 50 km/h, dentro de una zona definida de 150 a 250 metros.

53.7.2 Toda Chicana Virtual deberá ser mencionada en el borrador del Manual de Seguridad y en el Libro de Ruta. Deberá implementarse con las señales definidas en el Anexo I. La señalización deberá colocarse antes del inicio del reconocimiento.

53.7.3 El organizador debe obtener la confirmación por escrito del proveedor del sistema de seguimiento de seguridad de que la cobertura es suficiente para monitorear el cumplimiento de los competidores con la Chicana Virtual. La consola en los vehículos de competencia debe estar diseñada para confirmar visualmente a la tripulación que se ha registrado una velocidad de menos de 50 km/h en la VC y que pueden volver a acelerar.

53.7.4 Un Juez de Hecho equipado con un dispositivo de medición de velocidad debe estar ubicado en la VC para realizar verificaciones adicionales. En caso de discrepancias en las verificaciones, se considerará la velocidad más baja.

53.7.5 Cualquier exceso de velocidad en la VC será penalizado de la siguiente manera:

- 51 a 55 km/h: 10 segundos
- 56 a 60 km/h: 20 segundos
- 61 km/h y más: 1 minuto

53.8 ZONA LENTA (ZL)

53.8.1 Se podrá establecer una Zona Lenta para hacer frente a una situación excepcional relacionada con la seguridad pública. Los competidores deberán mantener su velocidad por debajo de la velocidad máxima establecida para toda la Zona Lenta.

53.8.2 Toda Zona Lenta deberá mencionarse en el borrador del Manual de Seguridad y en el Libro de Ruta. Deberá implementarse con las señales definidas en el Anexo I. La señalización deberá colocarse antes del inicio del reconocimiento.

53.8.3 El organizador deberá obtener la confirmación escrita del proveedor del sistema de seguimiento de seguridad de que la cobertura es suficiente para monitorear la evolución permanente de los competidores en la ZL.

53.8.4 Deberá tener una longitud de entre 500 y 1000 metros. La velocidad máxima en la Zona Lenta podrá ser de 30, 50 o 70 km/h.

53.8.5 Se recomienda encarecidamente que un sistema de respaldo (células de cronometraje o cámaras con marca de tiempo) mida el tiempo que pasa un competidor en la zona de seguridad, en caso de que falle el sistema de seguimiento de seguridad.

53.8.6 La velocidad de los competidores se registra cada 100 metros. Cualquier exceso de velocidad será penalizado de la siguiente manera:

- De 1 a 5 km/h: 10 segundos por registro
- De 6 a 10 km/h: 20 segundos por registro
- 11 km/h y más: 1 minuto por registro

54 RELARGADA LUEGO DEL ABANDONO

54.1 GENERAL

54.1.1 A menos que se indique lo contrario en el Reglamento Particular una tripulación que no haya completado una sección puede reiniciar el rally desde el comienzo de la siguiente sección después del reagrupamiento nocturno a menos que confirme lo contrario con el Director de la Prueba, completando el formulario ubicado en la parte posterior del libro de ruta ('retiro final') y entregándolo al organizador lo antes posible y, si es posible, antes de la publicación del orden de etapa siguiente.

54.1.2 Después de que el Director de la Prueba ha sido informado de un retiro, la tripulación debe entregar su tarjeta de tiempo. Cuando el abandono es en una prueba especial o en un control horario, ese tiempo de prueba especial no se registrará y el Art. 54.2 se aplicará.

54.1.3 En caso de exceder el atraso máximo permitido según el Art. 45 de esta reglamentación, el competidor en cuestión podrá reiniciar después del próximo reagrupamiento nocturno. La penalización de tiempo se aplicará según el Art. 54.2 del CH en el que el competidor en cuestión ha excedido el atraso máximo permitido.

54.1.4 Cualquier tripulación que se haya retirado de una sección el último día del rally no será clasificada.

54.1.5 Cualquier tripulación que se retire deliberadamente con la intención manifiesta de obtener una ventaja será sancionada por los Comisarios, quienes pueden no permitir que la tripulación vuelva a largar. Los Comisarios pueden aplicar sanciones contra el Concurrente y / o la tripulación involucrada de acuerdo con el Artículo 11.9 del Código.

54.2 PENALIZACIONES

54.2.1 Para todas las tripulaciones que reinicien, se aplicará una penalización de tiempo. Por cada Prueba Especial o Prueba Súper Especial no corrida, esta penalización horaria será de 10 minutos.

54.2.2 Esta penalización se agregará al tiempo más rápido de la clase en cada Prueba Especial no corrida, que incluirá también la Prueba Especial o la Prueba Súper Especial en la que la tripulación se retiró.

54.2.3 En caso de que el abandono ocurra después de la última Prueba Especial o Prueba Súper Especial antes de un reagrupamiento nocturno, se considerará que la tripulación abandono en esa última Prueba Especial o Súper Especial.

Si una tripulación afectada ha establecido el mejor tiempo de su clase en esa última Prueba Especial, se tendrá en cuenta su propio tiempo para la aplicación de la penalización de tiempo.

55 REPARACIONES ANTES DE UNA RELARGADA

55.1 UBICACIÓN DEL PARQUE DE SERVICIO Y TIEMPO PERMITIDO

Cualquier vehículo que no termine una sección de acuerdo con lo anterior puede ser reparado a discreción del competidor. Si el vehículo se retiró debido a un accidente, antes de cualquier reparación, los vehículos pueden ser llevados directamente a su área de servicio y esperar bajo las condiciones del Parque Cerrado hasta que el Comisario Técnico de la FIA o el Jefe Técnico den autorización para repararlo o no. Para volver a tomar la salida, todos los vehículos retirados deberán presentarse en el reagrupamiento nocturno antes de la siguiente etapa, a más tardar una

hora antes de la salida programada del primer vehículo

55.2 REVISACION DE COCHES REPARADOS

El automóvil debe conservar su carrocería original, el bloque del motor marcado en la verificación previa al rally y todas las partes selladas. El competidor debe estar representado durante esta nueva revisión en el momento que sea indicado por los organizadores.

ASISTENCIA

56 ASISTENCIA - CONDICIONES GENERALES

56.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA

56.1.1 Desde el primer control horario en adelante, la asistencia a un auto en competencia puede ser efectuada solamente en los parques de asistencia y según lo permitido en el Art. 60 con la excepción de reparaciones a autos que abandonaron y tienen intención de re-largar para la siguiente etapa.

56.1.2 La tripulación, usando solamente el equipo a bordo y sin ninguna asistencia física externa, puede realizar la asistencia en el auto en cualquier momento, excepto donde esté específicamente prohibido.

56.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES PARA LA ASISTENCIA

56.2.1 La presencia de personal del equipo o cualquier vehículo de transporte del equipo (incluyendo helicópteros) está prohibida dentro de un radio de un kilómetro de su auto en competencia, con excepción de:

- en parques de asistencia y en zonas de asistencia remota (ZAR)
- mientras que los autos están en un reagrupamiento
- en zonas de reaprovisionamiento de combustible
- en zonas de colocación de neumáticos
- para un miembro del equipo por auto en áreas oficiales de lavado de autos
- donde lo permita un boletín
- en las Pruebas Especiales (desde la pancarta amarilla de comienzo del control horario hasta la pancarta de stop al final de la Prueba Especial)
- mientras los autos estén en una zona permitida a la prensa
- cuando a los autos en competencia que siguen la ruta prescripta en el libro de ruta (enlaces) usando la(s) misma(s) ruta(s) al mismo tiempo que el personal del equipo, siempre que ellos no se detengan en el mismo lugar y en el mismo momento.

56.2.2 a) Se permite el pasaje de alimentos, bebida, vestimenta e información (clasificaciones, libro de ruta, etc.) hacia o desde la tripulación mientras que los miembros de la tripulación están en:

- en zona de cambio de cubiertas, por el personal autorizado en esa zona solamente
- en los parques de asistencia, en las zonas de asistencia remota y reagrupamientos o mientras que los autos están en zona de prensa.

b) Cuando un reagrupamiento está ubicado cerca del parque de servicio y mientras los miembros de la tripulación esperan registrarse al final de una sección de enlace pueden ir a sus asistencias después de haber cumplido con sus obligaciones con los medios (en caso de haberlo)

56.2.3 Si un auto no puede ser arrancado y manejado por su propia potencia desde el Parque Cerrado al área de asistencia antes de la asistencia, los oficiales/comisarios y/o el personal del equipo tendrán permitido empujarlo o remolcarlo a su box de asistencia.

57 PARQUES DE ASISTENCIA

57.1 GENERALIDADES

Durante todo el rally deberá haber un parque de servicio principal. Los organizadores pueden, sin embargo, presentar a la FIA una justificación para la reubicación durante el rally. Cada competidor es responsable de proteger su área de servicio con una cobertura sobre el piso.

57.2 CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA

El tiempo programado para cada auto en el parque de asistencia será de acuerdo con el itinerario del rally, con la siguiente sugerencia:

57.2.1 15 minutos antes de la primera Prueba Especial después de un reagrupamiento nocturno.

- Las verificaciones técnicas pueden realizarse dentro del parque cerrado.

57.2.2 30 minutos entre dos grupos de Pruebas Especiales

- Precedido de una zona técnica de 3 minutos, la cual puede estar dentro de un reagrupamiento.

57.2.3 45 minutos al final de cada etapa antes de un reagrupamiento nocturno.

10 minutos de verificaciones técnicas pueden ser realizadas dentro del parque cerrado.

57.2.4 10 minutes de asistencia antes de la finalización.

- Precedido de una zona técnica de 10 minutos

57.3 IDENTIFICACIÓN DEL PARQUE DE ASISTENCIA

Los parques de asistencia están indicados en el itinerario del rally con un control horario en la entrada y otro en la salida (la distancia de 25m a que se refiere el apéndice I se reducirá a 5 m)

57.4 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

La velocidad dentro de los parques de asistencia no podrá exceder los 30 kph, o menos si así lo especifica el Reglamento Particular. El incumplimiento de este límite resultará en una sanción que aplicará el Director de la Prueba de la siguiente manera:

- 25 € por kph sobre el límite.-

Cualquier aplicación de este tipo de las sanciones por parte del Director de Prueba será notificada por él al competidor en cuestión.

57.5 ASISTENCIA EXTERNA

Dentro del parque de servicio, está permitido que los oficiales / Comisarios y / o el personal del equipo remolquen, transporten o empujen un automóvil.-

57.6 DISPOSICIÓN DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

57.6.1 El organizador deberá asignar una "Zona de Parque de Asistencia" (definida por longitud, ancho y ubicación) a cada equipo en competencia dentro del parque de asistencia. Todos los vehículos del equipo deberán ser estacionados dentro de su "zona". Estos vehículos deberán llevar placas de Asistencia o Auxiliares.

57.6.2 Cualquier vehículo no estacionado totalmente dentro del área asignada deberá ser ubicado en un área de estacionamiento adyacente al parque de asistencia con acceso peatonal al parque de asistencia. A estos vehículos se les asignará una placa Auxiliar.

57.7 REQUISITOS ADICIONALES PARA LOS CAMPEONATOS SUPLEMENTARIOS

Aplicable solo para el WRC

58 VACIAMIENTO DEL TANQUE Y/O REABASTECIMIENTO EN EL PARQUE DE ASISTENCIA

Cuando sea necesario como parte de la asistencia cambiar el tanque, la bomba o el filtro de combustible, o cualquier otro ítem del circuito de combustible, se permite el vaciado y/o rellenado en un parque de asistencia siempre que:

- El trabajo se realice con el conocimiento del organizador
- Haya un extintor de incendios con operador en stand-by a cargo del competidor
- No se efectúe ningún otro trabajo en el auto mientras esté abierto el circuito de combustible ni durante las operaciones de vaciamiento y/o reabastecimiento
- Se establezca un perímetro de seguridad adecuado alrededor del auto
- Se agregue solamente combustible suficiente para alcanzar la próxima zona de reabastecimiento.

59 ASISTENCIA FLEXIBLE

59.1 GENERALIDADES

La asistencia flexible de 45 minutos permitirá la retirada de autos en competencia del parque cerrado a un parque de asistencia adyacente con controles horarios de ingreso y salida en común. Toda variación tiene que ser publicada en el Reglamento Particular del rally. Se tienen que incluir verificaciones técnicas que duren 10 minutos con régimen de parque cerrado antes de que se lleve a cabo el flexi-service antes de un reagrupamiento nocturno.

59.2 FUNCIONAMIENTO Y PROGRAMACIÓN DE LA ASISTENCIA FLEXIBLE

59.2.1 Las tripulaciones entrarán al parque cerrado para la operación de 45 minutos de asistencia flexible.

Luego, las tripulaciones pueden ingresar al parque de asistencia o dejar su automóvil en el parque cerrado.

59.2.2 El auto en competencia puede ser conducido por un representante autorizado del

competidor solamente una vez desde el parque cerrado al parque de asistencia y viceversa, respetando todas las formalidades de la presentación del carné de control y las penalizaciones relacionadas.

59.2.3 Si un automóvil no pudiera ser encendido y conducido por sus propios medios desde el Parque Cerrado hasta el área de asistencia del servicio flexible, se permitirá a los oficiales y / o al personal del equipo empujar o remolcar el automóvil a su lugar específico en área de asistencia

59.2.4 El auto en competencia puede ser retornado al parque cerrado antes de que hayan finalizado los 45 minutos sin penalización.

59.2.5 El período operativo del tiempo de la asistencia flexible queda a discreción del organizador pero deberá ser declarado en el itinerario del rally.(Véase RRSR Anexo II Art. 4,5)

60 ZONAS DE ASISTENCIA REMOTA (ZAR)

60.1 GENERALIDADES

Se pueden crear zonas de asistencia remota, las cuales deberán:

- ser definidas por un control horario en su entrada y en su salida
- no exceder 15 minutos de duración para ningún auto
- permitir el cambio de neumáticos proporcionado desde un vehículo de asistencia y cualquier asistencia de acuerdo con el artículo estas normas de ZAR
- puede estar precedido por una zona técnica de 3 minutos antes del control horario de entrada
- incorporar una zona de marcado de neumáticos luego del control horario de salida.
- admitir solamente personal autorizado del equipo, como lo indican estas normas de ZAR, los oficiales del rally y los medios de prensa con pases apropiados.
- para aumentar el valor promocional, se insta a los organizadores a ubicar las ZAR enciudades o centros poblados.

60.2 CANTIDAD DE PERSONAS DEL EQUIPO

60.2.1 Cualquier trabajo dentro de la zona definida solo podrá ser realizado por la tripulación más tres miembros del equipo por cuadrilla.

60.2.2 Las zonas deberán ser programadas de manera que las mismas personas del equipo puedan asistir tanto a estas zonas como al parque de asistencia usando una misma ruta recomendada que les haya sido provista. El reaprovisionamiento de los recipientes de bebidas para los pilotos, no se considerará como trabajo sobre el auto.

60.2.3 Ningún personal del equipo que no sea el permitido en los Art. 60.2.1 / 60.2.2 / 60.3.3puede permanecer en la zona.

60.3 EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDAS

60.3.1 En una zona de asistencia remota se permite lo siguiente:

- el uso de gatos, elevadores de chasis, rampas, llaves para tuercas, llaves de torque, herramientas de mano y agua
- el uso de equipos o partes y herramientas llevadas a bordo del auto en competencia
- el uso de herramientas con funcionamiento a batería, incluyendo toda la iluminación necesaria
- la adición de agua a los sistemas del auto, para lo cual se puede usar un dispositivo de llenado
- el uso de equipos y material para purga del líquido de frenos y limpieza del auto

60.3.2 Se deben usar cobertores para el piso.

60.3.3 Se permite tener un auto de competición unido por un cable a una computadora ubicada dentro de la zona de asistencia remota y operada por una persona adicional (que no sea de los 4 del equipo de personal permitido). Esta persona no podrá tocar el auto o cualquier parte que deba ser montada en el mismo.

60.3.4 Se permite la instalación de luces extra sobre o dentro del auto en las zonas de asistencia remota. Las luces extra, los neumáticos y las herramientas necesarias para instalarlos pueden ser transportados a la ZAR en un auto de asistencia.

60.3.5 Cualquier equipo o partes del auto podrán ser dejadas en la zona de asistencia remota y recogidas luego de la partida del auto.

60.4 PASE DE VEHÍCULOS A LAS ZAR

Se expedirá un pase de vehículo por auto en competencia por parte del organizador a fines del transporte al ZAR del personal del equipo y el equipamiento y herramientas admitidos.

60.5 ZONA DE CAMBIO DE CUBIERTAS (ZCC)

En cada área de cambios de cubiertas:

- Se debe definir un control horario en su entrada y salida.
- El tiempo a establecer para la ZCC será de 15 minutos.
- Cualquier trabajo dentro de esta zona solo puede ser realizado por la tripulación mas dos miembro del equipo por tripulación, usando solamente el equipamiento que llevan a bordo del auto de competición, permitiéndose que un miembro del equipo pueda alcanzarles un gato extra y caballetes para cuatro ejes.-
- Sin embargo, los neumáticos adicionales que se utilizarán pueden ser transportados a la zona en un vehículo de servicio y ser preparados por los miembros del equipo para ser instalados en el vehículo de rally.
- Es obligatorio que todos los autos pasen a través de la zona de cambio y se detengan en la zona de marcado, aunque no hayan cambiado las ruedas.
- Una zona de marcado y lectura de código de barras en la cual cada auto debe detenerse, será establecida a la salida de cada zona de cambio de cubiertas.
- El transporte de las ruedas a esa zona, será especificada en el Reglamento Particular de cada rally.
- Cuando un AMN vaya precedido de un reagrupamiento, deberá establecerse una zona técnica de 3 minutos antes de la salida del CH del reagrupamiento.

COMBUSTIBLE - REABASTECIMIENTO

61 REABASTECIMIENTO Y PROCEDIMIENTOS

61.1 UBICACIÓN

61.1.1 Salvo lo dispuesto para el cambio de depósito de combustible, los competidores solo podrán reabastecerse en las zonas de reabastecimiento designadas (RZ) o en las gasolineras comerciales indicadas en el libro de ruta con el pictograma de zona de reabastecimiento (véase el Anexo I-2).

Las zonas de reabastecimiento pueden estar ubicadas:

- a la salida de los parques de asistencia
- a la salida de las zonas de asistencia remota
- en lugares remotos indicados en el libro de ruta

61.1.2 Cualquier zona de reabastecimiento debe figurar en el itinerario del rally y en el libro de ruta. No más de tres RZ diferentes entre dos reagrupamientos nocturnos, uno de ellos en el Parque de Servicio, puede ser programado.

En la medida de lo posible y por razones de seguridad, se recomienda a los organizadores que adapten la longitud de las secciones para evitar el uso de zonas remotas de reabastecimiento de combustible en la ruta del rally. La FIA puede solicitar la modificación de un itinerario que incluya zonas remotas de reabastecimiento injustificadas

61.1.3 La entrada / salida de las zonas de reabastecimiento se marcará con una pancarta azul con el símbolo de una bomba / surtidor, excepto en las estaciones comerciales de carga.

61.1.4 El organizador deberá disponer la presencia de un dispositivo anti fuego y/o la implementación de medidas de seguridad apropiadas en todos los puntos de reabastecimiento de combustible (no se aplica en estaciones de servicio comerciales)

61.1.5 Si no hubiera estaciones comerciales de llenado en la ruta del rally, el organizador podrá arreglar la distribución de un suministrador de combustible, de conformidad con el Anexo J, a las tripulaciones vía un sistema centralizado. Dichos puntos de reabastecimiento deberán respetar todas las condiciones de seguridad.

61.2 PROCEDIMIENTO EN LAS RZ

61.2.1 Solamente se permiten las acciones que se producen dentro de las ZR directamente involucradas en el reabastecimiento de vehículos en competencia.

61.2.2 En todas las RZ se aplicará el límite de velocidad de 5 kph.

61.2.3 **P**ara acceder a la RZ, todo el personal involucrado en las operaciones de reabastecimiento de combustible debe usar ropa que brinde una protección adecuada contra el fuego e incluya al menos: pantalón largo, camiseta de manga larga, zapatos cerrados, guantes y pasamontañas.

61.2.4 El proveedor de combustible o el organizador, cualquiera que fuera responsable de la zona de reabastecimiento, es responsable de proteger el piso con una Alfombra Ambiental que debe estar compuesta de una parte superior absorbente y una parte inferior impermeable. El Reglamento Particular deberá indicar cuándo se delega esta obligación en el competidor.

61.2.5 Las responsabilidades sobre los reabastecimientos son exclusivas del competidor.

61.2.6 Los motores se deberán estar apagados durante la operación de reabastecimiento.

61.2.7 Se requiere que la tripulación permanezca fuera del auto durante el reabastecimiento.
61.2.8 Únicamente a efectos de la asistencia en el procedimiento de reabastecimiento de su auto, dos miembros del equipo de cada tripulación pueden acceder a la RZ.

61.2.9 La tripulación, los dos miembros del equipo y/o los oficiales pueden empujar un vehículo fuera del RZ sin incurrir en una penalización..-

61.3 PROCEDIMIENTO EN ESTACIONES DE SERVICIO COMERCIALES

61.3.1 Los conductores pueden usar combustible disponible comercialmente en estaciones de servicio comerciales o en puntos de distribución del organizador que se encuentren marcados en el libro de ruta. Este combustible debe dispensarse directamente en el tanque del auto en competencia.
61.3.2 La tribulación debe usar exclusivamente el equipamiento a bordo y solo las bombas, sin asistencia física externa.
61.3.3 Aquellos autos equipados solo con acoplamientos para reabastecimiento de combustible especificados por la FIA que usen combustible de estaciones de servicio comerciales deben transportar el adaptador en el auto y mostrarlo en la inspección técnica previa al rally.

62 USO DE COMBUSTIBLE

62.1 Para estas reglamentaciones, por favor refiérase a los reglamentos pertinentes del campeonato. Todo tipo de combustible debe cumplir con el apéndice J Art. 252.9.-

62.2 Si no se exige un suministro de combustible único en las normas del Campeonato correspondiente, un organizador puede imponer el Reglamento Particular del evento, después de la aprobación previa de la FIA, el uso de un Combustible Sostenible Avanzado (AS) como se define en el Art. 252.9.3 del Apéndice J.

PARQUE CERRADO

63 REGLAS DEL PARQUE CERRADO

63.1 APLICACIÓN

Los autos están sujetos a las reglas del parque cerrado:
63.1.1 A partir del momento en que ingresan a un parque de reagrupamiento hasta que salen del mismo
63.1.2 A partir del momento en que ingresan y/o hacen el registro en un área de control hasta que salen del mismo
63.1.3 A partir del momento en que llegan al final del rally hasta que los Comisarios Deportivos hayan autorizado la apertura del parque cerrado.

63.2 PERSONAL AUTORIZADO EN EL PARQUE CERRADO

63.2.1 Apenas se estacione el auto en el parque cerrado, los pilotos deben detener el motor y la tripulación debe dejar el parque cerrado con el vehiculo desbloqueado (puertas, capo, maletero). Nadie, excepto los oficiales del rally que desempeñen una función específica, podrá acceder al parque cerrado.
63.2.2 Las tripulaciones pueden ingresar al parque cerrado 10 minutos antes de su tiempo de largada.

63.3 EMPUJAR UN AUTO EN EL PARQUE CERRADO

Solamente los oficiales y/o los miembros de la tripulación están autorizados a empujar o remolcar el auto en competencia dentro del parque cerrado.

63.4 FUNDAS PARA AUTOS

No se permite el uso de fundas para autos.

63.5 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO

63.5.1. Si los comisarios técnicos consideran que el estado de un auto ha desmejorado lo suficiente como para que la seguridad pueda estar afectada, con el permiso del Delegado Técnico de la FIA y en presencia de un comisario técnico, un integrante del equipo puede reparar o cambiar ítems de seguridad homologados por la FIA en conformidad con el Anexo J, si dichos ítems están incluidos en una lista técnica de la FIA e instalados en el auto (es decir, cinturón de seguridad, extinguidor de fuego, etc.)

63.5.2. Con el consentimiento previo del Director de la Prueba y bajo la supervisión de un oficial o un comisario técnico, la tripulación y hasta 3 integrantes del personal del equipo podrán cambiar una o más ventanas

63.5.3. Si el tiempo tomado para completar las reparaciones mencionadas resulta en demoras más allá de las previstas originalmente para el tiempo de largada, la tripulación recibirá un nuevo tiempo de largada a partir de la terminación de la reparación, para lo cual la sanción es de 1 minuto por minuto o fracción de minuto pero que no puede exceder la tiempo máximo permitido según lo dispuesto en el reglamento pertinente.-

63.6 ACTIVACION DEL SISTEMA DE CORTE DE COMBUSTIBLE
Solo aplicable en WRC

63.7 PARQUE CERRADO DESPUES DEL FINAL DEL RALLY
Los sistemas de seguimiento y las cámaras a bordo proporcionados por el organizador pueden ser removidos dentro del Parque Cerrado solamente con la autorización del Delegado o Comisario Técnico de la FIA y bajo el control de un oficial deportivo

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS DESPUÉS DEL RALLY

64 RESULTADOS DEL RALLY

64.1 ESTABLECIMIENTO DE LOS RESULTADOS
Los resultados se establecen sumando los tiempos empleados en las Pruebas Especiales, más las penalizaciones horarias en las que se haya incurrido durante los enlaces, más las restantes penalizaciones expresadas en tiempo.

64.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS
Durante el rally, las clasificaciones a ser publicadas serán las siguientes:
64.2.1 Clasificaciones no Oficiales: clasificaciones distribuidas por el organizador durante el rally
64.2.2 Clasificaciones Parciales no Oficiales: clasificaciones publicadas al final de una etapa.
64.2.3 Clasificación Provisoria: clasificación publicada por el organizador al final de rally.
64.2.4 Clasificación Final: clasificación aprobada por los Comisarios.
64.2.5 En caso de que se demore una lista de largada y/o la publicación de la Clasificación Provisoria, el Director de la Prueba deberá informar un nuevo horario de publicación en el o los tableros oficiales.

64.3 EMPATE EN UNA ETAPA O EN EL RALLY
64.3.1 En caso de empate en un rally, el competidor que haya empleado el mejor tiempo en la primera Prueba Especial, teniendo en cuenta que no sea una Prueba Súper Especial, será proclamado ganador. Si esto no fuera suficiente, se tendrán en cuenta los tiempos del segundo, tercero, cuarto, etc. en Pruebas Especiales. Esto es aplicable en cualquier instancia durante el rally.-

64.4 PROMOCIÓN DE LOS RESULTADOS
Se prohíbe publicar cualquier tipo de publicidad que promocione el resultado de una etapa o de un rally. Sin embargo, los competidores podrán hacer alusión a "ganar" una etapa en notas de prensa, siempre que no se implique que dicho resultado tenga relación con la totalidad del rally.

65 PROTESTAS Y APELACIONES

65.1 PRESENTACIÓN DE UNA PROTESTA O APELACIÓN
Todas las protestas y/o apelaciones deberán ser formuladas de acuerdo con lo estipulado en los Capítulos 13 y 15 del Código y, cuando corresponda, con las Reglas Judiciales y Disciplinarias de la FIA.-

65.2 DERECHO DE PROTESTA
65.2.1 El derecho de reclamación es de 1000 € (o su equivalente en dólares estadounidenses durante el día) y debe abonarse en efectivo o mediante transferencia bancaria.
65.2.2 Si la tasa se paga mediante transferencia bancaria, la queja debe ir acompañada de un comprobante de pago. En caso de incumplimiento, o si los Comisarios consideran que el comprobante de pago no es satisfactorio, la reclamación no es admisible.

65.2.3 Los datos bancarios que se utilizarán son: Crédit du Nord
50, rue d'Anjou F-75008 PARIS
Código bancario: 30076
Código contador: 02020
Número de cuenta: 25368000200 - clave RIB 34
Código IBAN: FR 76 3007 6020 2026 3680 0020 034
Código Swift: NORDFRPP
Debe indicarse claramente el motivo de la transferencia.

65.2.4 Si la queja es aceptada o se considera parcialmente fundada de acuerdo con el Art. 13.10.2 del Código, la FIA devolverá el depósito, una vez recibida la decisión de los Comisarios correspondientes.

65.2.5 A menos que la equidad exija lo contrario, si la petición de revisión se admite de conformidad con el Art. 14.4.3 del Código, la FIA devolverá el depósito una vez recibida la decisión pertinente de los comisarios deportivos.

65.3 DEPÓSITO ADICIONAL

65.3.1 En caso de que la protesta requiera el desmantelamiento o re-ensamblaje deuna parte del **auto** los Comisarios pueden especificar un depósito adicional de acuerdo con el Art. 13.4.3 del Código Deportivo Internacional**.**

65.3.2 ASIGNACION DE COSTOS

Los gastos incurridos en el trabajo y en el transporte del automóvil correrán a cargo del Reclamante si la protesta es infundada, o del competidor contra el cual se presenta la protesta si es confirmada.
Si se considera parcialmente fundado, el depósito adicional puede devolverse en partes.
Si la protesta es infundada, y si los gastos incurridos por la protesta (escrutinio, transporte, etc.) son superiores al monto del depósito adicional, la diferencia correrá a cargo del reclamante. Por el contrario, si los gastos son menores, se devolverá la d**if**erencia

65.4 APELACIONES

El Arancel Internacional de Apelación será publicado anualmente por la FIA.

66 ENTREGA DE PREMIOS DEL RALLY

66.1 CEREMONIA DEL PODIO

El aspecto competitivo del rally finalizará en el “Ingreso al último Control Horario”.

66.2 ENTREGA DE PREMIOS

Los premios para todos los competidores / tripulaciones serán otorgados sobre la rampa, excepto el primero, segundo y tercero en la clasificación general, los cuales se harán al estilo olímpico usando un podio. Si un organizador lo desea, puede realizarse una reunión social / cívica / de auspiciantes esa misma noche. Si se considera conveniente la asistencia de alguna tripulación, esto deberá incluirse en el Reglamento Particular.

67 ENTREGA ANUAL DE PREMIOS DE LA FIA

67.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA

Cualquier piloto o copiloto que gane un Campeonato de la FIA deberá estar presente en la ceremonia anual de entrega de premios de la FIA, si es invitado por ésta.

67.2 AUSENCIA

Salvo en casos de fuerza mayor, toda ausencia resultará en la imposición de una multa por parte de la FIA.

PRUEBAS

68 PRUEBAS

Aplicable solo para el WRC y ERC

V6 - CAMPEONATO FIA CODASUR DE RALLY

PRINCIPIOS GENERALES

1. CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO

La FIA organiza los campeonatos de rally regionales de la FIA (los Campeonatos) que son propiedad de la FIA. Las siguientes normas se aplican a uno o más de los siguientes campeonatos específicos:

- Campeonato FIA Codasur de Rally para Pilotos y Copilotos
- Campeonato FIA Codasur 2 de Rally para Pilotos y Copilotos
- Campeonato FIA Codasur 3 de Rally para Pilotos y Copilotos
- Campeonato FIA Codasur 4 de Rally para Pilotos y Copilotos
- Campeonato de Rally FIA Master Codasur para Pilotos

CAMPEONATO Y PUNTOS

3 REQUISITOS DEL CAMPEONATO

GENERALIDADES

Se establecen dos tipos de eventos para la disputa del campeonato
. Eventos regulares: dos etapas - distancia total entre 140 y 180 Km. de recorrido
. Evento especial: Última prueba del Campeonato

3.1 *ATRIBUCIÖN DE PUNTOS*

3.1.1 Se otorgarán puntos por cada evento de acuerdo con la escala dada en el Artículo 3.1.1 del Reglamento General.
Si la prueba es un Evento Especial otorgará un 50% más en el puntaje de la clasificación general absoluta y por clases, respecto del que se asigna en los Eventos Regulares

3.1.6 En cada Prueba Especial, excepto la Power Stage (si se organiza), se otorgará un Punto de Prueba Especial a cada uno de los pilotos y copilotos que hayan marcado el tiempo más rápido de Prueba Especial. Cuando dos (o más) tripulaciones hayan marcado el mismo tiempo más rápido, todas ellas recibirán un Punto de Prueba Especial.
No se otorgarán Puntos de Prueba Especial:
- a una tripulación a la que se le haya asignado un tiempo teórico;
- cuando más del 50 % de las tripulaciones hayan obtenido un tiempo teórico en una Prueba Especial en particular;
- a una tripulación que haya realizado una salida en falso durante una Prueba Especial o que no complete la Prueba Especial correctamente.

3.2 *CANTIDAD DE RESULTADOS PARA LA CLASIFICACIÓN FINAL DEL CAMPEONATO*

El número máximo de resultados que se tendrán en cuenta en el Campeonato será igual al número de rallyes efectivamente disputados durante la temporada, menos uno.

3.3 *REQUISITOS MÍNIMOS DE PARTICIPACIÓN*

Para obtener el título de Campeón Regional FIA Codasur o ingresar en las clasificaciones generales del campeonato, será necesario haber participado en un mínimo de tres (3) eventos.

3.4 *CANTIDAD DE RALLIES DEL CAMPEONATO*

El campeonato está compuesto de cinco (5) eventos como máximo, los cuales deberán tener lugar en la Región Codasur de la FIA

3.5 *INSCRIPCIONES*

No aplican las inscripciones previas al Campeonato FIA Codasur

4.4 CAMPEONATO DE RALLY MÁSTER CODASUR

4.4.1 El Campeonato de Rally Master CODASUR de la FIA para Pilotos está reservado a los pilotos mayores de 50 años al 1 de enero del año de disputa del campeonato y que no estén en la lista de Pilotos Prioritarios de la FIA definida en el Art. 9.1.

4.4.2 No existe una distribución específica de puntos para el Campeonato de Rally Master CODASUR: los puntos son los otorgados según el Art. 3.1.

6. CAMPEONATOS DE APOYO

6.1 *CAMPEONATO DE RALLY FIA CODASUR 2 PARA PILOTOS Y COPILOTOS*

El Campeonato de Rally FIA CODASUR 2 es un Campeonato para los pilotos y copilotos que participan en los eventos con autos de clase RC2N, tal como se define en la variante V6 Art. 12.2.

6.2 *CAMPEONATO DE RALLY FIA CODASUR 3 PARA PILOTOS Y COPILOTOS*

El Campeonato de Rally FIA CODASUR 3 es un Campeonato para pilotos y copilotos que participan en los eventos con autos del grupo Rally3 que cumplan con el Anexo J de la FIA

6.3 *CAMPEONATO DE RALLY FIA CODASUR 4 PARA PILOTOS Y COPILOTOS*

El Campeonato de Rally FIA CODASUR 4 es un Campeonato para pilotos y copilotos que participan en los eventos con autos de las clases RC4 y RC5 que cumplan con el Anexo J de la FIA

6.4 *PUNTOS*

Habrá una clasificación por separado de los pilotos y los copilotos elegibles para sumar puntos. La obtención de esos puntos será extraída de la clasificación final. Los puntos registrados en cada campeonato estarán siempre a nombre del piloto y copiloto

10. CARACTERÍSTICAS DE LOS EVENTOS

10.1 *DURACIÓN Y CRONOGRAMA*

Los rallies deberán ajustarse a la siguiente programación

Jueves: reconocimientos - verificaciones administrativas - verificaciones técnicas
Viernes: reconocimientos - verificaciones técnicas - Shakedown - Prueba Clasificatoria (opcional) - Prueba Súper Especial (opcional).

La Ceremonia de largada (si se encuentra incluida en el programa) podrá realizarse el día jueves o el día viernes previo al inicio de la Etapa 1.

Sábado: Etapa 1
Domingo: Etapa 2 - Ceremonia de entrega de premios

10.2 *DISTANCIAS*

La distancia total de las Prueba Especiales en pruebas regulares debe ser de entre 140 kilómetros y 180 kilómetros, dividida en dos etapas.
La distancia total de las Pruebas Especiales en pruebas compartidas con el WRC será acordada entre FIA Codasur y el Organizador y mencionada en el Reglamento Particular
Si la prueba es considerada un Evento Especial la distancia total de Pruebas Especiales debe ser de entre 170 y 200 kilómetros, dividida en dos etapas.
La extensión de las etapas se debe considerar dentro de un mínimo de 35% y un máximo de 65% de ese recorrido.
La distancia máxima de las Pruebas Especiales no debe exceder de 40 Km.
Se recomienda como velocidad promedio máxima en Pruebas Especiales, no superar los 130 Km/h.
Si la distancia entre parques de asistencia supera los 80 Km. debe disponerse una zona suplementaria de reabastecimiento.

10.3 *SUPERFICIES*

Las superficies de los caminos a utilizar en las Pruebas Especiales pueden ser tierra o pavimento

OFICIALES

11. OFICIALES Y DELEGADOS

11.2 *DELEGADOS FIA - CODASUR*

Se designará un mínimo de los siguientes Delegados por parte de la FIA / Codasur:

11.2.1 *DELEGADO TÉCNICO DE FIA / CODASUR*

El Delegado Técnico de la FIA / Codasur actuará en coordinación con el Director de la Prueba y será el principal responsable por todos los asuntos técnicos.

11.2.2 *OBSERVADORES DE FIA / CODASUR*

El o los observadores de la FIA / Codasur revisarán todos los aspectos del rally y completarán el informe de la FIA que corresponda.

AUTOS ADMITIDOS

12. AUTOS ADMITIDOS EN LOS CAMPEONATOS REGIONALES DE FIA CODASUR

12.2 ***DISPOSICIONES ADICIONALES***

- Los autos Maxi Rally de 2400cc atmosféricos y 1600cc turbo están permitidos en la clase RC2.
- Los autos del grupo NR4 sobre 2000cc (N4 actual) forman una clase separada llamada RC2N

12.4 AUTOS NACIONALES/REGIONALES

12.4.6 Además, se permitirá que autos con la aprobación de las ADN/Codasur puedan competir y obtener puntos en el campeonato.
Las solicitudes para la aprobación de estos autos por Codasur, deben ser enviadas a la Comisión de Rally de Codasur adjuntando la documentación correspondiente.
Será necesario que los autos alcancen los requisitos/criterios específicos determinados por FIA/Codasur.
En las clases RC4 y RC5 se admitirán autos con homologaciones ADN/Codasur además de aquellos con homologaciones FIA.

COMPONENTES MECÁNICOS

16. COMPONENTES MECÁNICOS

16.1 ***REMPLAZO DE MOTOR***

16.1.1 En caso de fallas del motor entre la verificación técnica y el primer control horario (CH0), se permite su remplazo, sin penalización.
Esta acción deberá ser verificada por el delegado técnico previo al control horario mencionado.

16.2 ***TURBOCOMPRESORES***

16.2.3 En Codasur no se sellan los turbocompresores de repuesto en la verificación técnica previa. Se sellarán durante el evento en caso de ser utilizados.

16.3 ***TRANSMISIONES***

16.3.2 En Codasur no se sellan los componentes de transmisiones de repuesto en la verificación técnica previa. Se sellarán durante el evento en caso de ser utilizados.

18. REQUISITOS ADICIONALES DEL AUTO

18.2 SISTEMA DE RASTREO

Para el Campeonato Regional FIA Codasur de Rally, no es obligatorio el uso de un sistema de rastreo electrónico de seguridad a bordo, pero es altamente recomendado

DOCUMENTOS ESTÁNDAR

19. DOCUMENTOS ESTÁNDAR DE LA FIA

19.1 ***GENERALIDADES***

La Guía Oficial de Rally no es obligatoria para los campeonatos de rally de FIA Codasur.

21. COBERTURA DEL SEGURO

21.1 DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DEL SEGURO

21.1.1 El importe cubierto deberá expresarse en dólares estadounidenses, euros o moneda local. El organizador deberá indicar el tipo de cambio en dólares estadounidenses y euros en el Reglamento Particular.

INSCRIPCIONES

22. FECHA DE CIERRE DE INSCRIPCIONES

22.1 *FECHA DE CIERRE DE INSCRIPCIONES*

22.2 La fecha de cierre de las inscripciones se mencionará en los Reglamentos Particulares.
Para las tripulaciones extranjeras se recomienda el cierre de inscripciones, una semana antes del inicio de las verificaciones administrativas, a los efectos de realizar los tramite aduaneros de orden por parte de la organización.
Para las tripulaciones nacionales se recomienda hasta el día martes de la semana en que se realizará el evento.

24. ARANCELES DE INSCRIPCIÓN

24.4 ARANCELES DE INSCRIPCIÓN PARA COMPETIDORES EXTRANJEROS

Es opcional para el organizador que, los participantes que presenten licencias no emitidas en el país del organizador, no abonen derechos de inscripción

IDENTIFICACIÓN DEL AUTO

27. NÚMEROS DE COMPETENCIA Y PUBLICIDAD

27.3 VENTANAS TRASERAS

No se aplica en FIA Codasur.

27.6 PLACA FRONTAL

Opcional en FIA Codasur.

29 PUBLICIDAD

29.3 PUBLICIDAD OBLIGATORIA DEL ORGANIZADOR

El organizador dispondrá de un panel de 40 cm. de alto por 25 cm. de ancho, que debe ser colocado en la parte delantera de las puertas frontales.

RECONOCIMIENTO

35. RECONOCIMIENTOS

35.4.5 SHAKEDOWN / PRUEBA CLASIFICATORIA

Es obligatorio incluir el recorrido del Shakedown y el de la Prueba Clasificatoria, si es que ésta ha sido programada, en el esquema de reconocimientos.

SHAKEDOWN - PRUEBA CLASIFICATORIA (QUALIFYING STAGE)

36. SHAKEDOWN

36.2 DESARROLLO DEL SHAKEDOWN

36.2.5 El Shakedown se realizará en grupos de por lo menos una hora de duración. La integración de los grupos (tracción integral y tracción simple) se informará a través de un boletín.

37. PRUEBA CLASIFICATORIA

37.1 *GENERALIDADES*

37.1.1 En forma opcional, el organizador podrá llevar a cabo una Prueba Clasificatoria en la que participarán los pilotos inscriptos de las clases RC2 y RC2N, para establecer el orden de largada de la etapa 1
Si la cantidad de inscriptos lo justifica y si el organizador lo considera conveniente, la prueba clasificatoria puede ser programada únicamente para pilotos inscriptos en la clase RC2.

37.1.2 La participación en la Prueba Clasificatoria no es obligatoria salvo que el organizador especifique lo contrario en el Reglamento Particular de la prueba, detallando en este caso las penalizaciones por la no concurrencia.

37.8 POSICIONES DE SALIDA PARA LA ETAPA 1

37.8.1 Los 10 primeros pilotos clasificados en la Prueba Clasificatoria formarán el orden de largada por delante de los demás pilotos. Este número podrá ser inferior en función del número de inscriptos en las clases mencionadas en el Art. 37.1.1.
Estas posiciones no corresponden a una Prueba Súper Especial programada como inicio del rally.

LARGADAS Y RELARGADAS

41. ORDEN DE LARGADA E INTERVALOS
41.3 *ORDEN DE LARGADA DE LA ETAPA 1*

41.3.1 Numeración y Orden de Largada
La numeración de los automóviles será determinada por los organizadores y FIA Codasur teniendo en cuenta las prioridades de los participantes, la posición que ocupan en el campeonato y las características técnicas de los automóviles.
Para la primera prueba del campeonato también se tomará en cuenta la clasificación final del certamen anterior.
En todas las pruebas denominadas "Evento regular" si participa quien haya sido campeón absoluto FIA Codasur del año precedente, le será asignado el número 1

41.3.1.1 En caso de que la Prueba Clasificatoria sea disputada
. Los 10 primeros lugares, de acuerdo a la posición que hayan elegido esos participantes. En caso de ser la cantidad menor de 10, también elegirán su posición entre el orden 1 y 10 los que la hayan realizado
. A partir del puesto 11, y cubriendo también los lugares que hayan quedado libres si son menos de 10, la que determine la dirección de carrera con el acuerdo de los Comisaros Deportivos
. Si la Prueba Clasificatoria estaba programada y no pudo realizarse, se procederá según se establece el Art. 41.3.

41.3.2 En caso en que la Prueba Clasificatoria no ha sido programada,
Será el que determine el Director de la Prueba con el acuerdo de los Comisarios Deportivos

41.4 Además de lo descripto en este Art. del Reglamento Regional FIA, para el orden la largada de la etapa 2 los pilotos de las Clases RC2 y RC2N se ordenarán en un solo grupo.

41.5 INTERVALO DE LARGADA
Las veinte (20) primeras tripulaciones que larguen cada etapa estarán distanciadas entre sí por un intervalo de dos (2) minutos. Para las siguientes el intervalo será de por lo menos un (1) minuto.

PRUEBAS ESPECIALES

51. PRUEBA SÚPER ESPECIAL

51.4 NO CUMPLIR CON LA PRUEBA SÚPER ESPECIAL DE INICIO DE LA ETAPA 1
Para las tripulaciones que no se presentaran a largar la Prueba Súper Especial que se realice como sección 1 de la etapa 1 (si la hubiera), que tuvieran fallas durante su disputa o quedaran detenidos entre el final de la prueba súper especial y el parque de asistencia o el reagrupamiento nocturno, según corresponda, y no pudieran llegar a este por sus propios medios, se le permitirá realizar reparaciones y continuar la prueba desde el control horario de salida del reagrupamiento nocturno.
El vehículo podrá ser reparado a discreción del competidor. Sin embargo, deberá ser ingresado al reagrupamiento nocturno antes de la siguiente sección, a más tardar una hora antes de la salida programada para el primer vehículo.
El tiempo que se le otorgará para la Prueba Súper Especial a las tripulaciones involucradas en esta condición, será indicado en el Reglamento Particular de la prueba.

ASISTENCIA

57. PARQUE DE ASISTENCIA

57.2 CRONOGRAMA DEL PARQUE DE ASISTENCIA

57.2.2 Treinta (30) minutos entre dos grupos de Pruebas Especiales.
FIA Codasur asigna un período de tiempo flexible de 15 minutos, antes de la entrada a los Parques de Asistencia intermedios.

RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS LUEGO DEL EVENTO

66. ENTREGA DE PREMIOS DE RALLY

66.2. ENTREGA DE PREMIOS

Las tripulaciones deberán presentarse la entrega de premios con el buzo de competición y usarlo en forma correcta.
Las tripulaciones deben cumplir con las condiciones acordadas entre Codasur y los auspiciantes del Campeonato. El no cumplimiento será informado a los Comisarios Deportivos quienes podrán aplicar una sanción de acuerdo a lo mencionado en el Art. 12 del CDI. Las condiciones serán mencionadas en el Reglamento Particular de la Prueba o en un boletín.

67. PREMIO ANUAL

67.1 *ENTREGA DE PREMIOS DE LA FIA*

Lista de Títulos de FIA CODASUR

La FIA otorgará los siguientes títulos para cada campeonato anual**:**
Campeón FIA-Codasur de Rally (*)
(*) Aplicable a piloto y copiloto

67.3 *ENTREGA DE PREMIOS DE CODASUR*

Lista de Títulos de FIA CODASUR

CODASUR otorgará los siguientes títulos para cada campeona anual**:**
Campeón FIA Codasur de Rally (*)
Campeón FIA Master Codasur de Pilotos
Campeón FIA Codasur 2 de Rally (*)
Campeón FIA Codasur 3 de Rally (*)
Campeón FIA Codasur 4 de Rally (*)

(*) Aplicable a piloto y copiloto

ANEXOS
CAMPEONATOS REGIONALES DE RALLY DE LA FIA 2026

ÍNDICE

ANEXO I **SEÑALES DE CONTROL**

ANEXO II **DOCUMENTOS ESTÁNDAR**

	DOCUMENTO	DISPONIBILIDAD
1	Reglamento Particular	Sitio Web - Impresión Opcional
2	Boletines	Sitio Web - Impresión Opcional
3	Guia de Rally	Sitio Web - Impresión Opcional
4	Itinerario	Sitio Web
5	Libro de Ruta	Sitio Web
6	Carne de Control	Sitio Web
7	Formulario estandar de Inscripcion	Sitio Web - Impresión Opcional
8	Listas de inscriptos	Sitio Web - Impresión Opcional
9	Lista de Largada y Resultados de Rally	Sitio Web - Impresión Opcional
10	Libro de Seguridad de los Medios	Sitio Web - Impresión Opcional

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 VI **TARIFAS DE INSCRIPCION, PAQUETE ADMINISTRATIVO Y PASES PERMANENTES**
(Ver Reglamento del Campeonato Mundial de Rally de la FIA)

ANEXO VII **SECUENCIA DE LUCES DE SALIDA**
(Ver Reglamento del Campeonato Mundial de Rally de la FIA)

ANEXO IX: **ESPECIFICACIONES DE LOS REQUISITOS ORGANIZATIVOS** (solo para organizadores, sin valor reglamentario para los competidores)

ANEXO XIV **DECLARACIÓN Y COMPROMISOS DEL PILOTO**

ANNEXE I — SIGNALISATION DES CONTRÔLES

APPENDIX I - CONTROL SIGNS

1. ZONES DE CONTROLE

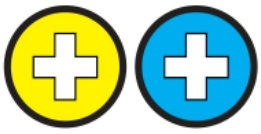
1. CONTROL ZONES

CONTROL ZONE (diameter of signs: about 70cm) *ZONE DE CONTRÔLE (diamètre des panneaux de signalisation : 70 cm environ)*				
Direction of travel *Sens du parcours*	⇨	⇨		⇨
	YELLOW SIGNS Zone entry *PANNEAUX JAUNES* *Début de zone*	RED SIGNS Compulsory stop *PANNEAUX ROUGES* *Arrêt obligatoire*		BEIGE SIGNS End of zone *PANNEAUX BEIGES* *Fin de zone*
PASSAGE CONTROL ***CONTRÔLE DE PASSAGE***	←25 m min→	←25 m→		
TIME CONTROL ***CONTRÔLE HORAIRE***	←25 m min→	←25 m→		
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE ***CH ENTREE PARC D'ASSISTANCE***	←5 m→	←5 m→		
TC AT SERVICE PARK EXIT ***CH SORTIE PARC D'ASSISTANCE***	←5 m→	←5 m→	Usually leads to RA and/or TZ *Mène généralement à une aire de ravitaillement et/ou une zone pneumatiques.*	
TIME CONTROL AND SS START ***CH ET DEPART D'ES***	←25 m min→	←50-200 m→ ←25 m→		
With optional Tyre Warming Zone ***Avec Zone de Chauffe des Pneus optionnelle***	←25 m min→	← 500 m min→ ← 100 m min→ ← 25 m→		
END OF SS ***FIN D'ES***	←100 m→	←min. 200m→ STOP ←25 m→		
COMPETITOR SAFETY (diameter of the signs: about 70cm) ***SECURITE DES CONCURRENTS (diamètre des panneaux : 70 cm environ)***				
RADIO POINT ***POINT RADIO***	←100 m→			
MEDICAL VEHICLE POINT ***VEHICULE MEDICAL***	←100 m→			
CHICANE ***CHICANE***	or		Signs at the entrance to the chicane *Panneaux placés à l'entrée de la chicane*	
VIRTUAL CHICANE ***CHICANE VIRTUELLE***	VC 300m ←100 m→ VC 200m ←100 m→ VC 100m ←100 m→ VC 50 km/h ←150-250 m→			
SLOW ZONE ***ZONE DE RALENTISSEMENT***	SZ 300m ←100 m→ SZ 200m ←100 m→ SZ 100m ←100 m→ SZ 50 km/h or SZ 50 km/h or SZ 70 km/h ←500-1000 m→			

OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (diameter of the signs: about 70cm) ***AUTRES PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD DE LA FIA (diamètre des panneaux : 70 cm environ)***				
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND *SYMBOLE BLANC SUR FOND JAUNE*	WHITE OR BLACK SYMBOL ON A BLUE BACKGROUND *SYMBOLE BLANC OU NOIR SUR FOND BLEU*		
TYRE MARKING / CHECKING ***MARQUAGE / VERIFICATION DES PNEUS***			One sign for all tyre operations *Un panneau pour toutes les opérations liées aux pneus*	
REFUELLING AREA ***AIRE DE RAVITAILLEMENT***			One sign for all refuel operations *Un panneau pour toutes les opérations liées aux ravitaillements*	
SERVICE AREAS ***AIRES DE SERVICE***			One sign for service operations *Un panneau pour toutes les opérations liées aux assistances*	
MEDIA ZONES ***ZONES MEDIAS***			One sign for media zones *Un panneau pour les zones réservées aux médias*	

Les distances devront être respectées dans toute la mesure du possible. *Distances shall be respected as near as practically possible.*

2. PANNEAUX DE SIGNALISATION STANDARD FIA 2. FIA STANDARD SIGN BOARDS

TIME CONTROL ***CONTRÔLE HORAIRE*** Color of control zone entry: **YELLOW** Color of control: **RED** *Couleur de début de zone : **JAUNE*** *Couleur du contrôle : **ROUGE***	**TYRE WARMING ZONE** ***ZONE DE CHAUFFE DES PNEUS*** Color: **BLUE** *Couleur : **BLEU***	**SS START** ***DEPART D'ES*** Color: **RED** *Couleur : **ROUGE***
RADIO POINT ***POINT RADIO*** Color of the warning: **YELLOW** Color of the point: **BLUE** *Couleur de l'avertisseur : **JAUNE*** *Couleur du point : **BLEU***	**MEDICAL VEHICLE POINT** ***VEHICULE MEDICAL***  Color of the warning: **YELLOW** Color of the point: **BLUE** *Couleur de l'avertisseur : **JAUNE*** *Couleur du point : **BLEU***	**CHICANE** ***CHICANE*** Color: **YELLOW** *Couleur : **JAUNE***
VIRTAL CHICANE ***CHICANE VIRTUELLE*** Color of distance countdown: **YELLOW** Color of control: **RED** *Couleur de décompte de distance : **JAUNE*** *Couleur du contrôle : **ROUGE***	**SLOW ZONE** ***ZONE DE RALENTISSEMENT*** Color of distance countdown: **YELLOW** Color of control: **RED** *Couleur de décompte de distance : **JAUNE*** *Couleur du contrôle : **ROUGE***	**FLYING FINISH LINE** ***LIGNE D'ARRIVEE LANCEE*** Color of control zone entry: **YELLOW** Color of control: **RED** *Couleur de début de zone : **JAUNE*** *Couleur du contrôle : **ROUGE***

104 - Published on 11/12/24

STOP CONTROL ***CONTRÔLE STOP*** Color: **RED** Couleur : ***ROUGE***	**PASSAGE CONTROL** ***CONTRÔLE DE PASSAGE*** Color of control zone entry: **YELLOW** Color of control: **RED** Couleur de début de zone : **JAUNE** Couleur du contrôle : ***ROUGE***	**BEGIN OF MEDIA ZONE** ***DEBUT DE LA ZONE MEDIAS*** Color: **BLUE** Couleur : ***BLEU***
BEGIN OF SERVICE AREA ***DEBUT DE L'AIRE D'ASSISTANCE*** Color: **BLUE** Couleur : ***BLEU***	**BEGIN OF REFUELLING AREA** ***DEBUT DE L'AIRE DE RAVITAILLEMENT*** Color: **BLUE** Couleur : ***BLEU***	**BEGIN OF TYRE MARKING/CHECKING ZONE** ***DEBUT DE LA ZONE MARQUAGE/ VERIFICATION PNEUS*** Color: **BLUE** Couleur : ***BLEU***
	END OF ZONE ***FIN DE LA ZONE*** Color: **BEIGE** Couleur : ***BEIGE***	

Published on 11/12/24 - 105

Las distancias deberán respetarse lo más aproximado posible.

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 2026, 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 2020 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)
2.9 El Tablero Oficial de Informacion Digital

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
- 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
- Publicación de lista de inscriptos corregida
- Reunión de los pilotos (briefing) (si correspondiera)
- Reunión de los pilotos de helicópteros (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 2020, 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 (Si corresponde)

8.1 Procedimiento de pedido
8.2 Fecha limite para solicitar combustible
8.3 Distribución

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. Chequeos 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

Anexos 6, 7, etc. Ítems a criterio de los organizadores

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 Subtitulo	Reglamento Particular	Guía del Rally
1	**Presentación / bienvenida**		
	Presentación desde los cargos más altos, presidentes etc.		X
	Este documento no tiene valor normativo, sino solamente informativo		X
2	**Detalles de contacto**		-
	Datos de contacto permanentes con la organización	X	-
	Direcciones postales y para visitantes, teléfono, correo electrónico y direcciones de Internet.	X	-
	Funcionarios clave	X	X
	Datos de contacto de la sede del Rally Dirección, teléfono y mail.-	X	X
	Horario de apertura de la oficina del Rally	X	X
	Datos de contacto con la prensa	-	X
3	**Programas y plazos**		
	Cronograma antes de la semana del rally	X	X
	Cronograma durante la semana del rally	X	X
4	**Información de las Inscripciones**		
	Títulos por los cuales se compite en el rally	X	-
	Listado de aranceles para la inscripción	X	-
	Paquetes de inscripción para equipos no registrados en la FIA	X	-
5	**Parque/s de asistencia y zonas de asistencia remota (si corresponde)**		
	Información sobre los parques de asistencia, etc.-	-	X
	Instalaciones en el parque de asistencia	-	X
	Contenido del parque de servicio - ver lista al final de este Anexo	-	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	-	X
	Información de contacto para reservas	-	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** **C**lima 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	-	X
(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						Tursday 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		3.55	3.55		16:00	
SD	***Shakedown Stage***	***3.48***					
	(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
	Refuel - All competitors 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	
	Refuel - All competitors 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***	Section 4
10A	Regroup & Technical Zone **IN**		50.68	73.48	01:25	13:05	
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 - Skrunda**					**06:00**
	Refuel - City					
	Distance to next refuel		(136.00)	(136.00)		
	Remote refuel (FIA fuel)		[136.00]			
	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***
	Remote refuel (FIA fuel)		[23.50]			
	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
	Remote refuel (FIA fuel)		[27.00]			
	Distance to next refuel	(65.15)	(61.46)	(126.61)		

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***	**Section 5**
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**			

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**		

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 LIBRO DE RUTA

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 360º.

- 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 139º 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/ripio o deberá ser dejada en blanco cuando la superficie es pavimentada.

- La distancia entre la largada del control y SS deberá colocarse en el cuadro de información (ver ejemplo).

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

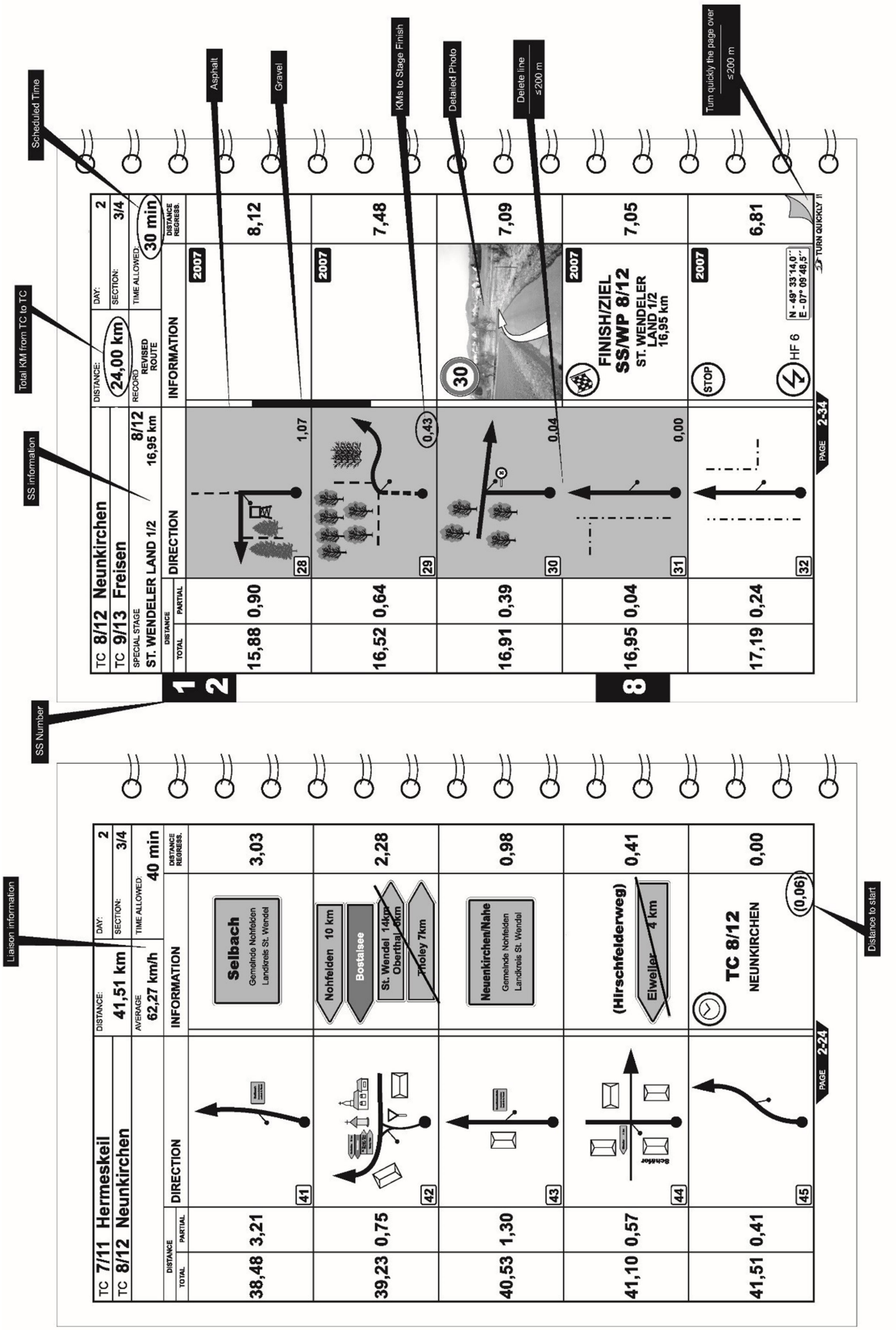
. Formulario de solicitud de reenganche para etapa 2

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.


Scheduled Time
Total KM from TC to TC
SS information
SS Number
Asphalt
Gravel
KMs to Stage Finish
Detailed Photo
Delete line
≤200 m
Turn quickly the page over
≤200 m
TC 8/12 Neunkirchen
TC 9/13 Freisen
SPECIAL STAGE
ST. WENDELER LAND 1/2
8/12
16,95 km
DISTANCE:
24,00 km
RECORD
REVISED ROUTE
DAY: 2
SECTION: 3/4
TIME ALLOWED: 30 min
DISTANCE
TOTAL
PARTIAL
DIRECTION
INFORMATION
DISTANCE REGRESS.
2007
1,07
8,12
0,43
7,48
30
0,04
7,09
FINISH/ZIEL
SS/WP 8/12
ST. WENDELER LAND 1/2
16,95 km
0,00
7,05
STOP
HF 6
N - 49° 33' 14,0''
E - 07° 09' 46,5''
TURN QUICKLY !!
6,81
15,88 0,90
16,52 0,64
16,91 0,39
16,95 0,04
17,19 0,24
28
29
30
31
32
PAGE 2-34
Liaison information
Distance to start
TC 7/11 Hermeskeil
TC 8/12 Neunkirchen
41,51 km
AVERAGE
62,27 km/h
40 min
Selbach
Gemeinde Nohfelden
Landkreis St. Wendel
Nohfelden 10 km
Bostalsee
St. Wendel 14km
Oberthal 6km
Tholey 7km
Neuenkirchen/Nahe
Gemeinde Nohfelden
Landkreis St. Wendel
(Hirschfelderweg)
Elweiler 4 km
Schäfer
TC 8/12
NEUNKIRCHEN
(0,06)
3,03
2,28
0,98
0,41
0,00
38,48 3,21
39,23 0,75
40,53 1,30
41,10 0,57
41,51 0,41
41
42
43
44
45
PAGE 2-24

6 CARNÉS DE CONTROL DE LA FIA

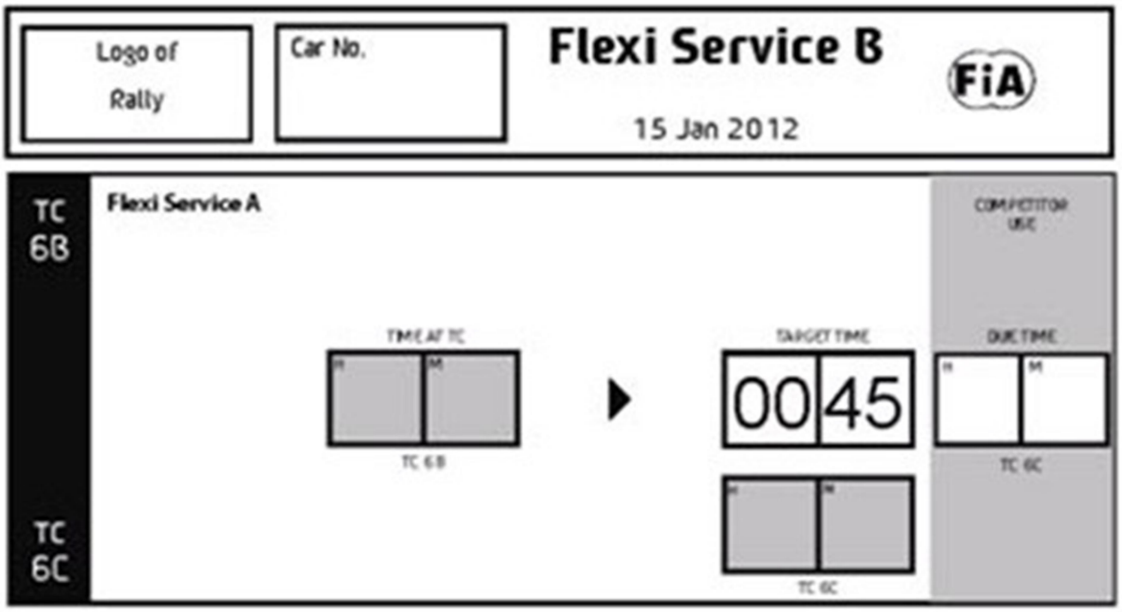
6.1 GENERALIDADES

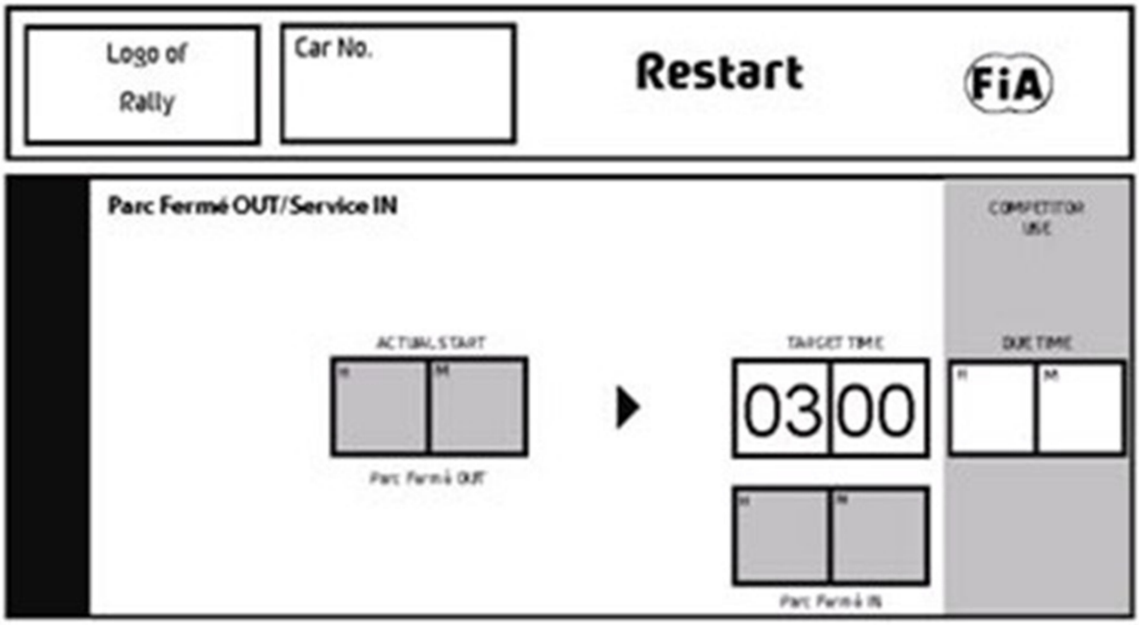
- Un carné de control debe ser usado para la Prueba Clasificatorias (si corresponde)
- Deberá expedirse un carné de control separado, por lo menos, para cada sección.
- El tiempo previsto para cubrir la distancia de una sección de ruta deberá aparecer en el carné de control.
- Las horas y minutos siempre deberán mostrarse de la siguiente manera: 00:01 – 24:00, solamente se contarán los minutos que han terminado
- Los carnés de control se deberán distribuir todos juntos en los controles administrativos y se deben recoger 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.

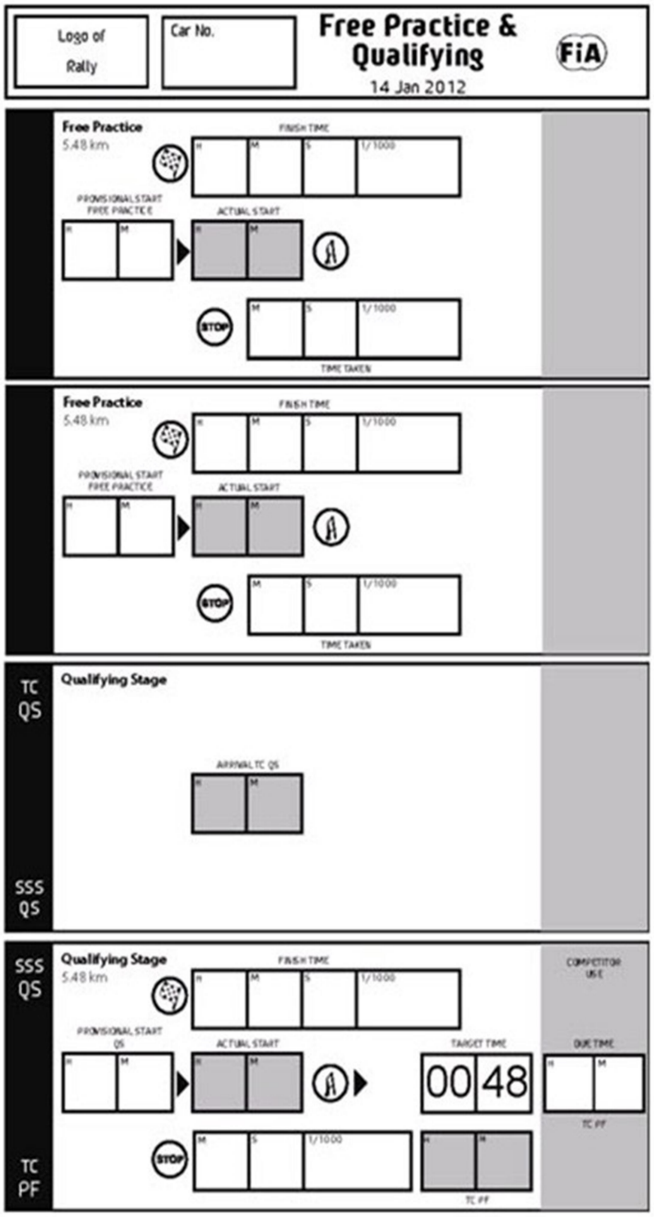
6.2 DISEÑO

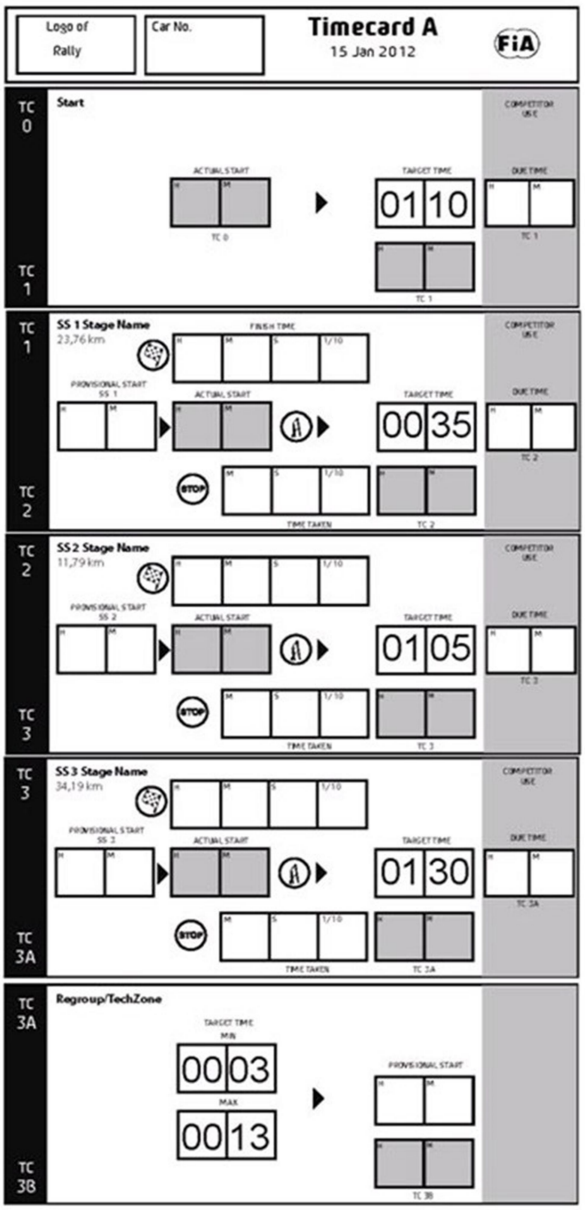
Ver la siguiente muestra.

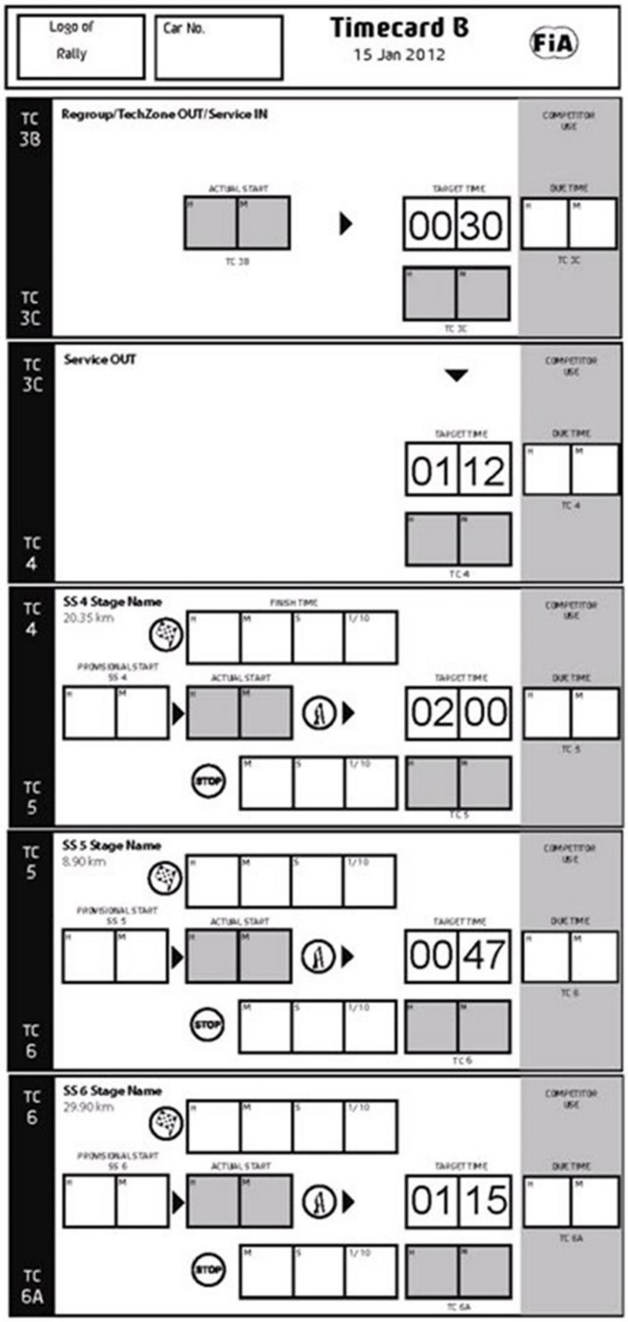
- Los oficiales deportivos deberán llenar la columna central y los competidores la columna de la derecha.
- Es optativo el número previo de auto. Se usa por varios rallies para el chequeo de seguridad. Si se usa este cuadro deberá colocarse bajo el cuadro "tiempo provisorio de largada".
- Tamaño: 9.9 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 seria 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.

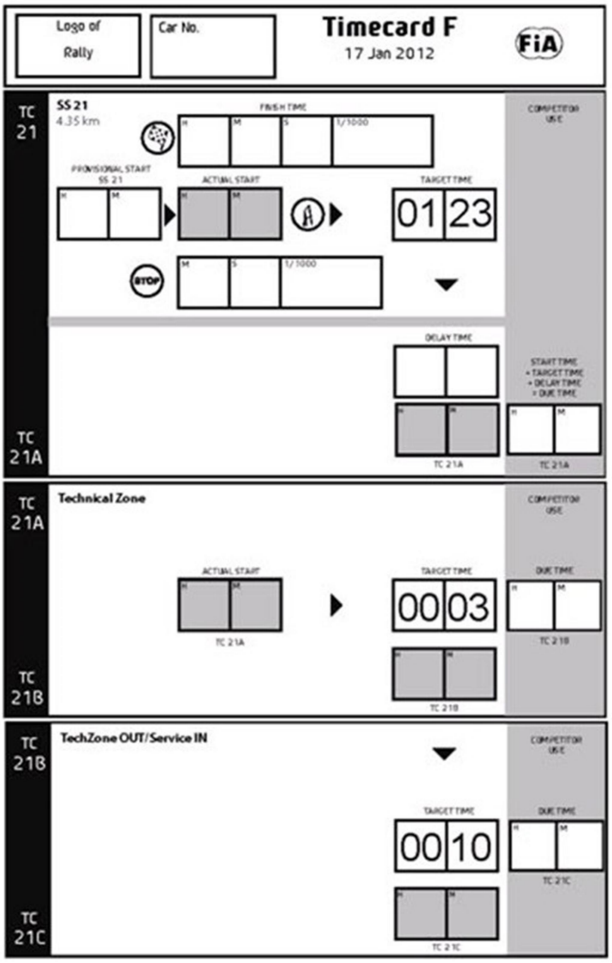

Logo of Rally
Car No.
Flexi Service B
15 Jan 2012
FiA
TC 6B
Flexi Service A
COMPETITOR USE
TIME AT TC
TARGET TIME
DUE TIME
00
45
TC 6B
TC 6C
TC 6C
TC 6C


Logo of Rally
Car No.
Restart
FiA
Parc Fermé OUT/Service IN
COMPETITOR USE
ACTUAL START
TARGET TIME
DUE TIME
03
00
Parc Fermé OUT
Parc Fermé IN


Logo of Rally
Car No.
Free Practice & Qualifying
14 Jan 2012
FiA
Free Practice
5.48 km
FINISH TIME
PROVISIONAL START FREE PRACTICE
ACTUAL START
STOP
TIME TAKEN
Free Practice
5.48 km
FINISH TIME
PROVISIONAL START FREE PRACTICE
ACTUAL START
STOP
TIME TAKEN
TC QS
Qualifying Stage
ARRIVAL TC QS
SSS QS
SSS QS
Qualifying Stage
5.48 km
FINISH TIME
PROVISIONAL START QS
ACTUAL START
TARGET TIME
00 48
COMPETITOR USE
DUE TIME
TC PF
STOP
TC PF


Logo of Rally
Car No.
Timecard A
15 Jan 2012
FiA
TC 0
Start
ACTUAL START
TC 0
TARGET TIME
01 10
COMPETITOR USE
DUE TIME
TC 1
TC 1
TC 1
SS 1 Stage Name
23,76 km
FINISH TIME
PROVISIONAL START SS 1
ACTUAL START
TARGET TIME
00 35
COMPETITOR USE
DUE TIME
TC 2
STOP
TIME TAKEN
TC 2
TC 2
SS 2 Stage Name
11,79 km
PROVISIONAL START SS 2
ACTUAL START
TARGET TIME
01 05
COMPETITOR USE
DUE TIME
TC 3
STOP
TIME TAKEN
TC 3
TC 3
SS 3 Stage Name
34,19 km
PROVISIONAL START SS 3
ACTUAL START
TARGET TIME
01 30
COMPETITOR USE
DUE TIME
TC 3A
STOP
TIME TAKEN
TC 3A
TC 3A
Regroup/TechZone
TARGET TIME
MIN
00 03
MAX
00 13
PROVISIONAL START
TC 3B


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


Logo of Rally
Car No.
Timecard F
17 Jan 2012
FIA
TC 21
SS 21
4.35 km
FINISH TIME
PROVISIONAL START SS 21
ACTUAL START
TARGET TIME
01 23
TC 21A
DELAY TIME
TC 21A
TC 21A
Technical Zone
ACTUAL START
TARGET TIME
00 03
DUE TIME
TC 21B
TC 21B
TC 21B
TechZone OUT/Service IN
TARGET TIME
00 10
DUE TIME
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 Concursante	Firma del 1º piloto	Firma del copiloto

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

8. LISTAS PRELIMINAR DE INSCRIPCIÓN

8.1 Una vez cerrado el plazo de inscripción, según lo estipulado en el Reglamento Particular, el organizador enviará una lista preliminar de inscriptos, ordenada numéricamente por grupo de prioridad, a la FIA para ser revisada antes de su publicación en el sitio Web del organizador. La FIA responderá con sus comentarios.- Tras la aprobación de la FIA, la lista de Inscriptos podrá publicarse.-

1) La Lista preliminar 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 Nº……

• 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 si 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 1º 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) Vehiculo 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 lasección 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)

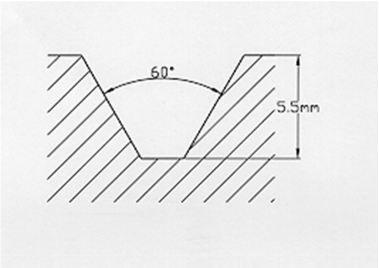
2.1 Todos los neumáticos propuestos deben cumplir con todas las reglamentaciones legales aplicables a ser utilizadas por una competencia del deporte motor.

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 60entre 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 tras 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 Nº y lista Nº): 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 Nº y lista Nº): 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 DERALLY

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.

3.8 PARTICIPACIÓN MÍNIMA

Si menos de cinco tripulaciones elegibles para sumar puntos para el Campeonato de la FIA participan en una competición, la Comisión de Rally puede negar a esta competición la posibilidad de formar parte del Campeonato de la FIA para el año siguiente.

CARACTERISTICAS 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.

OFICIALES

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

19.2 LIBRO DE RUTA / ITINERARIO

El libro de ruta, los vídeos de reconocimiento de todas las etapas especiales y un archivo KML/KMZ de todo el itinerario deben estar disponibles para descarga privada por parte de los competidores cuando se publique la lista de inscritos.

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

El borrador del Plan de Seguridad para el rally debe enviarse a la FIA a la dirección safety@fia.com 4 semanas antes del comienzo del mitin.-

El Plan de Seguridad del rally debe ser entregado a los Comisarios Deportivos, Observadores FIA y Delegados de Seguridad FIA.-

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 TËCNICAS

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.

CONDUCTA AL CONDUCIR

34. COMPORTAMIENTO

34.1.2 Es obligatoria la organización de una reunion informativa entre la finalización del reconocimiento y el inicio del rally. La fecha, la hora y los requisitos de asistencia deberán especificarse en el Reglamento Particular.

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 CONFERENCIA DE PRENSA

Se recomienda que se celebre una conferencia de prensa entre el reconocimiento y el inicio del rally, invitando al menos a los Pilotos Prioritarios de la FIA.
Es obligatorio que se celebre una conferencia de prensa antes o después de la ceremonia del podio, a la que asistan al menos:

- Las tres primeras tripulaciones en la clasificación general;
- La tripulación clasificada en primer lugar en el Campeonato de la FIA;
- El piloto clasificado en primer lugar en el Campeonato Júnior de la FIA.

69.2 TROFEO EUROPEO DE RALLY

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

- Proporcionar a la FIA una pagina completa en el programa oficial del evento
- Proporcionar, a mas tardar en el momento de la publicación de la nomina 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 COMPROMIS0 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 cumplo 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,nmenfermedad, 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 otro 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. Confirmo 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;
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 momento, 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. Confirmo 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*	*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*

		relevante para el objetivo indicado en la columna de la izquierda.	*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 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.* *Enviar comentarios* *Paneles laterales* *Historial* *Guardado* *Contribuir*

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.