

# Reglamento Deportivo del Campeonato del Mundo de Rallies de la FIA 2010

## ÍNDICE

### PRINCIPIOS GENERALES

<b>1.</b>	<b>CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO .....</b>	<b>11</b>
1.1	APLICACIÓN	
1.2	IDIOMA OFICIAL	
1.3	INTERPRETACIÓN	
1.4	FECHA DE APLICACIÓN	
<b>2.</b>	<b>DEFINICIONES .....</b>	<b>11</b>
2.1	COMPLEMENTO	
2.2	COMUNICADO	
2.3	ZONAS DE CONTROL	
2.4	EQUIPO .....	12
2.5	DÍA	
2.6	DECISIÓN	
2.7	FINAL DE LA PRUEBA	
2.8	EUROPA	
2.9	PARQUE DE ESPERA	
2.10	RALLIES VINCULADOS	
2.11	NEUTRALIZACIÓN	
2.12	PARQUE CERRADO	
2.13	ASISTENCIA PROHIBIDA	
2.14	RECONOCIMIENTOS	
2.15	PROGRAMA DE RECONOCIMIENTOS	
2.16	REAGRUPAMIENTO	
2.17	SECCIÓN DEL RALLY .....	13
2.18	ASISTENCIA	
2.19	INICIO DE LA PRUEBA	
2.20	PRUEBA SÚPER ESPECIAL	
2.21	ENTRENAMIENTOS	
2.22	SESIÓN DE ENTRENAMIENTOS	
2.23	CARNET DE CONTROL	

### OFICIALES

<b>3.</b>	<b>OFICIALES Y DELEGADOS .....</b>	<b>13</b>
3.1	COMISARIOS DEPORTIVOS	
3.2	DELEGADOS DE LA FIA	
3.3	OFICIALES DE RELACIONES CON LOS CONCURSANTES .....	14

### VEHÍCULOS ADMITIDOS

<b>4.</b>	<b>VEHÍCULOS ADMITIDOS A PARTICIPAR EN PRUEBAS DEL WRC .....</b>	<b>14</b>
4.1	REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A WORLD RALLY CARS	
4.2	REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A VEHÍCULOS QUE PARTICIPAN EN EL CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES JÚNIOR (JWRC)	
4.3	REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A VEHÍCULOS QUE PARTICIPAN EN EL CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES DE VEHÍCULOS DE PRODUCCIÓN (PWRC)	

4.4	REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A VEHÍCULOS QUE PARTICIPAN EN EL CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES SUPER 2000 DE LA FIA (SWRC) Y LA COPA WRC	
4.5	GRUPO R .....	15
4.6	REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A VEHÍCULOS REGIONALES	
4.7	REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A VEHÍCULOS NACIONALES	

## **CAMPEONATOS Y PUNTOS**

5.	REQUISITOS APLICABLES AL CAMPEONATO .....	15
5.1	RALLIES ASPIRANTES	
5.2	INFORMES .....	16
5.3	CANCELACIÓN DE UN RALLY DEL CAMPEONATO	
5.4	ATRIBUCIÓN DE PUNTOS DEL CAMPEONATO	
5.5	PRUEBAS DE CAMPEONATOS REGIONALES DENTRO DEL CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES	
6.	CAMPEONATO DEL MUNDO DEL RALLIES DE LA FIA PARA PILOTOS Y CAMPEONATO DEL MUNDO DEL RALLIES DE LA FIA PARA COPILOTOS .....	16
6.1	RALLIES PUNTUABLES	
6.2	CLASIFICACIONES	
7.	CAMPEONATO DEL MUNDO DEL RALLIES DE LA FIA PARA CONSTRUCTORES .....	17
7.1	ANUNCIO	
7.2	PARTICIPACIÓN - CONSTRUCTOR	
7.3	PARTICIPACIÓN – EQUIPO WRC	
8.	CAMPEONATOS DE SOPORTE DE LA FIA (CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES DE VEHÍCULOS DE PRODUCCIÓN DE LA FIA, CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES SUPER 2000 DE LA FIA Y CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES JÚNIOR DE LA FIA).....	18
8.1	ANUNCIO	
8.2	PARTICIPACIÓN	
8.3	PUNTOS	
8.4	NO-PARTICIPACIÓN.....	19
8.5	PILOTOS INVITADOS	
8.6	CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES JÚNIOR DE LA FIA ÚNICAMENTE	
9.	COPA WRC DE LA FIA .....	20
9.1	ANUNCIO	
9.2	PARTICIPACIÓN	
10.	EMPATE EN EL CAMPEONATO.....	20
10.1	PILOTOS Y COPILOTOS	
10.2	CONSTRUCTORES O EQUIPOS WRC	
11.	CRITERIOS PARA LA INCLUSIÓN DE PILOTOS EN LAS LISTAS DE PRIORIDAD DE LA FIA .....	21
11.1	PILOTOS DE PRIMERA PRIORIDAD (P1)	
11.2	PILOTOS DE SEGUNDA PRIORIDAD (P2)	

11.3	PILOTOS DE TERCERA PRIORIDAD (P3)	
12.	PROCEDIMIENTO PARA LA ELECCIÓN DE ITINERARIO.....	21
12.1	ASPECTOS GENERALES	
12.2	INSPECCIÓN FIA	
12.3	RESPETO DEL ITINERARIO OFICIAL Y DEL PROGRAMA DEPORTIVO	
13.	CARACTERÍSTICAS DE LAS PRUEBAS.....	22
13.1	CONFIGURACIÓN DE LAS PRUEBAS	
13.2	PROGRAMA DE LOS RALLIES	
13.3	RUEDAS DE PRENDA	

## DOCUMENTACIÓN ESTÁNDAR Y VISADOS DE LA FIA

14.	ASPECTOS GENERALES.....	23
14.1	DOCUMENTACIÓN ESTÁNDAR DE LA FIA	
14.2	ROAD BOOK	
14.3	CARNETS DE CONTROL	
15.	EXPEDICIÓN DE UN VISADO FIA.....	23
15.1	ITINERARIO	
15.2	PLAN DE SEGURIDAD.....	24
15.3	CUESTIONARIO MÉDICO	
15.4	REGLAMENTO PARTICULAR	

## SEGURO

16.	COBERTURA DEL SEGURO.....	24
16.1	DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DEL SEGURO	
16.2	COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL	
16.3	EXCLUSIÓN DE LA COBERTURA.....	25

## IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

17.	NÚMEROS ASIGNADOS POR TEMPORADA.....	25
17.1	PRIORIDAD 1	
17.2	PRIORIDAD 3	
18.	NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD.....	25
18.1	ASPECTOS GENERALES	
18.2	PANELES DE LAS PUERTAS	
18.3	LUNETAS TRASERAS	
18.4	VENTANILLAS LATERALES	
18.5	PANEL DEL TECHO	
18.6	PLACA DELANTERA.....	26
18.7	RESTRICCIONES DE PUBLICIDAD	
18.8	PUBLICIDAD FACULTATIVA DEL ORGANIZADOR	
19.	NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO.....	26
19.1	VENTANILLA LATERAL TRASERA	
19.2	ALETAS DELANTERAS.....	27

**CIRCULACIÓN**

<b>20.</b>	<b>COMPORTAMIENTO .....</b>	<b>27</b>
20.1	REGLAS GENERALES	
20.2	EXCESO DE VELOCIDAD DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS	
20.3	EXCESO DE VELOCIDAD DURANTE EL RALLY .....	28
20.4	CÓDIGO DE CIRCULACIÓN	

**INSCRIPCIONES**

<b>21.</b>	<b>PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN .....</b>	<b>28</b>
21.1	PRESENTACIÓN DE LAS SOLICITUDES DE INSCRIPCIÓN	
21.2	CAMBIOS RESPECTO A LA SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN	
21.3	AUTORIZACIONES DE LA ADN	
21.4	CAMBIO DE CONCURSANTE Y/O MIEMBRO(S) DEL EQUIPO	
21.5	COMPROMISOS DE LOS CONCURSANTES Y MIEMBROS DEL EQUIPO	
<b>22.</b>	<b>FECHAS DE CIERRE DE INSCRIPCIONES.....</b>	<b>29</b>
22.1	RESPECTO DE LAS FECHAS DE CIERRE DE INSCRIPCIONES	
22.2	FECHAS DE CIERRE DE INSCRIPCIONES	
<b>23.</b>	<b>DERECHOS DE INSCRIPCIÓN .....</b>	<b>29</b>
23.1	PUBLICACIÓN DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN	
23.2	ACEPTACIÓN DE LA SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN	
23.3	REEMBOLSO DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN	
23.4	REEMBOLSO PARCIAL DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN	
<b>24.</b>	<b>CLASES .....</b>	<b>29</b>
24.1	CAMBIO DE CLASE	
24.2	VEHÍCULOS NACIONALES	

**RECONOCIMIENTOS**

<b>25.</b>	<b>RECONOCIMIENTOS .....</b>	<b>29</b>
25.1	VEHÍCULOS DE RECONOCIMIENTO	
25.2	NEUMÁTICOS PARA LOS VEHÍCULOS DE RECONOCIMIENTO .....	30
25.3	RESTRICCIONES EN MATERIA DE RECONOCIMIENTOS	
25.4	DESARROLLO DE LOS RECONOCIMIENTOS	
25.5	PARTICIPACIÓN EN RECONOCIMIENTOS ÚNICAMENTE .....	31

**VERIFICACIONES TÉCNICAS**

<b>26.</b>	<b>ANTES DEL INICIO.....</b>	<b>31</b>
26.1	ASPECTOS GENERALES	
26.2	PRESENTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS Y LOS EQUIPOS	
26.3	HORARIO.....	32
<b>27.</b>	<b>DURANTE EL RALLY .....</b>	<b>32</b>
27.1	VERIFICACIONES COMPLEMENTARIAS	
27.2	RESPONSABILIDAD DE LOS EQUIPOS	

<b>28.</b>	<b>CONTROL FINAL.....</b>	<b>32</b>
28.1	PARQUE CERRADO FINAL	
28.2	SELECCIÓN DE LOS VEHÍCULOS	
28.3	PIEZAS A VERIFICAR.....	33
28.4	TIEMPO DISPONIBLE PARA EL CONTROL FINAL	

## SHAKEDOWN

<b>29.</b>	<b>SHAKEDOWN .....</b>	<b>33</b>
29.1	REQUISITOS	
29.2	DESARROLLO DEL SHAKEDOWN	
29.3	DESCARGO	
29.4	REQUISITOS TÉCNICOS	
29.5	AVERÍA DURANTE EL SHAKEDOWN	

## CONTROLES

<b>30.</b>	<b>CONTROLES – REQUISITOS GENERALES .....</b>	<b>33</b>
30.1	SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES	
30.2	BARRERAS DE PROTECCIÓN	
30.3	TIEMPO DE PARADA EN ZONAS DE CONTROL	
30.4	HORARIO DE FUNCIONAMIENTO	
30.5	ORDEN DE LOS CONTROLES Y SENTIDO DEL RECORRIDO.....	34
30.6	INSTRUCCIONES DE LOS COMISARIOS DE RUTA	
30.7	ZONAS DE Prensa	
30.8	PUNTOS DE CAMBIO DE CINTAS DE GRABACIÓN DE CÁMARAS DE A BORDO	
<b>31.</b>	<b>CONTROLES DE PASO .....</b>	<b>34</b>
<b>32.</b>	<b>CONTROLES HORARIOS .....</b>	<b>34</b>
32.1	FUNCIONAMIENTO	
32.2	PROCEDIMIENTO DE CONTROL	
32.3	CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO CRONOMETRADO.....	35
<b>33.</b>	<b>EXCLUSIÓN POR RETRASO .....</b>	<b>35</b>
33.1	RETRASO MÁXIMO PERMITIDO	
33.2	ADELANTO	
33.3	NOTIFICACIÓN DE EXCLUSIONES	
<b>34.</b>	<b>CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO .....</b>	<b>35</b>
34.1	PROCEDIMIENTO EN UN REAGRUPAMIENTO	
34.2	SALIDA DE UN REAGRUPAMIENTO .....	36

## TRAMOS CRONOMETRADOS

<b>35.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES .....</b>	<b>36</b>
35.1	CRONOMETRAJE	
35.2	OBSERVADORES	
35.3	EVACUACIÓN CON HELICÓPTERO	

<b>36.</b>	<b>SALIDA DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS .....</b>	<b>36</b>
36.1	PUNTO DE SALIDA	
36.2	PROCEDIMIENTO DE SALIDA	
36.3	PROCEDIMIENTO DE SALIDA MANUAL	
36.4	SALIDA RETRASADA POR CULPA DEL EQUIPO	
36.5	RETRASO DE UN TRAMO CRONOMETRADO.....	37
36.6	FALSA SALIDA	
<b>37.</b>	<b>LLEGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO .....</b>	<b>37</b>
37.1	LÍNEA DE LLEGADA	
37.2	PUNTO STOP	
<b>38.</b>	<b>INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO .....</b>	<b>37</b>
<b>39.</b>	<b>SEGURIDAD DE LOS CONCURSANTES.....</b>	<b>37</b>
39.1	EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y EL COPILOTO	
39.2	SEÑALES SOS/OK	
39.3	INFORMES DE ACCIDENTE.....	38
39.4	TRIÁNGULO ROJO	
39.5	USO DE BANDERAS AMARILLAS	
39.6	PUNTOS DE BANDERA AMARILLA DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS	
<b>40.</b>	<b>PRUEBAS SÚPER ESPECIALES .....</b>	<b>38</b>
40.1	CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL	
40.2	DESARROLLO DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL.....	39
40.3	SEGURIDAD	

## PARQUE CERRADO

<b>41.</b>	<b>REGLAS DEL PARQUE CERRADO .....</b>	<b>39</b>
41.1	APLICACIÓN	
41.2	PERSONAL AUTORIZADO DENTRO DEL PARQUE CERRADO	
41.3	EMPUJAR UN VEHÍCULO DENTRO DEL PARQUE CERRADO	
41.4	CUBIERTAS PARA VEHÍCULOS	
41.5	REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO	

## SALIDAS Y NUEVAS SALIDAS

<b>42.</b>	<b>CEREMONIA DE SALIDA.....</b>	<b>39</b>
<b>43.</b>	<b>ZONA DE SALIDA .....</b>	<b>40</b>
43.1	SALIDA DEL RALLY	
43.2	SALIDA DE UN DÍA	
<b>44.</b>	<b>ORDEN DE SALIDA E INTERVALOS .....</b>	<b>40</b>
44.1	REQUISITOS PARA LA MODIFICACIÓN DEL ORDEN DE SALIDA	
44.2	REPOSICIONAMIENTO DE PILOTOS	
44.3	ORDEN DE SALIDA DEL DÍA 1	
44.4	ORDEN DE SALIDA DE LOS DÍAS SIGUIENTES	
44.5	INTERVALOS DE SALIDA	

<b>45.</b>	<b>NUEVA SALIDA DESPUÉS DE UN ABANDONO .....</b>	<b>41</b>
45.1	ASPECTOS GENERALES	
45.2	PENALIZACIONES	
<b>46.</b>	<b>REPARACIONES ANTES DE UNA NUEVA SALIDA .....</b>	<b>41</b>
46.1	EMPLAZAMIENTO DE LA ASISTENCIA Y TIEMPO AUTORIZADO	
46.2	REQUISITOS TÉCNICOS PARA LOS VEHÍCULOS REPARADOS	
46.3	REPARACIONES ANTES DE TOMAR LA SALIDA DEL DÍA 1/SECCIÓN 2.....	42

## ASISTENCIA

<b>47.</b>	<b>ASISTENCIA – CONDICIONES GENERALES.....</b>	<b>42</b>
47.1	REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA	
47.2	PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES EN MATERIA DE ASISTENCIA	
47.3	LIMITACIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAL	
<b>48.</b>	<b>PARQUES DE ASISTENCIA.....</b>	<b>43</b>
48.1	PARQUES DE ASISTENCIA – ASPECTOS GENERALES	
48.2	PARQUES DE ASISTENCIA - HORARIOS	
48.3	IDENTIFICACIÓN DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA	
48.4	VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA	
48.5	DISEÑO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA	
<b>49.</b>	<b>VACIADO DEL TANQUE Y/O REPOSTAJE EN EL PARQUE DE ASISTENCIA .....</b>	<b>43</b>
<b>50.</b>	<b>FLEXI-ASISTENCIA – 45’ .....</b>	<b>43</b>
50.1	ASPECTOS GENERALES	
50.2	DESARROLLO DE LA FLEXI-ASISTENCIA Y HORARIOS .....	44
<b>51.</b>	<b>ZONAS DE ASISTENCIA REMOTAS.....</b>	<b>44</b>
51.1	ASPECTOS GENERALES	
51.2	NÚMERO DE PERSONAL DE EQUIPO	
51.3	EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDOS	
51.4	PASES DE VEHÍCULO PARA ZONAS DE ASISTENCIA REMOTAS.....	45
<b>52.</b>	<b>ASISTENCIA: REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A CAMPEONATOS DE SOPORTE.....</b>	<b>45</b>
52.1	ESPACIO ASIGNADO	
52.2	NÚMERO DE VEHÍCULOS DE ASISTENCIA ADMITIDOS	
52.3	NÚMERO DE MECÁNICOS	
52.4	IDENTIFICACIÓN DE LOS MECÁNICOS	
52.5	ENTREGA DE PIEZAS	
52.6	INTERCAMBIO DE DATOS	

## RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS DESPUÉS DE LA PRUEBA

<b>53.</b>	<b>RESULTADOS DEL RALLY .....</b>	<b>45</b>
53.1	ESTABLECIMIENTO DE LOS RESULTADOS	
53.2	PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS	
53.3	EMPATE EN UN RALLY DEL CAMPEONATO	

53.4	COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL .....	46
<b>54.</b>	<b>RECLAMACIONES Y APELACIONES .....</b>	<b>46</b>
54.1	PRESENTACIÓN DE UNA RECLAMACIÓN O APELACIÓN	
54.2	DERECHOS DE RECLAMACIÓN	
54.3	FIANZA	
54.4	GASTOS	
54.5	APELACIONES	
<b>55.</b>	<b>ACTAS .....</b>	<b>46</b>
<b>56.</b>	<b>ENTREGA DE PREMIOS EN RALLIES.....</b>	<b>46</b>
56.1	CEREMONIA DE PODIUM	
56.2	ENTREGA DE PREMIOS	
<b>57.</b>	<b>CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS ANUAL DE LA FIA .....</b>	<b>46</b>
57.1	REQUISITOS DE ASISTENCIA	
57.2	AUSENCIA.....	47

## COMBUSTIBLE - REPOSTAJE

<b>58.</b>	<b>PROCEDIMIENTO DE REPOSTAJE .....</b>	<b>47</b>
58.1	ASPECTOS GENERALES	
58.2	PROCEDIMIENTO	
<b>59.</b>	<b>COMBUSTIBLE.....</b>	<b>47</b>
59.1	TIPOS DE COMBUSTIBLE	
59.2	SOLICITUD DE COMBUSTIBLE FIA	
59.3	REQUISITOS TÉCNICOS.....	48

## NEUMÁTICOS Y RUEDAS

<b>60.</b>	<b>ASPECTOS GENERALES.....</b>	<b>48</b>
60.1	CONFORMIDAD	
60.2	NEUMÁTICOS MOLDEADOS	
60.3	CONTROLES	
60.4	ZONAS DE MARCAJE DE NEUMÁTICOS	
60.5	DISPOSITIVOS QUE PERMITEN CONSERVAR EL RENDIMIENTO DEL NEUMÁTICO	
60.6	SECTORES DE ENLACE	
60.7	DISEÑOS SIMÉTRICOS	
60.8	TRAMOS CRONOMETRADOS RETRASADOS	
60.9	NEUMÁTICOS CON TACOS.....	49
60.10	RUEDAS DE RECAMBIO	
60.11	TRATAMIENTO DE NEUMÁTICOS	
60.12	LLANTAS	
60.13	PROVEEDOR DE NEUMÁTICOS EN EL PUNTO STOP DE TRAMOS CRONOMETRADOS	
<b>61.</b>	<b>PROVEEDOR DE NEUMÁTICOS ÚNICO .....</b>	<b>49</b>
61.1	EL PROVEEDOR	
61.2	RECOGIDA DE LOS NEUMÁTICOS	
61.3	PILOTOS DE PRIORIDAD 1 Y 2	
61.4	PILOTOS DE PRIORIDAD 3.....	50

61.5	PILOTOS NO PRIORITARIOS	
61.6	TALLADO MANUAL	
<b>62.</b>	<b>NÚMERO DE NEUMÁTICOS .....</b>	<b>50</b>

## COMPONENTES MECÁNICOS

<b>63.</b>	<b>COMPONENTES MECÁNICOS .....</b>	<b>50</b>
63.1	CAMBIO DE MOTOR – TODOS LOS CONCURSANTES	
63.2	TURBOCOMPRESORES – INSCRITOS NO CONSTRUCTORES	
63.3	TRANSMISIONES – INSCRITOS NO CONSTRUCTORES.....	51
<b>64.</b>	<b>COMPONENTES MECÁNICOS – CONSTRUCTORES Y EQUIPOS WRC .....</b>	<b>51</b>
64.1	LIMITACIÓN DEL NÚMERO DE MOTORES	
64.2	PRECINTAJE DEL MOTOR	
64.3	CAMBIO DE MOTOR DESPUÉS DE LAS VERIFICACIONES TÉCNICAS	
64.4	RESTRICCIÓN PARA EL DESARROLLO DE PIEZAS DEL MOTOR.....	52
64.5	CAMBIO DEL CHASIS	
64.6	RESTRICCIONES RESPECTO AL CHASIS	
64.7	LIMITACIÓN RELATIVA A LA TRANSMISIÓN Y PIEZAS DE RECAMBIO	
64.8	TRANSMISIONES	
64.9	PIEZAS DE RECAMBIO	
64.10	AMORTIGUADOR Y SISTEMA DE CONEXIÓN AL PORTAMANGUETA (SÓLO CONSTRUCTORES) .....	53
<b>65.</b>	<b>PROCEDIMIENTO PARA EL MARCAJE DE LAS CAJAS DE CAMBIO Y DIFERENCIALES - CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES JÚNIOR.....</b>	<b>53</b>
65.1	PRECINTAJE ANTES DEL RALLY	
65.2	IDENTIFICACIÓN DE LOS COMPONENTES	
65.3	PRECINTAJE DEL CONJUNTO DEL MOTOR	
65.4	CAMBIO DEL CÁRTER DE ACEITE	
<b>66.</b>	<b>REQUISITOS ADICIONALES RELATIVOS A LOS VEHÍCULOS .....</b>	<b>53</b>
66.1	CÁMARAS DE A BORDO	
66.2	SISTEMA DE SEGUIMIENTO .....	54
66.3	GRABADORES DE DATOS DE ACCIDENTES	
66.4	NIVEL DE RUIDOS EN LOS TRAMOS CRONOMETRADOS	

## ENTRENAMIENTOS

<b>67.</b>	<b>ENTRENAMIENTOS .....</b>	<b>54</b>
67.1	LUGARES AUTORIZADOS PARA LA REALIZACIÓN DE ENTRENAMIENTOS	
67.2	ENTRENAMIENTOS PROHIBIDOS	
67.3	DURACIÓN	
67.4	RESTRICCIONES RELATIVAS A LOS ENTRENAMIENTOS PARA PILOTOS DE PRIORIDAD 3 .....	55

## APPENDICES

<b>INDEX.....</b>	<b>56</b>
<b>APPENDIX I CONTROL SIGNS .....</b>	<b>57</b>

<b>APPENDIX II</b>	STANDARD DOCUMENTS .....	58
<b>APPENDIX III</b>	SAFETY.....	80
<b>APPENDIX IV</b>	PODIUM CEREMONY.....	87
<b>APPENDIX V</b>	TYRES.....	89
<b>APPENDIX VI</b>	ENTRY FEES, ADMINISTRATIVE PACKAGE AND PERMANENT PASSES .....	91
<b>APPENDIX VII</b>	START LIGHT SEQUENCE .....	92

## PRINCIPIOS GENERALES

### 1. CONDICIONES GENERALES DEL CAMPEONATO

La FIA organiza el Campeonato del Mundo de Rallies de la FIA (el Campeonato) que es propiedad de la FIA.

El Campeonato del Mundo de Rallies se rige según el Código Deportivo Internacional de la FIA y sus anexos (el Código) y el presente reglamento, que incluye los artículos aplicables a uno o varios de los siguientes Campeonatos/Copas específicos:

- \* Campeonato del Mundo de Rallies de la FIA para Pilotos
- \* Campeonato del Mundo de Rallies de la FIA para Copilotos
- \* Campeonato del Mundo del Rallies de la FIA para Constructores
- \* Copa WRC de la FIA para Equipos
- \* Campeonato del Mundo de Rallies de Vehículos de Producción de la FIA para Pilotos
- \* Campeonato del Mundo de Rallies de Vehículos de Producción de la FIA para Copilotos
- \* Campeonato del Mundo de Rallies Super 2000 de la FIA para Pilotos
- \* Campeonato del Mundo de Rallies Super 2000 de la FIA para Copilotos
- \* Campeonato de del Mundo de Rallies Júnior de la FIA para Pilotos
- \* Campeonato del Mundo de Rallies Junior de la FIA para Copilotos

El Campeonato consta del número de rallies inscritos en el calendario anual de la FIA.

#### 1.1 APLICACIÓN

**1.1.1** Sólo la FIA podrá conceder derogaciones respecto al presente reglamento.

Toda violación del presente reglamento será comunicada a los comisarios deportivos quienes podrán imponer una sanción, tal como está previsto en los Artículos 152 y 153 del Código Deportivo Internacional. Todo caso no previsto en el reglamento será estudiado por los comisarios deportivos, que son los únicos habilitados para tomar una decisión (Artículo 141 del C.D.I.).

**1.1.2** El director de carrera es el responsable de la aplicación de este reglamento y del reglamento particular de la prueba, antes y durante el desarrollo del rally. Deberá informar a los comisarios deportivos de todos los incidentes importantes que exijan la aplicación de este reglamento o del reglamento particular de la prueba.

**1.1.3** Todo aquello que no esté expresamente autorizado por este reglamento está prohibido.

#### 1.2 IDIOMA OFICIAL

Para el Campeonato del Mundo de Rallies de la FIA y para los rallies aspirantes, el idioma oficial debe ser el inglés y/o el francés. Los diferentes documentos, y en especial el reglamento particular y todos los complementos, deben redactarse por lo menos en el idioma del país que organiza la prueba y en inglés. En el caso de divergencias relativas a la interpretación del reglamento, sólo el texto en inglés será vinculante.

#### 1.3 INTERPRETACIÓN

En el caso de divergencias relativas a la interpretación del presente reglamento, sólo la FIA tendrá autoridad para tomar una decisión.

#### 1.4 FECHA DE APLICACIÓN

El presente reglamento entra en vigor el 1 de enero de 2010.

### 2. DEFINICIONES

#### 2.1 COMPLEMENTO

Documento oficial, realizado por escrito, destinado a modificar, precisar o completar el reglamento particular del rally como se detalla en el Anexo II.

#### 2.2 COMUNICADO

Documento oficial, realizado por escrito, de naturaleza informativa, que puede ser emitido por el director de carrera o por los comisarios deportivos.

#### 2.3 ZONAS DE CONTROL

Se considera zona de control la zona entre el primer panel de aviso de fondo amarillo y el panel final de color beige con tres barras transversales.

- 2.4 EQUIPO**  
Un equipo está compuesto de dos personas a bordo de cada vehículo, designadas como piloto y copiloto respectivamente. Excepto cuando se indique lo contrario, cualquier miembro del equipo podrá pilotar durante el rally y ambos deberán poseer una licencia de competición de pilotos expedida por la FIA para el año en curso, que sea valedera para la prueba. El piloto asume la responsabilidad del concursante cuando este último no esté a bordo del vehículo durante el rally.
- 2.5 DÍA**  
Cada una de las partes del rally separadas por un parque cerrado nocturno. Si sólo se organiza una prueba súper especial en la tarde anterior al Día 1, se considerará como la Sección 1 del Día 1.
- 2.6 DECISIÓN**  
Documento emitido por el director de carrera o por los comisarios deportivos para anunciar sus conclusiones tras una consulta, audiencia o investigación.
- 2.7 FINAL DE LA PRUEBA**  
La prueba finaliza con la publicación de la Clasificación Final Oficial. La parte competitiva rally finaliza en el control horario final.
- 2.8 EUROPA**  
Para los fines de este reglamento, 'Europa' se referirá a los países de la UE, la EFTA y Turquía.
- 2.9 PARQUE DE ESPERA**  
Como un parque cerrado, pero al cual pueden ser admitidos personal de prensa o de los equipos provistos de un pase adecuado.
- 2.10 RALLIES VINCULADOS**  
Un mínimo de dos (2) rallies vinculados con el fin de limitar el uso de motores o transmisiones o componentes.
- 2.11 NEUTRALIZACIÓN**  
Tiempo en el que los equipos son detenidos por el organizador por cualquier motivo, durante el cual se encuentran en régimen de parque cerrado.
- 2.12 PARQUE CERRADO**  
Zona en la que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior, salvo en los casos expresamente previstos en este reglamento o en el reglamento particular del rally y en la que sólo se admite el acceso a oficiales autorizados.
- 2.13 ASISTENCIA PROHIBIDA**  
El uso o la recepción por parte del equipo, de cualquier material manufacturado (sólido o líquido, salvo el agua potable proporcionada por el organizador), piezas de recambio, herramientas o útiles excepto los que se transportan en el vehículo de competición o la presencia de personal del equipo como se define en el Artículo 47.2.
- 2.14 RECONOCIMIENTOS**  
La presencia en un tramo cronometrado, de la forma que sea, de un piloto y/o copiloto prioritario de la FIA en cualquier momento, o de un piloto y/o copiloto no prioritario que tenga la intención de participar en un rally tras el anuncio del itinerario.
- 2.15 PROGRAMA DE RECONOCIMIENTOS**  
El programa especificado en el reglamento particular durante el cual los equipos podrán familiarizarse con la ruta del rally.
- 2.16 REAGRUPAMIENTO**  
Parada prevista por un organizador en régimen de parque cerrado o parque de espera, con un control horario a la entrada y otro a la salida, con el objeto de seguir el programa del rally y/o permitir el reagrupamiento de los vehículos que siguen en carrera. El tiempo de parada puede variar de un equipo a otro.

**2.17 SECCIÓN DEL RALLY**

Todas las partes de un rally comprendidas entre la Salida, los sucesivos reagrupamientos y la Llegada.

**2.18 ASISTENCIA**

Cualquier trabajo efectuado en un vehículo concursante, excepto lo estipulado en el Artículo 47.

**2.19 INICIO DE LA PRUEBA**

Una prueba comienza el día de las verificaciones administrativas o los reconocimientos (lo que ocurra primero). La parte competitiva del rally comienza en el primer control horario.

**2.20 PRUEBA SÚPER ESPECIAL**

Un tramo cronometrado diseñado para los espectadores con la posibilidad de que haya más de un vehículo tomando la salida al mismo tiempo. La longitud de una prueba súper especial será de entre 1,5 km y 5 km.

**2.21 ENTRENAMIENTOS**

- La presencia conjunta de un World Rally Car conducido de manera competitiva o de cualquier vehículo preparado según las especificaciones del Grupo A y perteneciente a la misma familia que un World Rally Car, por un equipo inscrito en el Campeonato para Constructores y personal empleado o contratado por el equipo, fuera del itinerario de un rally.
- Para pilotos inscritos de Prioridad 3, según lo que se especifica en el Artículo 67.4 de este reglamento.

**2.22 SESIÓN DE ENTRENAMIENTOS**

Para los equipos inscritos al Campeonato de Constructores, se contabilizará como una sesión de entrenamientos, la presencia de cada uno de los vehículos en un lugar de entrenamientos autorizado para varios días consecutivos.

**2.23 CARNET DE CONTROL**

Carnet destinado a recoger los visados y las anotaciones de los tiempos registrados en los diferentes controles previstos en el itinerario.

**OFICIALES****3. OFICIALES Y DELEGADOS****3.1 COMISARIOS DEPORTIVOS**

El colegio de comisarios deportivos siempre estará compuesto por tres miembros. El presidente y uno de los miembros serán nombrados por la FIA, y serán de una nacionalidad distinta a la del país organizador. El tercer miembro será nombrado por la ADN del país que organiza el rally. Debe existir comunicación permanente entre los comisarios deportivos y el director de carrera. Durante el desarrollo del rally, al menos uno de los comisarios deportivos debe encontrarse en la proximidad de la Base de Rally.

**3.2 DELEGADOS DE LA FIA**

La FIA podrá designar a los siguientes Delegados:

**3.2.1 Delegado Técnico de la FIA**

El Delegado Técnico de la FIA actuará de enlace con el director de carrera y será el comisario técnico jefe, responsable de todas las cuestiones técnicas.

**3.2.2 Delegado de Seguridad de la FIA**

El Delegado de Seguridad de la FIA es específicamente responsable de verificar la seguridad del público y de la prensa. Tiene el poder de retrasar la salida de un tramo cronometrado por un máximo de 30 minutos si considera que las condiciones de seguridad no son satisfactorias.

**3.2.3 Delegado de Prensa de la FIA**

El Delegado de Prensa de la FIA estará a cargo de todos los asuntos relacionados con la prensa, incluyendo las Ruedas de Prensa de la FIA antes y después de la prueba.

**3.2.4 Delegado Médico de la FIA**

El Delegado Médico de la FIA actuará de enlace con el médico jefe (del rally) en todo lo concerniente a aspectos médicos, incluyendo cualquier briefing realizado antes de la prueba.

**3.2.5 Observador(es) de la FIA**

El/los Observador(es) de la FIA verificará(n) todos los aspectos del rally y cumplimentará(n) el formulario de informe FIA correspondiente.

**3.3 OFICIALES DE RELACIONES CON LOS CONCURSANTES**

La misión principal de los oficiales de relaciones con los concursantes es proporcionar a los concursantes información y aclaraciones relacionadas con el reglamento y con el desarrollo del rally. Estos oficiales deben ser fáciles de identificar por los concursantes.

**VEHÍCULOS ADMITIDOS****4. VEHÍCULOS ADMITIDOS A PARTICIPAR EN PRUEBAS DEL WRC**

- World Rally Cars
- Vehículos del Grupo A (A5, A6, A7, A8). Los vehículos con cuatro ruedas motrices y una cilindrada corregida superior a los 2000cc deberán ser conformes al Anexo J 2005 o posterior.
- Kit Cars del Grupo A con una cilindrada corregida inferior a los 1600cc a condición de que la homologación sea aceptada por la FIA como admitida para el Campeonato de que se trate.
- Vehículos de los Grupos R1, R2 y R3.
- Vehículos del Grupo N (N1, N2, N3, N4). Estos vehículos podrán utilizar componentes homologados por la FIA a nivel regional (RVO) según se indica en el Artículo 4.6.3.
- Vehículos regionales
- Vehículos nacionales

**4.1 REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A WORLD RALLY CARS**

**4.1.1** Sólo un constructor inscrito en el Campeonato del Mundo de Rallies podrá fabricar un World Rally Car. Estos World Rally Cars sólo serán homologados en el momento de la inscripción en el Campeonato.

**4.1.2** Un concursante privado podrá utilizar un World Rally Car a condición de que haya sido montado y certificado según las especificaciones del constructor.

**4.2 REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A VEHÍCULOS QUE PARTICIPAN EN EL CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES JÚNIOR (JWRC)**

Todos los vehículos deben ser de tracción delantera y cumplir con el reglamento del Anexo J 2010 de la FIA para:

**4.2.1** Vehículos Super 1600.

**4.2.2** Vehículos del Grupo A con una cilindrada corregida inferior a los 2000cc a condición de que la homologación sea aceptada por la FIA como admitida para este campeonato.

**4.2.3** Kit Cars del Grupo A con una cilindrada corregida inferior a los 1600cc a condición de que la homologación sea aceptada por la FIA como admitida para este campeonato.

**4.2.4** Vehículos del Grupo N con una cilindrada inferior a los 2000cc a condición de que la homologación sea aceptada por la FIA como admitida para este campeonato.

**4.2.5** Vehículos del Grupo R, categorías conformes al Artículo 260 y al Artículo 260 D del Anexo J.

**4.3 REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A VEHÍCULOS QUE PARTICIPAN EN EL CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES DE VEHÍCULOS DE PRODUCCIÓN (PWRC)**

Todos los vehículos deberán cumplir con el reglamento del Anexo J 2010 de la FIA para vehículos del Grupo N con una cilindrada corregida superior a los 2000cc.

**4.4 REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A VEHÍCULOS QUE PARTICIPAN EN EL CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES SUPER 2000 DE LA FIA (SWRC) Y LA COPA WRC DE LA FIA**

Todos los vehículos deberán cumplir con el reglamento del Anexo J 2010 de la FIA para vehículos Super 2000-Rally (Artículo 254 A).

## 4.5 GRUPO R

Los vehículos del Grupo R deberán inscribirse en las pruebas del Campeonato del Mundo de Rallies como vehículos del Grupo A o Grupo N, de la siguiente manera:

EQUIVALENCIAS GRUPO A/N - GRUPO R	
GRUPO A/N	GRUPO R
Grupo N1 – hasta 1400cc	R1A (hasta 1400cc)
Grupo N2 – superiores a 1400cc y hasta 1600cc	R1B (superiores a 1400cc y hasta 1600cc)
Grupo N3 – superiores a 1600cc y hasta 2000cc	
Grupo N4 – superiores a 2000cc (incluyendo S2000-Rally)	
Grupo A5 – hasta 1400cc	
Grupo A6 – superiores a 1400cc y hasta 1600cc	R2B (superiores a 1400cc y hasta 1600cc)
	R2C (superiores a 1600cc y hasta 2000cc)
	R3C superiores a 1600cc y hasta 2000cc
	R3T: hasta 1600cc
Grupo A7 – superiores a 1600cc y hasta 2000cc	R3D: hasta 2000cc (nominal)
Grupo A8 - superiores a 2000cc	

## 4.6 REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A VEHÍCULOS REGIONALES

**4.6.1** Vehículos de los Grupos A o N que Han sido homologados por la FIA a nivel regional y basados en los Grupos del Anexo J admitidos actualmente en el Campeonato.

**4.6.2** Estos vehículos sólo pueden utilizarse en la región para la cual ha sido concedida la homologación.

**4.6.3** La ADN de un país dentro de una región de la FIA podrá solicitar a la FIA la homologación de Componentes Regionales (RVO) para sustituir componentes homologados originalmente. Estos componentes sólo podrán utilizarse en la región de la FIA para la cual ha sido concedida la homologación.

## 4.7 REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A VEHÍCULOS NACIONALES

**4.7.1** Vehículos homologados para el uso a nivel Nacional.

**4.7.2** Estos vehículos correrán según las condiciones establecidas en el Artículo 24.2.

# CAMPEONATOS Y PUNTOS

## 5. REQUISITOS APLICABLES AL CAMPEONATO

### 5.1 RALLIES ASPIRANTES

Para que un rally sea considerado como una prueba del Campeonato del Mundo de Rallies, deberá cumplir con las condiciones que se indican a continuación. Los detalles del proceso completo se pueden obtener de la FIA.

**5.1.1** La ADN de la prueba deberá manifestar ante la FIA su interés por el Campeonato y la prueba será considerada como una Prueba Solicitante.

**5.1.2** A continuación, la Prueba Solicitante deberá presentar un plan de negocios confidencial al Promotor del Campeonato con copia a la FIA.

**5.1.3** Una vez aprobado el plan de negocios con el Promotor del Campeonato, la prueba podrá utilizar el título de 'Prueba Aspirante al WRC' y presentará los detalles del itinerario propuesto a la FIA.

**5.1.4** En una fecha acordada mutuamente, la FIA enviará delegados adecuados para inspeccionar la ruta y las instalaciones propuestas. Los costes de esta inspección irán a cargo del organizador.

**5.1.5** Durante los 18 meses posteriores a la inspección, la Prueba Aspirante se disputará bajo la observación de la FIA. Los costes de esta observación única irán a cargo del organizador.

**5.1.6** Las pruebas aspirantes podrán celebrarse como prueba autónoma o como prueba puntuable de un Campeonato Regional.

**5.1.7** Tras una prueba aspirante satisfactoria, el organizador firmará un contrato con el Promotor del Campeonato antes de una posible inclusión en el calendario.

**5.1.8** Cuando un rally de un Campeonato Regional sea candidato para el WRC, deberá aplicarse la reglamentación del WRC en la medida más amplia posible.

**5.1.9** El proceso de observación implicará la redacción de informes por parte de los delegados designados por la FIA.

**5.2 INFORMES**

**5.2.1** Para cada rally, un Observador de la FIA redactará un informe junto con otros oficiales de la FIA, que será estudiado por la Comisión respectiva de la FIA.

**5.2.2** Todo rally del Campeonato que según el informe del Observador no haya cumplido con el reglamento o no haya logrado el nivel requerido de acuerdo con los puntos observados, podrá no ser aceptado en el Campeonato en los años siguientes.

**5.3 CANCELACIÓN DE UN RALLY DEL CAMPEONATO**

Todo rally del Campeonato que haya sido cancelado, no será inscrito en el Campeonato en los años siguientes, salvo en caso de fuerza mayor reconocido como tal por la FIA.

**5.4 ATRIBUCIÓN DE PUNTOS DEL CAMPEONATO**

**5.4.1** Para cada título del Campeonato se atribuirán puntos por cada rally teniendo en cuenta la clasificación general y según el siguiente baremo:

1º	10 puntos
2º	8 puntos
3º	6 puntos
4º	5 puntos
5º	4 puntos
6º	3 puntos
7º	2 puntos
8º	1 puntos

**5.4.2** Si uno de los rallies puntuables para el Campeonato no pudiese celebrarse completamente, se atribuirán la totalidad de los puntos sobre la base de la clasificación establecida.

**5.5 PRUEBAS DE CAMPEONATOS REGIONALES DENTRO DEL CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES**

El organizador de pruebas de un Campeonato Regional de la FIA podrá solicitar a la FIA una derogación para incluir una prueba de ese Campeonato Regional dentro de la estructura de una prueba del Campeonato del Mundo de Rallies. La solicitud de derogación deberá detallar:

- los vehículos admitidos
- el itinerario
- el programa de reconocimientos
- las normas de seguridad
- las coberturas del seguro
- la gestión de los concursantes que participen en ambas pruebas
- la atribución de puntos
- las restricciones relativas a los neumáticos
- las restricciones relativas al combustible.

**6. CAMPEONATO DEL MUNDO DEL RALLIES DE LA FIA PARA PILOTOS Y CAMPEONATO DEL MUNDO DEL RALLIES DE LA FIA PARA COPILOTOS****6.1 RALLIES PUNTUABLES**

Los rallies puntuables para los Campeonatos del Mundo de Rallies para Pilotos y Copilotos son los mismos rallies que puntúan para el Campeonato del Mundo de Rallies para Constructores.

**6.2 CLASIFICACIONES**

La clasificación se establecerá teniendo en cuenta el número total de rallies. El piloto y el copiloto que hayan obtenido el mayor número de puntos al final del año serán declarados Campeón del Mundo de Pilotos de Rallies o Campeón del Mundo de Copilotos de Rallies.

## **7. CAMPEONATO DEL MUNDO DEL RALLIES DE LA FIA PARA CONSTRUCTORES**

### **7.1 ANUNCIO**

Un Constructor o un Equipo WRC, como se definen a continuación, podrán participar en el Campeonato. El Campeonato consta de los mismos rallies que puntúan para los Campeonatos del Mundo de Rallies para Pilotos y Copilotos. La clasificación final del Campeonato se establecerá teniendo en cuenta todos los resultados. El Constructor o Equipo WRC que haya obtenido el mayor número de puntos al final del año será declarado Campeón del Mundo de Constructores de Rallies.

### **7.2 PARTICIPACIÓN - CONSTRUCTOR**

**7.2.1** Un Constructor se compromete a participar en todos los rallies del Campeonato con dos (2) World Rally Cars.

**7.2.2** Un Constructor que desee puntuar en el Campeonato deberá inscribirse en el Campeonato ante la FIA a más tardar el día 4 de enero, utilizando para ello el formulario de inscripción que obtendrá de la FIA.

**7.2.3** Los puntos serán atribuidos según lo indicado en el Artículo 5.4 de este reglamento. Para todo Constructor, sólo puntuarán los vehículos designados y según su posición relativa.

**7.2.4** Los derechos de inscripción establecidos ascienden a 238.700€.

**7.2.5** En el momento de la inscripción, el Constructor deberá indicar el nombre del concursante. El nombre deberá incluir el nombre del fabricante del vehículo.

**7.2.6** Un Constructor sólo podrá inscribir vehículos correspondientes a la versión homologada del año 2009 de un World Rally Car en conformidad con el Anexo J 2010.

**7.2.7** En el momento de la inscripción, el Constructor deberá comunicar a la FIA el nombre del primer piloto inscrito para la temporada. Este piloto se podrá cambiar solamente con la aprobación de la Comisión del Campeonato del Mundo de Rallies. El piloto del segundo vehículo puede cambiar en cada uno de los rallies del Campeonato. El nombre del segundo piloto deberá comunicarse a la FIA antes de la fecha de cierre de inscripciones del respectivo rally.

**7.2.8** Todo Constructor inscrito que no participe en una prueba del Campeonato será sancionado con una multa correspondiente a los derechos de inscripción de la FIA y deberá pagar a cada organizador los derechos de inscripción correspondientes a la prueba en la que no ha participado, además de ser excluido de la clasificación del Campeonato.

### **7.3 PARTICIPACIÓN – EQUIPO WRC**

**7.3.1** Un Equipo WRC se compromete a participar en un mínimo de 8 rallies que haya designado, incluyendo dos fuera de Europa, con uno o dos vehículos de la misma marca. Estos dos vehículos pueden ser de cualquier clase admitida (véase Artículo 4).

**7.3.2** Un Equipo WRC que desee puntuar en el Campeonato podrá inscribirse en cualquier momento antes de la fecha de cierre de inscripciones de la 4ª prueba del Campeonato, utilizando para ello el formulario de inscripción que obtendrá de la FIA. Sólo puntuará en aquellas pruebas que designe tras la inscripción.

**7.3.3** Un Equipo WRC que desee puntuar con dos vehículos podrá hacerlo, siempre y cuando las respectivas pruebas sean designadas en el momento de la inscripción.

**7.3.4** Se atribuirán puntos según lo indicado en el Artículo 5.4 de este reglamento. Para todo Equipo WRC, sólo puntuarán los vehículos designados y según su posición relativa.

**7.3.5** Los derechos de inscripción ascienden a 15.900 € para un vehículo y 31.800 € para dos vehículos, independientemente del número de pruebas en las que se haya(n) inscrito.

**7.3.6** En el momento de la inscripción, el Equipo WRC deberá indicar el nombre del concursante. Si se inscriben dos vehículos, el nombre deberá ser el mismo para ambos.

**7.3.7** Un Equipo WRC que utilice World Rally Cars no podrá inscribir vehículos homologados durante el año 2009 y no podrá utilizar piezas homologadas después del 2 de enero de 2010.

**7.3.8** Un Equipo WRC deberá comunicar a la FIA los nombres del (de los) piloto(s) del vehículo o de los dos vehículos designados para puntuar antes de la fecha de cierre de inscripciones del respectivo rally.

**7.3.9** Todo Equipo WRC inscrito que no participe en una prueba del Campeonato que haya designado será sancionado con una multa correspondiente a los derechos de inscripción de la FIA y deberá pagar a cada organizador de una prueba que haya designado los derechos de inscripción correspondientes a la prueba en la que no ha participado, además de ser excluido de la clasificación del Campeonato.

## 8. CAMPEONATOS DE SOPORTE DE LA FIA (CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES DE VEHÍCULOS DE PRODUCCIÓN DE LA FIA, CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES SUPER 2000 DE LA FIA Y CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES JÚNIOR DE LA FIA)

### 8.1 ANUNCIO

**8.1.1** El Campeonato del Mundo de Rallies de Vehículos de Producción de la FIA (PWRC) es un Campeonato para pilotos y copilotos que participan en los rallies puntuables utilizando vehículos admitidos según el Artículo 4.3.

**8.1.2** El Campeonato del Mundo de Rallies Super 2000 de la FIA (SWRC) es un Campeonato para pilotos y copilotos que participan en los rallies puntuables utilizando vehículos admitidos según el Artículo 4.4.

**8.1.3** El Campeonato del Mundo de Rallies Júnior de la FIA (JWRC) es un Campeonato para pilotos y copilotos que participan en los rallies puntuables utilizando vehículos admitidos según el Artículo 4.2.

**8.1.4** En adelante, "los Campeonatos de Soporte" harán referencia a las reglas comunes al PWRC, SWRC y JWRC.

### 8.2 PARTICIPACIÓN

**8.2.1** Con el fin de puntuar en los Campeonatos de Soporte, los concursantes deberán inscribirse ante la FIA a más tardar el 4 de enero. Se podrán aceptar inscripciones posteriores sujeto a la disponibilidad y al acuerdo de la FIA. *La inscripción para cada* Campeonato, establecida en 1.390€, se podrá realizar:

- en nombre de un piloto o
- en nombre de un equipo o
- en nombre de un equipo designado por la ADN.

**8.2.2** El número de rallies puntuables para el PWRC es de 9. En el momento de la inscripción, el concursante deberá designar 6 rallies del Campeonato en los que participará para puntuar. Estos 6 rallies deberán incluir dos fuera de Europa.

**8.2.3** El número de rallies puntuables para el SWRC es de 10. En el momento de la inscripción, el concursante deberá designar 7 rallies del Campeonato en los que participará para puntuar. Estos 7 rallies deberán incluir dos fuera de Europa.

**8.2.4** El número de rallies puntuables para el JWRC es de 6. En el momento de la inscripción, el concursante deberá designar 5 rallies del Campeonato en los que participará para puntuar.

**8.2.5** La inscripción en cada Campeonato de Soporte se considerará como participación en por lo menos el número mínimo de rallies del Campeonato. El incumplimiento de esta condición se penalizará con sanciones aplicadas por la FIA.

**8.2.6** El número máximo de inscritos aceptados para cada Campeonato de Soporte será de 28 más 2 pilotos invitados como se indica en el Artículo 8.5. En caso de recibir más de 28 solicitudes en la fecha de cierre de inscripciones, se dará prioridad a las solicitudes recibidas en nombre de un piloto. Tendrán prioridad los inscritos que hayan participado en el respectivo Campeonato de Soporte en temporadas anteriores.

**8.2.7** Si se reciben menos de 10 solicitudes para cada Campeonato de Soporte en la fecha de cierre de inscripciones, la FIA se reserva el derecho de suspender el Campeonato.

**8.2.8** Si un piloto o copiloto es inscrito por más de un concursante inscrito en el Campeonato en el transcurso de una temporada y en consecuencia participa en un número de rallies superior al número mínimo requerido, se contarán los primeros 6 (PWRC), 7 (SWRC) o 5 (JWRC) en los que ha participado. En los demás rallies no podrá puntuar ni restar puntos a otros pilotos inscritos.

**8.2.9** Un equipo (incluyendo un equipo designado por una ADN) inscrito en cualquiera de los Campeonatos de Soporte deberá comunicar el nombre de su piloto antes de la fecha de cierre de inscripciones de cada rally que haya designado.

**8.2.10** La inscripción en rallies individuales deberá efectuarse en nombre del concursante, tal y como figura en la licencia utilizada para la inscripción en el Campeonato de Soporte.

**8.2.11** Un equipo o un equipo designado por la ADN deberá pagar los derechos de inscripción para todos los rallies designados en cualquiera de los Campeonatos de soporte antes de la primera prueba designada. Deberán respetarse los procedimientos de inscripción individuales.

### 8.3 PUNTOS

**8.3.1** Para la atribución de puntos, se extraerá una clasificación separada de la clasificación general para los pilotos inscritos. Los puntos obtenidos en los Campeonatos de Soporte serán siempre atribuidos al piloto y al copiloto.

**8.3.2** Los títulos de Campeón del Mundo de Rallies de Vehículos de Producción, Campeón del Mundo de Rallies Super 2000 o Campeón del Mundo de Rallies Junior para pilotos y copilotos serán concedidos al piloto y al copiloto que hayan obtenido el mayor número total de puntos con los resultados obtenidos en los rallies designados del respectivo Campeonato de Soporte.

## **8.4 NO-PARTICIPACIÓN**

**8.4.1** Excepto en casos de fuerza mayor, todo piloto, equipo o equipo designado por ADN inscrito que no participe en uno de los rallies que haya designado será excluido de la clasificación del respectivo Campeonato de Soporte. Los puntos no serán redistribuidos entre los pilotos que permanezcan en el Campeonato de Soporte.

**8.4.2** Para ser considerado como caso de fuerza mayor, el concursante deberá notificar por escrito al organizador de la prueba la razón por la cual tiene la intención de renunciar a la participación en el rally. Antes del inicio del rally deberá hacer llegar al organizador toda la documentación necesaria que pueda servir de prueba para, para consideración de los comisarios deportivos. Si se acepta la fuerza mayor, la prueba designada no podrá ser reemplazada por otro rally.

**8.4.3** Si la fuerza mayor es debida a razones médicas, el concursante deberá hacer llegar la siguiente documentación lo antes posible al organizador:

- Certificado(s) médico(s) ofreciendo un diagnóstico preciso y una descripción de las lesiones, redactado por el (los) respectivo(s) especialista(s) (ortopedas, neurocirujano, médico deportivo, etc.).
- Documentos para-clínicos relevantes (rayos X, exploraciones con escáner, etc.) como apoyo al diagnóstico.
- Una declaración firmada por el piloto autorizando al Delegado Médico de La FIA para comentar el caso con el (los) especialista(s) que redactó(aron) el (los) certificado(s) médico(s).

Todos los documentos deberán estar redactados en inglés (o acompañados por una traducción jurada), escritos a máquina y legibles. Deberá certificarse la autenticidad de cualquier documento, traducción y/o copias. La FIA podrá solicitar que el piloto sea examinado por un Delegado Médico de la FIA.

**8.4.4** Un piloto será exento de la participación en una prueba designada si disputa el respectivo rally como piloto de prioridad 1 o 2.

## **8.5 PILOTOS INVITADOS**

Todo organizador de un rally de un Campeonato de Soporte podrá nombrar a 2 pilotos (que sean titulares de una licencia emitida por su ADN) que no estén inscritos en el Campeonato, para que participen en el rally organizado en el territorio de esa ADN. Estos dos pilotos serán denominados "Pilotos invitados", llevarán los números 49 y 50 (PWRC/SWRC) o (1)49 y (1)50 (JWRC), deberán cumplir con el reglamento del Campeonato de Soporte y podrán puntuar para el Campeonato.

## **8.6 CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES JÚNIOR DE LA FIA ÚNICAMENTE**

**8.6.1** Los pilotos inscritos para participar en el JWRC deberán haber nacido el 1 de enero de 1981 o después.

**8.6.2** Sólo el piloto inscrito para participar en el JWRC podrá conducir en los tramos cronometrados del rally.

**8.6.3** Para cada rally del JWRC se extraerá una clasificación separada de la clasificación general para los "Rookies". "Rookies" son aquellos pilotos que se han inscrito en el Campeonato y que participan en el rally con:

- un vehículo del Grupo R1 o R2, o
- un vehículo del Grupo N con una cilindrada inferior a los 2000cc.

Un concursante invitado al rally no puede ser incluido en esta clasificación.

**8.6.4** Para cada rally del JWRC se extraerá una clasificación separada de la clasificación general para los pilotos de los equipos designados por una ADN inscritos en el Campeonato y se atribuirán puntos a los equipos designados por una ADN según el mismo baremo que para el Campeonato.

**8.6.5** Para los reconocimientos sólo se podrán utilizar vehículos conformes al Artículo 25.1.1 de este reglamento.

## 9. FIA WRC CUP

### 9.1 ANUNCIO

La Copa WRC de la FIA es un premio para los equipos inscritos que participan en los rallies puntuables utilizando vehículos admitidos según el Artículo 4.4. Un equipo será una entidad legal o entidad comercial que inscriba un vehículo.

### 9.2 PARTICIPACIÓN

**9.2.1** Con el fin de puntuar en la Copa WRC, los equipo deberán inscribirse ante la FIA antes del 4 de enero. Se podrán aceptar inscripciones posteriores sujeto a la disponibilidad y al acuerdo de la FIA.

**9.2.2** La inscripción para la Copa, establecida en 1.390€, se deberá realizar en nombre del equipo.

**9.2.3** El número de rallies puntuables es de 10. En el momento de la inscripción, el equipo deberá designar 7 rallies de la Copa en los que participará para puntuar. Estos 7 rallies deberán incluir dos fuera de Europa.

**9.2.4** La Copa WRC será concedida al equipo que haya obtenido el mayor número de puntos de los resultados obtenidos de la participación en los 7 rallies que hayan designado.

**9.2.5** Un equipo inscrito en la Copa deberá comunicar el nombre de su piloto antes de la fecha de cierre de inscripciones de cada rally que haya designado.

**9.2.6** La inscripción en rallies individuales deberá efectuarse en nombre del concursante, tal y como figura en la licencia utilizada para la inscripción en la Copa.

**9.2.7** Para la atribución de puntos, se extraerá una clasificación separada de la clasificación general para los equipos inscritos.

**9.2.8** Excepto en casos de fuerza mayor, todo equipo que no participe en uno de los rallies que haya designado será excluido de la clasificación de la Copa y denunciado ante la FIA. Los puntos no serán redistribuidos entre los pilotos que permanezcan en la Copa.

**9.2.9** La inscripción en la Copa se considerará como la participación en por lo menos 7 rallies y en consecuencia, salvo en casos de fuerza mayor, un equipo inscrito deberá pagar al respectivo organizador por lo menos los respectivos derechos de inscripción.

**9.2.10** Si se reciben menos de 4 solicitudes para la Copa en la fecha de cierre de inscripciones, la FIA se reserva el derecho de suspender la Copa.

## 10. EMPATE EN EL CAMPEONATO

### 10.1 PILOTOS Y COPILOTOS

Para establecer la clasificación final del Campeonato, la regla para decidir el desempate entre los pilotos y copilotos que hayan obtenido exactamente el mismo número de puntos totales será la siguiente:

**10.1.1** En función del número mayor de primeros puestos, después de segundos puestos, después de terceros puestos, etc. obtenidos en las clasificaciones generales de los rallies que hayan servido para constituir su total de puntos.

**10.1.2** En función del mayor número de mejores puestos obtenidos en las clasificaciones generales de todos los rallies en los que los pilotos y copilotos con el mismo número de puntos hayan participado, siendo un 7º puesto mejor que cualquier número de 8º puestos, un 8º puesto mejor que cualquier número de 9º puestos, etc.

**10.1.3** En caso de nuevo empate, la FIA designará al vencedor y decidirá entre los demás pilotos y copilotos empatados, basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.

### 10.2 CONSTRUCTORES O EQUIPOS WRC

La regla para decidir entre Constructores o Equipos WRC inscritos que han obtenido exactamente el mismo total de puntos será la siguiente:

**10.2.1** En función del mayor número de mejores puestos obtenidos en los rallies puntuables por cada Constructor o Equipos WRC, teniendo en cuenta solamente el mejor puesto por rally de cada Constructor o Equipo WRC.

**10.2.2** En función del número de 9º puestos, 10º puestos, etc., siendo un 9º puesto mejor que cualquier número de 10º puestos, etc.

**10.2.3** En caso de nuevo empate, la FIA designará al vencedor y decidirá entre los demás Constructores o Equipos WRC empatados, basándose en otras consideraciones que juzgue oportunas.

## **11. CRITERIOS PARA LA INCLUSIÓN DE PILOTOS EN LAS LISTAS DE PRIORIDAD DE LA FIA**

### **11.1 PILOTOS DE PRIMERA PRIORIDAD (P1)**

Pilotos de World Rally Cars designados por un Constructor o Equipo WRC inscrito con el objetivo de puntuar para el Campeonato del Mundo de Rallies para Constructores de la FIA.

### **11.2 PILOTOS DE SEGUNDA PRIORIDAD (P2)**

Pilotos inscritos con un World Rally Car que:

**11.2.1** se han clasificado entre los diez primeros de un rally del Campeonato del Mundo en uno de los dos años precedentes del Campeonato o durante el año en curso.

**11.2.2** han ganado el Campeonato del Mundo de Rallies Júnior de la FIA o el Campeonato del Mundo de Rallies de Vehículos de Producción de la FIA en cualquiera de los dos años precedentes del Campeonato.

**11.2.3** han sido inscritos por un Constructor o un Equipo WRC pero no para puntuar en el Campeonato de Constructores y que cumplen con los criterios establecidos en el Artículo 11.2.4.

**11.2.4** han sido propuestos por un organizador a la FIA y cuya inscripción es apoyada mediante carta de la ADN del piloto y cuyos resultados justifiquen su inclusión en la lista de los pilotos de 2ª Prioridad.

### **11.3 PILOTOS DE TERCERA PRIORIDAD (P3)**

Pilotos que:

**11.3.1** se inscriben en pruebas de los Campeonatos de Soporte o la Copa WRC para puntuar.

**11.3.2** son inscritos por un Equipo WRC utilizando un vehículo que no sea un World Rally Car.

**11.3.3** se inscriben en las pruebas dentro del programa Pirelli Star Driver. Excepcionalmente estos pilotos podrán puntuar para el Campeonato del Mundo de Rallies de Vehículos de Producción de la FIA en un mínimo de 4 pruebas.

## **12. PROCEDIMIENTO PARA LA ELECCIÓN DE ITINERARIO**

### **12.1 ASPECTOS GENERALES**

La idoneidad de los tramos cronometrados que serán utilizados en un rally es responsabilidad exclusiva del organizador de la prueba, quien deberá evitar elegir cualquier carretera que pueda incumplir el reglamento y/o las recomendaciones de la FIA. Al elegir los tramos deberá darse prioridad absoluta a la seguridad. Asimismo, deberían evitarse carreteras públicas que puedan implicar una gran densidad de tráfico por parte del público.

### **12.2 INSPECCIÓN FIA**

**12.2.1** La FIA podrá realizar una inspecciones *in situ* cuando más del 50% de la distancia de los tramos cronometrados sea nueva o no haya sido utilizada en los últimos 5 años, o cuando tras su utilización el tramo requiera de varias modificaciones.

**12.2.2** Asimismo, la FIA podrá realizar inspecciones *in situ* según lo detallado en el punto 4 del Anexo O del Código Deportivo Internacional de la FIA.

Además serán de aplicación los siguientes puntos:

**12.2.3** La inspección inicial debe realizarse a más tardar cinco meses antes del comienzo del Día 1 de la prueba en cuestión.

**12.2.4** El/los inspector/es presentarán un informe por escrito en un plazo de 15 días. Una copia de este informe será enviada el mismo día al organizador del rally, así como a la ADN y a la FIA.

**12.2.5** Los inspectores de la FIA podrán:

- Recomendar que un tramo no sea incluido en el itinerario indicando las razones.
- Recomendar medidas que hayan sido acordadas con el organizador durante la inspección con el fin de ayudar a la mejora de la seguridad.

**12.2.6** Un informe de inspección FIA o la inclusión de cualquier tramo en una prueba del Campeonato no garantiza ni implica de manera alguna que el tramo pueda considerarse seguro.

### **12.3 RESPETO DEL ITINERARIO OFICIAL Y DEL PROGRAMA DEPORTIVO**

**12.3.1** Excepto en casos de fuerza mayor, el director de carrera deberá asegurar que el itinerario sea respetado, tal como definido e inspeccionado.

**12.3.2** Ninguna objeción presentada inmediatamente, antes o durante el desarrollo del rally será tenida en consideración salvo cuando sea aprobada por el Delegado de Seguridad FIA.

**12.3.3** Una vez iniciada la parte competitiva del rally, está prohibido el paso de información entre concursantes sobre el estado de tramos cronometrados. Cualquier infracción será comunicada a los Comisarios Deportivos.

## **13. CARACTERÍSTICAS DE LAS PRUEBAS**

### **13.1 CONFIGURACIÓN DE LAS PRUEBAS**

#### **13.1.1 Tipo de superficie**

Los tramos cronometrados se pueden disputar sobre superficies de tierra o asfalto. Estas superficies se podrán combinar ya sea dentro de un mismo tramo o de un tramo a otro.

#### **13.1.2 Tramos cronometrados**

- La distancia total de todos los tramos cronometrados deberá ser entre 300 km y 500 km.
- No hay una distancia mínima o máxima para un tramo cronometrado (excepto para las pruebas súper especiales); sin embargo no pueden haber nunca más de 80 km de tramos cronometrados entre dos visitas a los parques de asistencia o zonas de asistencia remotas.
- Ningún tramo cronometrado o parte de tramo cronometrado se podrá correr más de dos veces en un rally, excepto las pruebas súper especiales.

### **13.2 PROGRAMA DE LOS RALLIES**

Además de respetar los siguientes criterios, se anima a los organizadores de pruebas del Campeonato a desarrollar sus propias características del rally, pudiendo elaborar su propio programa/itinerario del rally.

**13.2.1** El programa de la prueba tendrá el siguiente orden:

- Reconocimientos
- Verificaciones administrativas (también se podrán realizar antes de los reconocimientos)
- Verificaciones técnicas
- Shakedown
- Ceremonia de Salida
- Rally
- Ceremonia de podium

**13.2.2** Las pruebas se podrán disputar en 2, 3 o 4 días, incluyendo salidas y llegadas en medio de un Día (Secciones de un Día).

**13.2.3** Las pruebas deben finalizar en sábado o en domingo.

**13.2.4** La llegada del primer vehículo a la asistencia final estará sujeta al acuerdo entre la FIA, el Organizador y el Promotor del Campeonato.

**13.2.5** La ceremonia de podium se realizará dentro de la siguiente hora a la llegada del primer vehículo a la asistencia final.

**13.2.6** El programa de reconocimientos se realizará a lo largo de 2 días.

**13.2.7** Los tramos cronometrados disputados sin luz de día no podrán constituir un 'Día' completo de un rally.

### **13.3 RUEDAS DE PRENSA**

#### **13.3.1 Rueda de prensa pre-rally**

En cada rally del Campeonato, el Delegado de Prensa de la FIA seleccionará a un máximo de 6 personas entre pilotos, copilotos y personal de equipos del Campeonato del Mundo de Rallies, así como 3 pilotos de un Campeonato de Soporte, para que asistan a una rueda de prensa. Esta se celebrará en el centro de prensa a una hora convenida entre el organizador y el Delegado de Prensa de la FIA, tal como se indica en el reglamento particular.

#### **13.3.2 Rueda de prensa post-rally**

Los 3 mejores equipos, un representante del concursante vencedor y el(los) equipo(s) vencedoras de un Campeonato de Soporte deberán asistir a una rueda de prensa que se celebrará en el centro de prensa tras la llegada de cada rally del Campeonato.

#### **13.3.3 'Encuentro con los Equipos'**

Los 3 mejores equipos clasificados al final de cada Día, a excepción del último Día, deberán asistir a una sesión de 'Encuentro con los Equipos' para la prensa y el público. Esta sesión se celebrará en el parque de asistencia (generalmente el 'Escenario del Camión de WRC') a una hora y en un lugar que será indicado a los respectivos equipos por el Delegado de Prensa de la FIA. El Delegado de Prensa de la FIA podrá elegir a otros pilotos y a miembros de los equipos para asistir a estas sesiones y éstos deberán ponerse a su disposición si el Delegado lo solicita.

**13.3.4 Sesión de Firma de Autógrafos**

Al final de cada Día, a excepción del último Día, hasta 5 integrantes de los Equipos o miembros de los mismos deberán ponerse a disposición para una sesión de firma de autógrafos de 15 minutos. A las personas seleccionadas se les informará sobre la hora y la ubicación exacta.

**13.3.5 Actividades de Promoción del Organizador**

Los organizadores de un rally podrán acordar con el Promotor del Campeonato la participación de los equipos y miembros de los equipos en actividades de promoción razonables durante los reconocimientos o el rally. En todos los programas deberá preverse un horario adecuado para cualquier solicitud y las personas implicadas deberán ser notificadas por lo menos 15 días antes del inicio de la prueba.

**DOCUMENTACIÓN ESTÁNDAR Y VISADOS DE LA FIA****14. ASPECTOS GENERALES****14.1 DOCUMENTACIÓN ESTÁNDAR DE LA FIA**

Deberá respetarse el formato y el procedimiento de los siguientes documentos tal como se indica en el Anexo II:

- Reglamento Particular
- Complementos
- Guía de Rally 1 y 2
- Itinerario
- Road Book
- Carnet de control
- Solicitud de inscripción estándar
- Listas de inscritos
- Listas de autorizados a salir y resultados del rally
- Libro de Seguridad para la Prensa

**14.2 ROAD BOOK**

Todos los equipos recibirán un road book (libro de ruta) que contiene una descripción detallada del itinerario. Este itinerario y los diagramas indicando el sentido del recorrido deberán seguirse. Toda desviación del itinerario será comunicada a los comisarios deportivos.

**14.3 CARNETS DE CONTROL**

**14.3.1** Cada equipo es responsable de:

- Su carnet de control
- Entregar el carnet de control en cada uno de los controles y de la exactitud de las anotaciones.
- Toda anotación realizada en el carnet de control.

**14.3.2** Solamente el comisario del puesto de control está autorizado a realizar anotaciones en el carnet de control, exceptuando los apartados previstos para el uso del concursante.

**14.3.3** La falta de sello o firma en cualquier control, la ausencia de anotación de la hora en un control horario, o la no entrega del carnet de control en cada control, entrañará la exclusión del equipo en cuestión, que será pronunciada por el director de carrera al final de una sección.

**14.3.4** Toda divergencia entre los tiempos anotados en el carnet de control del equipo y los tiempos en los documentos oficiales del rally será objeto de estudio por el director de carrera.

**15. EXPEDICIÓN DE UN VISADO FIA**

Antes de expedir un visado, la FIA evaluará los siguientes documentos:

**15.1 ITINERARIO**

**15.1.1** Por lo menos 7 meses antes del inicio del Día 1 del rally deberá enviarse electrónicamente una copia del itinerario y los mapas a la FIA, la Administración WRC, el Delegado de Seguridad de la FIA, los Constructores inscritos, los Equipos WRC, el Promotor del Campeonato y al proveedor de neumáticos.

**15.1.2** Deberán identificarse los tramos cronometrados nuevos (incluyendo aquellos que se disputen en sentido inverso).

**15.1.3** Deberán describirse los tramos cronometrados nuevos desde el punto de vista de la seguridad.

**15.1.4** La fecha límite para cualquier comentario o modificación mayor es de 4 semanas tras el envío a la FIA.

## **15.2 PLAN DE SEGURIDAD**

**15.2.1** Por lo menos 4 meses antes del Día 1 del rally deberá enviarse una copia electrónica o impresa en papel del borrador del plan de seguridad directamente a la FIA, al Delegado Médico de la FIA y al Delegado de Seguridad de la FIA.

Este borrador deberá incluir:

- el itinerario completo del rally
- detalles precisos sobre las zonas autorizadas y prohibidas al público en los tramos cronometrados.
- una propuesta de fecha y hora antes del rally para un briefing médico y para un ejercicio de formación sobre la extracción.
- cualquier plan de seguridad especial preparado para los tramos cronometrados que se disputen sin luz del día.

Se dará una respuesta dentro de las cuatro semanas siguientes.

**15.2.2** Se requiere la presencia de un helicóptero medicalizado. El borrador del plan detallará los lugares de posicionamiento de helicópteros de ese tipo.

## **15.3 CUESTIONARIO MÉDICO**

**15.3.1** Dos meses antes del inicio del rally deberá enviarse a la FIA un cuestionario médico FIA totalmente cumplimentado. Cualquier cambio de (los) hospital(es) de destino menos de 2 meses antes de la prueba deberá ser notificado a la FIA.

**15.3.2** A más tardar 21 días antes del rally, el jefe médico deberá escribir a los hospitales seleccionados solicitando que los servicios de emergencia estén en alerta y deberá recibir una respuesta por escrito.

**15.3.3** Para pruebas aspirantes, los requisitos para la inspección preliminar de los servicios médicos del rally y los hospitales seleccionados, que será realizada por el Delegado Médico de la FIA se detallan en el Anexo H – Suplemento 8.

## **15.4 REGLAMENTO PARTICULAR**

Véase el Anexo II.

# **SEGURO**

## **16. COBERTURA DEL SEGURO**

### **16.1 DESCRIPCIÓN DE LA COBERTURA DEL SEGURO**

El reglamento particular deberá indicar con precisión todos los detalles relativos a la cobertura de seguro suscrita por los organizadores. En el certificado figurarán los nombres de los concursantes, del Promotor del Campeonato, de la FIA y de los oficiales del rally (descripción de los riesgos e importes cubiertos).

### **16.2 COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL**

**16.2.1** La prima de seguro que deberá incluirse en los derechos de inscripción deberá garantizar una cobertura adecuada de responsabilidad civil para terceros (responsabilidad civil). Se recomienda una cobertura mínima de 10 millones de euros para la responsabilidad civil. Si el importe es inferior, el importe de la cobertura deberá ser justificado ante la FIA en forma de solicitud de derogación.

**16.2.2** La cobertura de responsabilidad civil será adicional y sin perjuicio de cualquier otra póliza de seguro personal suscrita por un concursante o cualquier otra persona o entidad legal que participe en la prueba.

**16.2.3** La cobertura del seguro deberá estar en vigor por lo menos durante el tramo de shakedown y para los concursantes que recorran el itinerario del rally desde el inicio del Día 1 hasta el final del rally o hasta el momento de retirada definitiva o exclusión. Los vehículos que hayan abandonado y tomado la salida al Día siguiente no se considerarán como retirados definitivamente

**16.3 EXCLUSIÓN DE LA COBERTURA**

Los vehículos de asistencia y los vehículos utilizados para los reconocimientos, incluso aquellos que lleven placas especiales emitidas por los organizadores no estarán cubiertos por la póliza de seguros del rally.

**IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS****17. NÚMEROS ASIGNADOS POR TEMPORADA****17.1 PRIORIDAD 1**

Al piloto Campeón del Mundo en la temporada precedente se le atribuirá el número 1. Al segundo piloto del equipo del Campeón del Mundo se le atribuirá el número 2. Utilizando el mismo sistema, los números siguientes serán atribuidos según la clasificación del Campeonato de Constructores del año anterior.

**17.2 PRIORIDAD 3**

La FIA atribuirá a cada piloto inscrito en los Campeonatos de Soporte y en la Copa WRC un número de competición permanente desde el 21 hasta el 55 para todo el Campeonato. Para las pruebas puntuables para el PWRC/SWRC y para el JWRC, los números de competición permanentes del JWRC irán precedidos por el número 1, por ejemplo 121.

**18. NÚMEROS DE COMPETICIÓN Y PUBLICIDAD****18.1 ASPECTOS GENERALES**

**18.1.1** El organizador entregará a cada equipo un número de identificación que deberá ser colocado en el vehículo en los lugares que se indiquen antes de las verificaciones técnicas:

**18.1.2** Toda publicidad dentro de esta identificación es obligatoria y no podrá ser rechazada por los concursantes.

**18.2 PANELES DE LAS PUERTAS**

**18.2.1** Dos paneles para las puertas frontales con un tamaño de 67 cm de ancho por 17 cm de alto, incluyendo un borde blanco de 1 cm. Cada uno de estos paneles tendrá obligatoriamente en la parte delantera un espacio reservado para el número de competición que será de color negro mate. Los números, con una altura de 14 cm y un ancho de trazo de 2 cm serán de color amarillo fluorescente (PMS 803). El resto de este panel para la puerta está reservado para el organizador.

**18.2.2** Cada panel será colocado horizontalmente sobre el borde de ataque de cada puerta delantera con el número hacia adelante. La parte superior del panel deberá encontrarse entre 7 cm y 10 cm debajo del límite inferior de la ventana.

**18.2.3** No se podrá colocar ninguna señalización a parte de los colores del vehículo a menos de 10 cm de estos paneles.

**18.3 LUNETAS TRASERA**

Un panel para la luneta trasera de un máximo de 30 cm de ancho y 10 cm de alto se colocará en la parte superior de la luneta trasera y posicionado hacia la izquierda o la derecha, según se indique en el reglamento particular. En un espacio adyacente de 15 cm<sup>2</sup> se incluirá un número de competición en naranja fluorescente (PMS 804) de 14 cm de altura sobre fondo claro. Este número podrá ser reflectante y deberá ser visible desde atrás a la altura de la vista.

**18.4 VENTANILLAS LATERALES**

Dos números para cada ventanilla lateral trasera que tendrán una altura de 25 cm con un ancho de trazo de por lo menos 25 mm, de color naranja fluorescente (PMS 804), que podrán ser reflectantes. Estos números deberán colocarse en las ventanillas laterales traseras adyacentes al nombre del piloto.

**18.5 PANEL DEL TECHO**

**18.5.1** Un panel para el techo de 50 cm de ancho y 52 cm de alto, que se colocará en el techo con la parte superior orientada hacia la parte delantera del vehículo. Mostrará un número de competición de color negro, de 5 cm de ancho por 28 cm de alto, sobre un fondo blanco mate de 50 cm de ancho por 38 cm de alto.

**18.5.2** Toda publicidad del organizador deberá insertarse en un espacio del mismo ancho (50 cm) y de 14 cm de alto (o 2 x 7 cm de alto), por encima o por debajo de los números.

**18.6 PLACA DELANTERA**

Una placa que quepa en un rectángulo de 43 cm de ancho por 21,5 cm de altura que deberá incluir al menos el número de competición y el nombre completo del rally.

**18.7 RESTRICCIONES DE PUBLICIDAD**

**18.7.1** Los concursantes están autorizados a colocar cualquier tipo de publicidad en sus vehículos a condición de que:

- Esté permitido por la legislación nacional y el reglamento de la FIA.
- No contravenga las buenas maneras y costumbres.
- No sea de naturaleza política o religiosa.
- Respete el Artículo 18.2.3.
- No interfiera con la visibilidad del equipo a través de las ventanas.

**18.7.2** El nombre de un constructor de automóviles no puede estar asociado al nombre del rally ni figurar en los espacios publicitarios impuestos por los organizadores.

**18.7.3** El texto de toda publicidad impuesta por el organizador debe indicarse claramente en el reglamento particular o en un complemento oficial antes de la fecha de cierre de inscripciones para el rally.

**18.8 PUBLICIDAD FACULTATIVA DEL ORGANIZADOR**

**18.8.1** El organizador podrá requerir a los concursantes que lleven una publicidad facultativa adicional. Si un concursante se niega a llevar esta publicidad, los derechos de inscripción no podrán ascender a más del doble. En cualquier caso, este cargo adicional está limitado a 2.000 euros.

**18.8.2** No se podrán cobrar derechos adicionales a un concursante por rechazar publicidad de una marca de vehículos, neumáticos, combustible o lubricante.

**18.8.3** Los concursantes que acepten la publicidad facultativa del organizador tal como se indique en el reglamento particular deberán reservar espacio para ella.

**18.8.4** La publicidad facultativa no será impuesta a vehículos inscritos por un Constructor o por un Equipo WRC.

**19. NOMBRES DEL PILOTO Y COPILOTO**

**19.1 VENTANILLA LATERAL TRASERA**

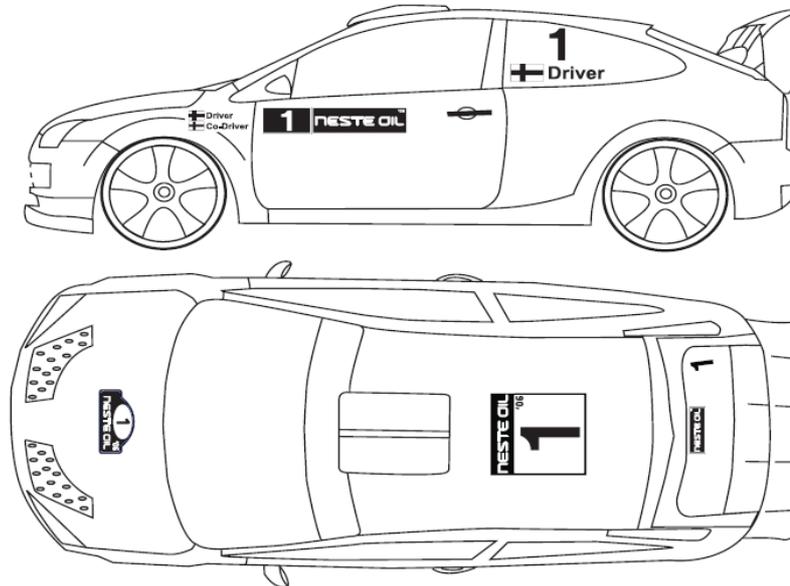
Únicamente el apellido del piloto, junto con la bandera nacional de su nacionalidad de pasaporte, deberán aparecer en la ventanilla lateral trasera a ambos lados del vehículo, adyacentes al número de competición. El apellido del piloto deberá:

- Estar escrito en letra Helvética: la primera letra del apellido en mayúscula y el resto en minúsculas.
- Aparecer en color blanco sobre un fondo claro.
- Tener una altura de 10 cm y un ancho de trazo de 1,5 cm.

En caso de rotura de cristal, no será aplicable la penalización por no llevar el nombre del piloto.

**19.2 ALETAS DELANTERAS**

Además de lo indicado en el Artículo 19.1, los nombres del piloto y el copiloto, junto con las banderas nacionales de sus nacionalidades de pasaporte, deberán aparecer en las aletas delanteras del vehículo.

**PANELES EN LAS PUERTAS Y NÚMEROS DE COMPETICIÓN****CIRCULACIÓN****20. COMPORTAMIENTO****20.1 REGLAS GENERALES**

**20.1.1** Los equipos deberán comportarse siempre de una manera compatible con el espíritu deportivo.

**20.1.2** Los vehículos sólo pueden ser remolcados, transportados o empujados para devolverlos a la calzada o para dejar libre la ruta del rally.

**20.1.3** Sólo está permitido hacer donuts ("ceros") cuando esté permitido por el reglamento particular del rally.

**20.1.4** Los equipos deben conducir siempre en el sentido del tramo cronometrado (excepto y solamente para realizar un medio giro) bajo pena de exclusión pronunciada por el director de carrera.

**20.1.5** En un sector de enlace que sea una carretera pública, un vehículo de competición sólo puede ser conducido sobre cuatro llantas y neumáticos. Toda infracción será comunicada a los comisarios deportivos quienes podrán imponer una penalización.

**20.2 EXCESO DE VELOCIDAD DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS**

**20.2.1** Se recuerda que los reconocimientos no son entrenamientos. Deberá cumplirse estrictamente el Código de Circulación del país en el que se celebra el rally, y respetar la seguridad y los derechos de los demás usuarios de la carretera.

**20.2.2** Todo exceso de velocidad durante el reconocimiento entrañará una multa que será aplicada por el director de carrera de la siguiente manera:

Por km por hora sobre el límite de velocidad

Pilotos de prioridad 1 y 2      **€ 25**

Pilotos de prioridad 3      **€ 15**

Pilotos no prioritarios      **€ 10**

**20.2.3** El importe de la multa no se verá afectado por cualquier otra multa que pueda haber sido impuesta o no por la policía.

**20.2.4** El importe de la multa será duplicado en caso de segunda infracción cometida en el mismo rally.

**20.3 EXCESO DE VELOCIDAD DURANTE EL RALLY**

**20.3.1** Todo exceso de velocidad durante un rally entrañará una multa que será aplicada por el director de carrera de la siguiente manera:

Por km por hora sobre el límite de velocidad

Pilotos de prioridad 1 y 2     **€ 25**

Pilotos de prioridad 3     **€ 15**

Pilotos no prioritarios     **€ 10**

**20.3.2** El importe de la multa no se verá afectado por cualquier otra multa que pueda haber sido impuesta o no por la policía.

**20.3.3** Para la segunda infracción: una penalización de 5 minutos

**20.3.4** Para la tercera infracción: exclusión aplicada únicamente por los comisarios deportivos.

**20.4 CÓDIGO DE CIRCULACIÓN**

**20.4.1** Los equipos deberán respetar el Código de Circulación nacional durante todo el rally. Toda infracción será comunicada a los Comisarios Deportivos.

**20.4.2** Los agentes u oficiales que constaten una infracción al Código de Circulación por parte de un equipo que está participando en el rally deberán notificarlo de igual forma que la utilizada para cualquier otro usuario de la carretera.

**20.4.3** Si la policía decidiese no parar al piloto infractor, podrán pedir la aplicación de las penalizaciones previstas en el reglamento particular del rally, bajo reserva que:

- La notificación de la infracción llegue por vía oficial y por escrito, antes de la publicación de la clasificación final provisional.
- La denuncia sea suficientemente detallada para determinar sin lugar a dudas la identidad del piloto infractor, y que precise el lugar y la hora de la infracción.
- Los hechos no sean susceptibles de varias interpretaciones.

**INSCRIPCIONES****21. PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN****21.1 PRESENTACIÓN DE LAS SOLICITUDES DE INSCRIPCIÓN**

Todo titular de una licencia de competición de la FIA que desee participar en un rally deberá enviar los derechos de inscripción correspondientes y el formulario de solicitud de inscripción debidamente cumplimentado a la secretaría del rally antes de la fecha de cierre de inscripciones, tal y como se especifique en el reglamento particular. Si la solicitud de inscripción se envía por fax o e-mail, el original deberá llegar a los organizadores, a más tardar, 7 días después del cierre de inscripciones.

**21.2 CAMBIOS RESPECTO A LA SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN**

Un concursante podrá reemplazar libremente el vehículo declarado en la solicitud de inscripción por otro del mismo grupo y la misma clase hasta el momento de las verificaciones técnicas.

**21.3 AUTORIZACIONES DE LA ADN**

Para concursante, pilotos y copilotos extranjeros, es necesaria una autorización según el Artículo 70 del CDI.

**21.4 CAMBIO DE CONCURSANTE Y/O MIEMBRO(S) DEL EQUIPO**

Los cambios de concursante están permitidos hasta el cierre de inscripciones.

Tras el cierre de inscripciones un solo miembro del equipo podrá ser reemplazado, con el acuerdo de:

- los organizadores, antes del inicio de las verificaciones administrativas.
- los comisarios deportivos, después del inicio de las verificaciones administrativas y antes de la publicación de la lista de equipos autorizados a tomar la salida.

Sólo la FIA podrá autorizar la sustitución de piloto y copiloto o del concursante.

**21.5 COMPROMISOS DE LOS CONCURSANTES Y MIEMBROS DEL EQUIPO**

Por el mero hecho de firmar la solicitud de inscripción, el concursante así como el equipo se someten a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el CDI y sus anexos, así como a este reglamento y al reglamento particular del rally.

**22. FECHAS DE CIERRE DE INSCRIPCIONES****22.1 RESPETO DE LAS FECHAS DE CIERRE DE INSCRIPCIONES**

Las fechas de cierre de inscripciones de cada prueba individual deberán respetarse, independientemente de las fechas de cierre de inscripciones para el Campeonato.

**22.2 FECHAS DE CIERRE DE INSCRIPCIONES**

La fecha de cierre de inscripciones será 4 semanas antes del inicio de los reconocimientos.

**23. DERECHOS DE INSCRIPCIÓN****23.1 PUBLICACIÓN DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN**

**23.1.1** Los derechos de inscripción se deben detallar en el reglamento particular.

**23.1.2** Para pilotos prioritarios se deberá hacer referencia al Anexo VI de este reglamento.

**23.2 ACEPTACIÓN DE LA SOLICITUD DE INSCRIPCIÓN**

Sólo se aceptaran las solicitudes de inscripción que vayan acompañadas de la totalidad de los derechos de inscripción o de un recibo emitido por la ADN del concursante.

**23.3 REEMBOLSO DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN**

Los derechos de inscripción serán totalmente reembolsados:

- A los solicitantes cuya inscripción haya sido rechazada.
- En el caso de que el rally no se celebrara.

**23.4 REEMBOLSO PARCIAL DE LOS DERECHOS DE INSCRIPCIÓN**

Los derechos de inscripción podrán ser objeto de reembolso parcial en las condiciones previstas en el reglamento particular de la prueba.

**24. CLASES****24.1 CAMBIO DE CLASE**

Si en el momento de las verificaciones técnicas un vehículo presentado no corresponde al grupo y/o clase en la que fue inscrito, los comisarios deportivos podrán transferirlo al grupo y/o clase adecuado a petición de los comisarios técnicos.

**24.2 VEHÍCULOS NACIONALES**

Lo que sigue es de aplicación cuando los organizadores admiten coches homologados a nivel nacional:

**24.2.1** Pueden utilizar el mismo itinerario que el del Campeonato, en su totalidad o parte del mismo.

**24.2.2** Pueden elegir entre utilizar los oficiales designados para la prueba o designar un colegio de comisarios deportivos, comisarios técnicos y/u oficiales distintos.

**24.2.3** Los vehículos deberán cumplir con el Reglamento Deportivo del Campeonato del Mundo de Rallies de la FIA excepto cuando la FIA conceda una derogación.

**24.2.4** Los vehículos correrán como una clase única, detrás de los últimos vehículos que estén inscritos en la prueba del Campeonato.

**24.2.5** Los vehículos tendrán su propia clasificación y no aparecerán en ningún resultado del Campeonato.

**RECONOCIMIENTOS****25. RECONOCIMIENTOS****25.1 VEHÍCULOS DE RECONOCIMIENTO**

Requisitos comunes para todos los vehículos utilizados para reconocimientos:

- El vehículo debe estar pintado de un sólo color, no podrá llevar publicidad ni adhesivos, etc.
- Las protecciones para bajos están autorizadas (cumpliendo con el reglamento del Grupo N).
- Está autorizado el uso de dos faros adicionales homologados para la circulación.

- El equipo podrá utilizar un sistema de intercomunicaciones "light" (sin cascos).
- Se podrá montar equipamiento de navegación a bordo.

Se podrán utilizar vehículos que cumplan con las siguientes especificaciones:

#### **25.1.1 Vehículos estándar**

- Vehículos estándar totalmente sin modificar, tal como se ofrecen a la venta para el público en general con dos ruedas motrices y motor atmosférico de gasolina o turbo diesel con una cilindrada nominal máxima de 2000cc.
- Vehículos tipo SUV de menos de 180 caballos.

#### **25.1.2 Vehículos de serie**

- El motor deberá ser de serie (cumpliendo con el reglamento del Grupo N).
- La caja de cambios será de serie (cumpliendo con el reglamento del Grupo N).
- El escape será de serie con un nivel de ruido máximo dentro de las tolerancias legales permitidas en el país organizador.
- Las suspensiones deberán cumplir con el reglamento del Grupo N).
- El montaje de un arco de seguridad de acero, conforme a los Artículos 253-8.1 a 8.3 del Anexo J está autorizado.
- Los asientos tipo "baquet" en un color similar al del interior del vehículo están autorizados.
- Las llantas son libres, siempre respetando los límites del Anexo J, Grupo N.

### **25.2 NEUMÁTICOS PARA LOS VEHÍCULOS DE RECONOCIMIENTO**

Los neumáticos utilizados para los reconocimientos deben ser:

- Neumáticos de serie homologados para la circulación en carretera de asfalto.
- Neumáticos libres, homologados para la circulación en tierra, salvo que se indique lo contrario en el reglamento particular.

### **25.3 RESTRICCIONES EN MATERIA DE RECONOCIMIENTOS**

**25.3.1** Todo piloto prioritario o su copiloto que visite la región de un rally en cualquier otro momento que no sea para el rally, podrá sólo hacerlo tras haber informado previamente de ello a los organizadores y a la FIA, salvo si es conocido que el piloto prioritario/copiloto viva en esa zona.

**25.3.2** Todo piloto que en la actualidad figure o haya figurado en los dos últimos años en la lista de prioridad A o B, que participe o tenga intención de participar en un rally del WRC y que desee circular por una carretera que es o puede ser utilizada para un tramo cronometrado en ese rally, podrá hacerlo tras obtener el permiso por escrito del organizador. El permiso escrito deberá enviarse también a la FIA. Cualquier incumplimiento de esta regla será comunicada a los comisarios deportivos.

### **25.4 DESARROLLO DE LOS RECONOCIMIENTOS**

#### **25.4.1 Horario**

Los reconocimientos deben realizarse dentro de un horario establecido por el organizador. La participación en los reconocimientos no es obligatoria.

#### **25.4.2 Respeto del horario de los reconocimientos**

A partir del final de los reconocimientos, todo desplazamiento (excepto a pie) sobre el recorrido de un tramo cronometrado del rally está prohibido para toda persona que esté relacionada de cualquier manera con un equipo salvo autorización expresa del director de carrera.

#### **25.4.3 Número de pasadas**

Los equipos podrán realizar un máximo de dos pasadas por cada tramo cronometrado (los tramos cronometrados que se disputen dos veces se consideran un sólo tramo cronometrado). Durante los reconocimientos se colocarán comisarios de control en la salida y el punto Stop de cada tramo cronometrado para registrar el número de pasadas. También se podrán realizar controles adicionales dentro de los tramos cronometrados.

#### **25.4.4 Velocidad durante los reconocimientos**

El organizador podrá establecer un límite de velocidad para los tramos cronometrados. Estos límites deberán estar indicados en el reglamento particular y se podrán controlar en cualquier momento durante los reconocimientos o mediante el uso de grabadores GPS que se incorporarán por lo menos en los vehículos de los pilotos prioritarios. El uso de estos grabadores podrá implicar el pago de derechos.

#### **25.4.5 Tramo de shakedown**

No es obligatorio incluir el shakedown en el programa de reconocimientos.

**25.4.6 Asistencia durante los reconocimientos**

Durante el horario de reconocimientos, la asistencia para vehículos de reconocimiento sólo podrá ser proporcionada por un máximo de 2 técnicos por equipo utilizando un vehículo que cumpla con el Art. 25.1 de este reglamento y que lleve todo el equipo de asistencia necesario a bordo.

El organizador entregará un pase para estos vehículos.

Este vehículo sólo podrá circular por los tramos cronometrados para recuperar el coche de reconocimiento.

**25.5 PARTICIPACIÓN EN RECONOCIMIENTOS ÚNICAMENTE**

Todo piloto titular de una licencia internacional adecuada podrá solicitar la participación en los reconocimientos para un rally. El reglamento sobre reconocimientos deberá ser respetado en su totalidad, el organizador deberá autorizar la solicitud y si se han fijado derechos para ello, deberán indicarse en el reglamento particular.

**VERIFICACIONES TÉCNICAS****26. ANTES DEL INICIO****26.1 ASPECTOS GENERALES**

**26.1.1** Los vehículos podrán ser presentados a las verificaciones técnicas por un representante del equipo, salvo que se indique lo contrario en el reglamento particular, tal como se indica en el artículo 26.2.

**26.1.2** Durante las verificaciones técnicas, los concursantes deberán presentar todo el vestuario de seguridad, incluyendo cascos y HANS, que tienen la intención de utilizar. Se comprobará el cumplimiento con el Anexo L Capítulo III.

**26.1.3** Todos los vehículos deberán desmontar sus protecciones de cárter para el precintaje de las cajas de cambio y diferenciales, y mantenerlas con el coche para su pesaje.

**26.1.4** El equipo deberá presentar la ficha de homologación completa certificada del vehículo.

**26.1.5** Los Constructores o Equipos WRC inscritos en el Campeonato podrán presentar un Certificado de Conformidad Técnica firmado.

**26.1.6** Los comisarios técnicos podrán requerir la identificación del vehículo. El chasis y el bloque del motor pueden ser marcados.

**26.1.7** Si tras las verificaciones técnicas los comisarios técnicos constatan que un vehículo no cumple con el reglamento técnico y/o de seguridad, los comisarios deportivos podrán determinar un plazo para que el vehículo cumpla con los reglamentos o podrán denegarle la salida.

**26.2 PRESENTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS Y LOE EQUIPOS**

Los organizadores podrán programar las verificaciones técnicas como oportunidad para presentar a los pilotos, copilotos y sus vehículos al público. En tal caso todos los miembros de los equipos deberán asistir a las verificaciones técnicas durante un horario determinado que se indicará en el reglamento particular.

**26.3 HORARIO**

**26.3.1** Para aquellos organizadores que no deseen utilizar las verificaciones técnicas para la presentación de los vehículos, se recomienda el siguiente horario:

<b>Hora:</b>	<b>Acción:</b>	<b>Quién:</b>
08.30-09.30	Briefing de todos los comisarios técnicos, marcadores de neumáticos y personal de pesaje	Todos los comisarios técnicos + personal técnico de la FIA
10.00-13.30	Precintaje de piezas y entrega de Certificados de Verificaciones Técnicas para vehículos de Constructores (Constructores y Equipos WRC)	6 a 8 comisarios técnicos + personal técnico de la FIA
13.00-14.00	Control de peso para vehículos de Constructores (Constructores y Equipos WRC)	Equipo de pesaje
Desde las 15.00	Verificaciones técnicas pre-rally para pilotos P2 y P3 (excepto vehículos de Constructores y Equipos WRC)	Todos los comisarios técnicos + personal técnico de la FIA
A criterio del Organizador	Verificaciones técnicas pre-rally para pilotos no prioritarios	

**26.3.2** En el reglamento particular o por medio de un complemento se publicará un horario para el precintaje de componentes y control del peso de los vehículos inscritos por Constructores y Equipos WRC.

**27. DURANTE EL RALLY****27.1 VERIFICACIONES COMPLEMENTARIAS**

En cualquier momento después de la salida, se podrán realizar verificaciones de aspectos de seguridad, incluyendo la vestimenta y el vehículo.

**27.2 RESPONSABILIDAD DE LOS EQUIPOS**

**27.2.1** El concursante es responsable de la conformidad técnica de su vehículo durante todo el rally.

**27.2.2** En caso de que sean colocadas marcas de identificación (véase Artículos 26.1.6 y 63), es responsabilidad del concursante cuidar que estas marcas se preserven intactas hasta la finalización del rally. La falta de estas marcas será comunicada a los comisarios deportivos.

**27.2.3** También es responsabilidad del concursante verificar la correcta colocación de cualquier elemento del vehículo que haya sido manipulado durante el transcurso de las verificaciones realizadas.

**27.2.4** Todo fraude constatado y especialmente haber presentado marcas de identificación como originales que hayan sido retocadas será comunicado a los comisarios deportivos.

**28. CONTROL FINAL****28.1 PARQUE CERRADO FINAL**

Tras finalizar las formalidades de llegada, los vehículos deberán ser conducidos a un parque cerrado en el que deberán permanecer hasta que sea abierto por orden de los comisarios deportivos.

**28.2 SELECCIÓN DE LOS VEHÍCULOS**

Una verificación técnica completa post-rally, incluyendo el desmontaje del vehículo, podrá ser llevada a cabo por decisión de los comisarios deportivos, ya sea de oficio o por una reclamación o por recomendación del director de carrera a los comisarios deportivos.

**28.3 PIEZAS A VERIFICAR**

Las verificaciones técnicas post-rally implicarán generalmente controles que hayan sido recomendados a los comisarios técnicos por el Delegado Técnico de la FIA.

**28.4 TIEMPO DISPONIBLE PARA EL CONTROL FINAL**

El tiempo disponible para controlar los vehículos que han sido seleccionados para las verificaciones técnicas finales debe ser de por lo menos dos horas.

<b>SHAKEDOWN</b>
------------------

**29. SHAKEDOWN****29.1 REQUISITOS**

Se organizará un tramo de shakedown con el fin de ser por un lado una oportunidad mediática y de promoción y por otro una oportunidad para que los concursantes prueben sus vehículos. Para los Constructores y Equipos WRC inscritos en el Campeonato, cada vehículo realizará por lo menos 4 pasadas por el tramo de shakedown.

**29.2 DESARROLLO DEL SHAKEDOWN**

**29.2.1** El tramo de shakedown se organizará como un tramo del rally e incluirá todas las medidas de seguridad adecuadas.

**29.2.2** Para el tramo de shakedown se podrá utilizar una prueba súper especial o parte de un tramo cronometrado del itinerario del rally.

**29.3 DESCARGO**

Toda persona a bordo del vehículo durante el shakedown, que no esté inscrita en el rally, deberá haber firmado una hoja de descargo de responsabilidad proporcionada por el organizador.

**29.4 REQUISITOS TÉCNICOS**

En los vehículos que participen en el shakedown, el motor, la transmisión completa y las piezas mecánicas mencionadas en los Artículos 63 a 65 de este reglamento deben estar precintados.

**29.5 AVERÍA DURANTE EL SHAKEDOWN**

Un concursante cuyo vehículo sufra una avería durante el shakedown deberá participar en la ceremonia de salida, tal como se indica en el Artículo 42.

<b>CONTROLES</b>
------------------

**30. CONTROLES – REQUISITOS GENERALES****30.1 SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES**

Todos los controles (controles de paso y controles horarios de salida y llegada de tramos cronometrados, zonas de control de reagrupamientos y neutralización) estarán señalizados por medio de pancartas estandarizadas, aprobadas por la FIA, de acuerdo con los dibujos y distancias indicadas del Anexo I.

**30.2 BARRERAS DE PROTECCIÓN**

Una zona de por lo menos 5 m antes y después del control estará protegida mediante barreras a ambos lados de la carretera para permitir la realización de las operaciones de control.

**30.3 TIEMPO DE PARADA EN ZONAS DE CONTROL**

El tiempo de parada dentro de cualquier zona de control está limitado al tiempo necesario para realizar las operaciones de control.

**30.4 HORARIO DE FUNCIONAMIENTO**

**30.4.1** Los controles deberán estar preparados para funcionar por lo menos 30 minutos antes de la hora prevista para el paso del primer vehículo de competición.

**30.4.2** Salvo que el director de carrera decida lo contrario, dejarán de operar 15 minutos, más el tiempo de eliminación de carrera, después de la hora prevista para la llegada del último vehículo de competición.

### **30.5 ORDEN DE LOS CONTROLES Y SENTIDO DEL RECORRIDO**

**30.5.1** En todo control, los equipos deberán presentarse en el orden correcto y en el sentido de la ruta del rally, bajo pena de exclusión declarada por el director de carrera.

**30.5.2** Está prohibido reingresar en una zona de control.

### **30.6 INSTRUCCIONES DE LOS COMISARIOS DE RUTA**

**30.6.1** Los equipos tienen la obligación de seguir las instrucciones de los comisarios en todo puesto de control. Toda infracción será comunicada a los Comisarios Deportivos.

**30.6.2** Todos los oficiales de los controles deberán estar identificados. En cada control, el jefe de puesto deberá llevar un peto distintivo.

### **30.7 ZONAS DE PRENSA**

Se establecerá una zona para la prensa protegida mediante barreras antes de la pancarta de control horario de color amarillo en parques de asistencia, zonas de asistencia remotas, parques de espera o de reagrupamiento y dentro del parque de espera antes del procedimiento de podium en la llegada. El acceso a esta zona de prensa estará limitado a personas que dispongan del pase adecuado.

### **30.8 PUNTOS DE CAMBIO DE CINTAS DE GRABACIÓN DE CÁMARAS DE A BORDO**

Cuando sea solicitado por el Promotor del Campeonato, los organizadores podrán establecer puntos de cambio de cintas de grabación de cámaras de a bordo (OBC) a lo largo del itinerario. Estos puntos deberán ser indicados mediante un complemento y únicamente servirán para el cambio de cintas de video.

Las cintas también pueden ser cambiadas en la zona de prensa y en los reagrupamientos o parques cerrados, siempre en presencia de un miembro del equipo.

## **31. CONTROLES DE PASO**

En estos controles, identificados mediante las pancartas que se indican en el Anexo I, los comisarios de puesto simplemente deberán sellar y/o firmar el carnet de control en el momento en el que les sea presentado por el equipo, sin mencionar la hora de paso.

## **32. CONTROLES HORARIOS**

### **32.1 FUNCIONAMIENTO**

En estos controles, los comisarios de puesto anotarán en el carnet de control la hora en la que el carnet fue presentado. El cronometraje se realizará al minuto.

### **32.2 PROCEDIMIENTO DE CONTROL**

**32.2.1** El procedimiento de control empieza en el momento en que el vehículo sobrepasa el panel de aviso de comienzo de la zona de control.

**32.2.2** Entre el panel de aviso y la zona de control se prohíbe al equipo detenerse por el motivo que sea o avanzar a marcha excesivamente lenta.

**32.2.3** El cronometraje y la anotación de la hora en el carnet de control, sólo podrá realizarse si los dos miembros del equipo, así como el vehículo se encuentran en la zona de control y en la inmediata proximidad de la mesa de control.

**32.2.4** La hora de presentación corresponderá al momento exacto en que un miembro del equipo presenta el carnet de control al comisario en funciones,

**32.2.5** A continuación, el comisario en funciones anotará en el carnet, bien manualmente o por medio de un aparato impresor, la hora real de presentación del citado carnet, y nada más.

**32.2.6** La hora ideal de presentación es la que se obtiene sumando al tiempo concedido para recorrer el sector de enlace, la hora de salida de este sector, estando expresados dichos tiempos al minuto.

**32.2.7** La hora de presentación ideal es únicamente responsabilidad de los equipos, quienes podrán consultar el reloj oficial en la mesa de control. Los comisarios de puesto podrán no darles ninguna información sobre la hora de presentación ideal.

**32.2.8** El equipo no incurrirá en ninguna penalización por adelanto si el vehículo accede a la zona de control durante el minuto ideal de presentación o el minuto que le precede.

**32.2.9** El equipo no incurrirá en ninguna penalización por retraso si el acto de presentar el carnet al comisario en funciones se realiza durante el minuto ideal.

**32.2.10** Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación será penalizada de la siguiente manera:

a) Por retraso: 10 segundos por minuto o fracción de minuto.

b) Por adelanto: 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

**32.2.11** Siempre y cuando haya sido indicado en el reglamento particular del rally o mediante complemento, los organizadores podrán autorizar a los equipos presentarse antes de tiempo sin incurrir en ninguna penalización.

**32.2.12** Si se detecta que un equipo no ha respetado las reglas del procedimiento de control, el jefe de puesto deberá redactar un informe por escrito y hacerlo llegar inmediatamente al director de carrera.

### **32.3 CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UN TRAMO CRONOMETRADO**

Cuando un control horario está seguido de un control de salida de un tramo cronometrado, se aplicará el siguiente procedimiento:

**32.3.1** En el control horario de llegada del sector de enlace, el comisario en funciones anotará en el carnet de control por una parte la hora de presentación del equipo y por otra, la hora prevista de salida para el tramo cronometrado. Deberá respetar un intervalo de 3 minutos con el fin de permitir al equipo prepararse para la salida y presentarse en la línea de salida.

**32.3.2** Si dos o más equipos se presentan en el mismo minuto, sus horas previstas para la salida de ese tramo cronometrado se establecerán en el mismo orden de sus horas de llegada relativas en el control horario precedente. Si las horas de llegada al control horario precedente son las mismas, se considerarán las horas del control horario anterior y así sucesivamente.

**32.3.3** Después de haberse presentado en el control horario, el vehículo de competición proseguirá hasta el control de salida del tramo cronometrado desde el cual el equipo deberá tomar la salida según el procedimiento establecido en este reglamento (véase Artículo 36).

**32.3.4** Si existe una divergencia entre la hora de salida prevista y la hora de salida real, la hora de salida del tramo cronometrado anotada por el comisario dará fe, salvo decisión en contra de los comisarios deportivos.

**32.3.5** La hora de salida del tramo será entonces la hora de salida para el siguiente sector de enlace.

## **33. EXCLUSIÓN POR RETRASO**

### **33.1 RETRASO MÁXIMO PERMITIDO**

Todo retraso superior a 30 minutos sobre el horario impuesto entre dos controles horarios o al final de cualquiera de las secciones y/o Días del rally, entrañará la eliminación de carrera del concursante por el director de carrera. No obstante, el equipo podrá tomar nuevamente la salida del rally bajo las condiciones previstas en el Artículo 45. Para el cálculo del plazo de eliminación de carrera, será aplicado el tiempo real y no el tiempo de penalización (10 segundos por minuto).

### **33.2 ADELANTO**

Un adelanto sobre el horario ideal no permitirá en ningún caso a los equipos reducir el retraso que provoca la eliminación de carrera.

### **33.3 NOTIFICACIÓN DE EXCLUSIONES**

La eliminación de la carrera por exceder el retraso máximo permitido sólo podrá ser aplicada al final de una sección o al final de un Día.

## **34. CONTROLES DE REAGRUPAMIENTO**

### **34.1 PROCEDIMIENTO EN UN REAGRUPAMIENTO**

**34.1.1** Los controles de reagrupamiento podrán ser establecidos ya sea como parque de espera (Artículo 2.9) o como parque cerrado (Artículo 2.12). Estos controles se deben identificar en el itinerario del rally.

**34.1.2** A su llegada a los controles de reagrupamiento, los equipos recibirán instrucciones sobre su hora de salida. A continuación deberán conducir su vehículo como sea indicado por los comisarios.

**34.1.3** Todos los equipos deberán estar disponibles para presentarse en una zona de autógrafos durante un máximo de 5 minutos, que estará situada en una zona adyacente al C.H. y accesible al público.

## **34.2 SALIDA DE UN REAGRUPAMIENTO**

Después de un reagrupamiento durante un Día, los vehículos tomarán la salida según su orden de llegada al reagrupamiento.

# **TRAMOS CRONOMETRADOS**

## **35. ASPECTOS GENERALES**

### **35.1 CRONOMETRAJE**

En los tramos cronometrados, el cronometraje será a la décima de segundo.

### **35.2 OBSERVADORES**

En el desarrollo de sus funciones, el acceso de los Observadores al recorrido de los tramos cronometrados deberá ser, al menos, 30 minutos antes de la salida del último vehículo de cierre de carretera (vehículo "0") aunque el Delegado de Seguridad de la FIA podrá acceder a los tramos cronometrados en un momento posterior. Si durante el recorrido del tramo cronometrado son alcanzados por el vehículo "0", se deberán parar, situarse fuera de la carretera y esperar al paso del vehículo "escoba" antes de volver a ponerse en marcha.

### **35.3 EVACUACIÓN CON HELICÓPTERO**

Si se ha previsto la evacuación mediante helicóptero, deberá respetarse lo siguiente:

**35.3.1** Si las condiciones climatológicas impiden el uso de helicópteros, el tramo cronometrado se podrá interrumpir o anular (a decisión conjunta del director de carrera y del responsable de seguridad) si la duración del traslado en ambulancia al hospital previsto es superior al tiempo considerado prudente tras consulta con el jefe médico.

**35.3.2** La presencia de helicópteros no anula la obligación de planificar una evacuación terrestre en presencia de un médico cualificado en reanimación para un herido que precise de cuidados intensivos durante el transporte.

## **36. SALIDA DE LOS TRAMOS CRONOMETRADOS**

### **36.1 PUNTO DE SALIDA**

La salida de un tramo cronometrado se da con el vehículo parado y colocado en la línea de salida.

### **36.2 PROCEDIMIENTO DE SALIDA**

El procedimiento electrónico de salida será claramente visible para el equipo desde la línea de salida y podrá mostrarse como un reloj de cuenta atrás y/o un sistema secuencial de luces. Si la secuencia de semáforo de salida es distinta a la indicada en el Anexo VII deberá describirse en el reglamento particular.

### **36.3 PROCEDIMIENTO DE SALIDA MANUAL**

Si es necesario recurrir a un procedimiento de salida manual tras devolver el carnet de control al equipo, el comisario de salida realizará la cuenta atrás a viva voz: 30" - 15" - 10" y los últimos cinco segundos uno por uno. Una vez transcurridos los últimos 5 segundos se dará la señal de salida.

### **36.4 SALIDA RETRASADA POR CULPA DEL EQUIPO**

**36.4.1** En caso de retraso imputable al equipo, el comisario anotará una nueva hora de salida y el equipo será penalizado con 1 minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.

**36.4.2** Todo equipo que rehúse tomar la salida en un tramo cronometrado a la hora que le ha sido asignada será notificado a los comisarios deportivos, independientemente de si se realiza el tramo cronometrado o no.

**36.4.3** Todo vehículo que no pueda arrancar desde la línea de salida dentro de los 20 segundos posteriores a la señal será eliminado de carrera y el vehículo será desplazado a un lugar seguro.

**36.5 RETRASO DE UN TRAMO CRONOMETRADO**

Si la salida de un tramo cronometrado se ha retrasado más de 20 minutos, por lo menos un vehículo de seguridad deberá pasar por el tramo antes del paso del siguiente vehículo de competición con el fin de advertir al público que el tramo está a punto de comenzar nuevamente. Como alternativa se deberá detener el tramo.

**36.6 FALSA SALIDA**

Una falsa salida, y especialmente una salida efectuada antes de que la señal sea dada, será penalizada de la siguiente manera:

1ª infracción: 10 segundos.

2ª infracción: 1 minuto.

3ª infracción: 3 minutos.

Posteriores infracciones: a criterio de los comisarios deportivos.

Estas penalizaciones no impiden que los comisarios deportivos impongan sanciones más severas si lo consideran necesario.

**37. LLEGADA DE UN TRAMO CRONOMETRADO****37.1 LÍNEA DE LLEGADA**

Los tramos cronometrados deben finalizar con una llegada lanzada. Está prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel stop. Toda infracción será comunicada a los comisarios deportivos. El cronometraje se efectuará sobre la línea de llegada por medio de células fotoeléctricas, y deberá estar doblado por cronómetros manuales. Los cronometradores deberán situarse alienados con la línea de llegada indicada por el panel que representa una bandera a cuadros sobre fondo rojo.

**37.2 PUNTO STOP**

El equipo deberá detenerse en el punto stop señalizado por un panel rojo "STOP" con objeto de hacer anotar su hora de llegada en el carnet de control (hora, minuto, segundo, y décima de segundo). Si los cronometradores no pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada a los comisarios, éstos pondrán solamente el sello en el carnet de control del equipo y el tiempo será anotado en la siguiente zona de neutralización o control de reagrupamiento.

**38. INTERRUPCIÓN DE UN TRAMO CRONOMETRADO**

Cuando un tramo cronometrado sea interrumpido o parado por el motivo que sea, el director de carrera podrá asignar a cada equipo afectado un tiempo que se considere justo. Se podrá consultar con los comisarios deportivos. No obstante, ningún equipo que sea responsable o cómplice de la detención de un tramo podrá beneficiarse de esta medida. Le será asignado el tiempo que realmente haya podido realizar.

**39. SEGURIDAD DE LOS CONCURSANTES****39.1 EQUIPAMIENTO DEL PILOTO Y EL COPILOTO**

Siempre que un vehículo esté en movimiento en un tramo cronometrado, el equipo deberá llevar cascos homologados, así como toda la ropa y equipamiento de seguridad reglamentarios, en cumplimiento con el Anexo L Capítulo III – Equipamiento de los Pilotos y llevar abrochado el cinturón de seguridad.

**39.2 SEÑALES SOS/OK**

**39.2.1** Todo vehículo de competición deberá llevar una señal "SOS" roja en una cara y la señal "OK" verde en la otra, de un tamaño de por lo menos 42 cm x 29,7 cm (A3).

**39.2.2** En caso de accidente, en el que se precise de atención médica urgente, siempre que sea posible, la señal "SOS" roja deberá ser mostrada inmediatamente a los vehículos siguientes y a cualquier helicóptero que intente ayudar.

**39.2.3** Todo equipo al que le sea mostrada la señal "SOS" o que vea un vehículo que ha sufrido un accidente grave, en el que el piloto y el copiloto se vean en el interior del vehículo pero sin mostrar la señal "SOS" roja, deberá detenerse inmediatamente y sin excepción para prestar ayuda. Todos los

vehículos que lleguen después deberán detenerse también. El segundo vehículo que llegue al lugar del accidente deberá informar en el siguiente punto de radio. Los vehículos posteriores deberán dejar la carretera libre para los vehículos de emergencia.

**39.2.4** En caso de accidente, en el que no se precise de atención médica urgente, el piloto o el copiloto deberá mostrar claramente la señal "OK" verde a los vehículos siguientes y a cualquier helicóptero que intente ayudar.

**39.2.5** Si el equipo abandona el vehículo, la señal "OK" deberá ser mostrada de manera que sea claramente visible para los otros concursantes.

**39.2.6** Todo equipo que pueda cumplir con estas reglas y no lo haga será denunciado ante el director de carrera.

**39.2.7** El road book deberá incluir una página indicando el procedimiento en caso de accidente.

**39.2.8** Todo equipo que abandone un rally deberá comunicar el abandono a los organizadores lo antes posible, salvo en caso de fuerza mayor. Todo equipo que no lo haga estará sujeto a una penalización a criterio de los comisarios deportivos.

### **39.3 INFORMES DE ACCIDENTE**

Si un equipo se ve involucrado en un accidente a causa del cual una persona del público resulte herida, el piloto y copiloto deberán informar de este hecho al siguiente punto de radio, indicado en el road book y señalizado en la ruta. Además se deberá cumplir con la legislación relativa a procedimientos en caso de accidente, vigente en el país en el que se celebra el rally.

### **39.4 TRIÁNGULO ROJO**

**39.4.1** Cada vehículo de competición deberá llevar un triángulo rojo reflectante. En caso de parada del vehículo en tramo cronometrado, deberá ser colocado por el piloto o el copiloto, de forma visible, como mínimo 50 metros antes del vehículo con el fin de avisar a los pilotos siguientes. Todo equipo que no observe esta regla podrá ser penalizado a criterio de los comisarios deportivos.

**39.4.2** El triángulo deberá colocarse incluso si el vehículo detenido se encuentra fuera de la carretera.

### **39.5 USO DE BANDERAS AMARILLAS**

**39.5.1** Al pasar por delante de una bandera amarilla desplegada, el piloto deberá inmediatamente reducir la velocidad, mantener esta velocidad reducida hasta el final del tramo cronometrado y seguir las instrucciones de los comisarios de ruta o de los conductores de los vehículos de intervención que se encuentre. Las banderas serán desplegadas en todos los puntos de radio que precedan al incidente. La no observación de esta regla será penalizada a criterio de los comisarios deportivos.

**39.5.2** A todo equipo al que se le haya mostrado la bandera amarilla se le asignará un tiempo de referencia para el tramo, tal como se indica en el Artículo 38.

**39.5.3** La bandera amarilla será mostrada a los equipos sólo bajo orden del director de carrera. Las banderas sólo podrán ser mostradas por un comisario de ruta que lleve una chaqueta distintiva del color que se establece en el Anexo H y que lleve marcado el símbolo de punto de radio. El tiempo de despliegue de la bandera será registrado y comunicado a los comisarios deportivos por el director de carrera.

**39.5.4** Ninguna otra bandera, además de la amarilla, podrá ser desplegada en cualquier punto del tramo cronometrado.

**39.5.5** En cada punto de radio del tramo cronometrado (ubicados a intervalos de 5 km aproximadamente) tiene que haber una bandera amarilla disponible.

**39.5.6** En pruebas súper especiales se podrán utilizar distintos sistemas de señalización (p.e. luces destellantes). Todos los detalles deberán especificarse en el reglamento particular.

### **39.6 PUNTOS DE BANDERA AMARILLA DURANTE LOS RECONOCIMIENTOS**

Durante los reconocimientos deberá mostrarse un panel con el símbolo de punto de radio en la ubicación de cada punto de radio. Este panel podrá ser más pequeño que el utilizado durante el rally, pero deberá ser claramente visible para los equipos que estén realizando los reconocimientos para que puedan tomar nota de su ubicación.

## **40. PRUEBAS SÚPER ESPECIALES**

### **40.1 CARACTERÍSTICAS DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL**

**40.1.1** Si más de un vehículo toma la salida al mismo tiempo, el diseño de la pista en todo punto de salida deberá ser similar. Se deberá aplicar el mismo procedimiento de salida a todos los vehículos.

Está permitido escalonar la línea de salida para los vehículos con el fin de igualar la longitud del tramo desde diferentes posiciones de salida.

**40.1.2** La realización de una prueba súper especial es opcional.

#### **40.2 DESARROLLO DE UNA PRUEBA SÚPER ESPECIAL**

Las reglas específicas sobre el desarrollo, orden de salida e intervalos de tiempo de una súper especial quedan enteramente a criterio del organizador. No obstante, esta información deberá incluirse en el reglamento particular del rally.

#### **40.3 SEGURIDAD**

**40.3.1** Deberá montarse un sistema de banderas amarillas mostradas por comisarios o de luces amarillas para señalar a los concursantes que se detengan o reduzcan la velocidad. Véase también el Artículo 39.5.6.

**40.3.2** Para garantizar la seguridad, el vehículo de un concursante que no pueda completar correctamente el tramo podrá ser transportado al final del mismo por los organizadores.

### **PARQUE CERRADO**

#### **41. REGLAS DEL PARQUE CERRADO**

##### **41.1 APLICACIÓN**

Los vehículos se encuentran en régimen de parque cerrado:

**41.1.1** Desde su entrada en un parque de reagrupamiento o un parque de fin de Día, hasta su salida de los mismos.

**41.1.2** Desde su entrada en una zona de control hasta la salida de la misma.

**41.1.3** Desde el momento en el que finalizan el rally hasta que los comisarios deportivos autoricen la apertura del parque cerrado.

##### **41.2 PERSONAL AUTORIZADO DENTRO DEL PARQUE CERRADO**

**41.2.1** En cuanto hayan aparcado el vehículo en el parque cerrado, los pilotos deberán apagar el motor y tanto él como el copiloto deberán abandonar el parque cerrado. Nadie, excepto los oficiales del rally que estén desempeñando una función específica, tiene permitido entrar al parque cerrado.

**41.2.2** El piloto y el copiloto pueden entrar al parque cerrado 10 minutos antes de su hora de salida.

##### **41.3 EMPUJAR UN VEHÍCULO DENTRO DEL PARQUE CERRADO**

Solamente los oficiales en funciones, el piloto y/o el copiloto están autorizados a empujar un vehículo de competición dentro de un parque cerrado.

##### **41.4 CUBIERTAS PARA VEHÍCULOS**

No está permitido el uso de cubiertas para vehículos.

##### **41.5 REPARACIONES EN EL PARQUE CERRADO**

**41.5.1** Si los comisarios técnicos consideran que el estado de un vehículo llega a estar tan defectuoso que pueda afectar a la seguridad, el vehículo podrá ser reparado en el parque cerrado en presencia de un comisario técnico.

**41.5.2** Bajo supervisión de un comisario autorizado o comisario técnico, el piloto, el copiloto y hasta 3 miembros del equipo podrán cambiar el(los) cristal(es).

**41.5.3** Si el tiempo empleado para concluir las reparaciones antes mencionadas ocasiona un retraso respecto a la hora de salida prevista inicialmente, el equipo recibirá una nueva hora de salida después de la reparación, con una penalización de 1 minuto por minuto o fracción de minuto.

### **SALIDAS Y NUEVAS SALIDAS**

#### **42. CEREMONIA DE SALIDA**

Se podrá organizar una ceremonia de salida para mejorar el interés promocional y para la prensa del rally. El intervalo y el orden de salida para la ceremonia de salida serán decididos por los organizadores.

El horario y el lugar de la ceremonia se deben detallar en el reglamento particular. Si un equipo no puede tomar parte en la ceremonia de salida con su vehículo de competición, se le permitirá tomar la salida del resto del rally, el Día 1, a su hora prevista, siempre y cuando lo haya notificado a los comisarios deportivos durante su primera reunión y que haya superado las verificaciones técnicas necesarias. El equipo afectado deberá asistir a la ceremonia de salida vistiendo los monos y a la hora asignada.

## **43. ZONA DE SALIDA**

### **43.1 SALIDA DEL RALLY**

Antes de la salida del rally, los organizadores podrán reunir a todos los vehículos de competición en un área de salida a la cual los vehículos deberán ser conducidos un máximo de 4 horas antes de la hora de salida, tal como se indique en el reglamento particular. Las penalizaciones exclusivamente pecuniarias por llegar tarde a la zona de salida se especificarán en el reglamento particular.

### **43.2 SALIDA DE UN DÍA**

A todo equipo que se presente a la salida de un Día con un retraso superior a 30 minutos no será autorizado a tomar la salida ese Día.

## **44. ORDEN DE SALIDA E INTERVALOS**

### **44.1 REQUISITOS PARA LA MODIFICACIÓN DEL ORDEN DE SALIDA**

El orden de salida no deberá modificarse hasta que se haya completado por lo menos el 10% de la distancia total de los tramos cronometrados que se detallan en el itinerario final.

### **44.2 REPOSICIONAMIENTO DE PILOTOS**

Por motivos de seguridad y con conocimiento de los comisarios deportivos, el director de carrera podrá reposicionar a pilotos o modificar el intervalo de tiempo entre vehículos tal como se indica en el Artículo 141 del CDI.

### **44.3 ORDEN DE SALIDA DEL DÍA 1**

#### **44.3.1 Pilotos de prioridad 1 y 2**

Los pilotos de primera (P1) y segunda (P2) prioridad tomarán la salida del Día 1 en el orden de la clasificación provisional del Campeonato del Mundo de Rallies para Pilotos del año en curso. Para la primera prueba del Campeonato, el orden de salida se establecerá de acuerdo con la clasificación final del año anterior. La FIA decidirá el orden de salida de aquellos pilotos que no se hayan clasificado en el Campeonato del Mundo de Rallies para Pilotos anterior.

#### **44.3.2 Pilotos de prioridad 3**

Los pilotos de tercera prioridad (P3) tomarán la salida del Día 1 en el orden de la clasificación provisional de su respectivo Campeonato del año en curso. Para la primera prueba del Campeonato, el orden de salida se establecerá de acuerdo con la clasificación final del año anterior. La FIA decidirá el orden de salida de aquellos pilotos que no se hayan clasificado en el año anterior.

#### **44.3.3 Otros pilotos**

El orden del resto de pilotos será recomendado por el organizador.

### **44.4 ORDEN DE SALIDA DE LOS DÍAS SIGUIENTES**

**44.4.1** El orden de salida para los Días siguientes estará basado en la clasificación al final del último tramo cronometrado del Día anterior, excluyendo pruebas súper especiales, si estas se disputan al final del Día.

#### **44.4.2 Pilotos de prioridad 1 y 2**

Los pilotos P1 y P2 tomarán la salida como grupo fusionado en el orden de su clasificación general provisional.

#### **44.4.3 Pilotos de prioridad 3 y todos los demás pilotos**

Los pilotos P3 y todos los demás pilotos tomarán la salida generalmente como grupo fusionado detrás de los pilotos P1 y P2 en el orden de su clasificación provisional.

### **44.5 INTERVALOS DE SALIDA**

**44.5.1** Para el primer Día del rally, los 20 primeros pilotos P1 y P2 tendrán por lo menos 2 minutos de intervalo entre sus horas de salida.

**44.5.2** Para los siguientes Días, los 20 primeros pilotos P1 y P2 en la clasificación parcial oficiosa tendrán por lo menos 2 minutos de intervalo entre sus horas de salida.

**44.5.3** Para todos los demás vehículos el intervalo será de por lo menos 1 minuto.

## **45. NUEVA SALIDA DESPUÉS DE UN ABANDONO**

### **45.1 ASPECTOS GENERALES**

**45.1.1** Un equipo que no haya terminado un Día puede tomar nuevamente la salida al Día siguiente salvo que comunique al director de carrera que no tienen intención de hacerlo mediante el formulario que se encuentra al dorso del road book, que deberá entregarse al organizador tan pronto como sea posible y antes de la reunión de los comisarios deportivos que precede la siguiente salida.

**45.1.2** Una vez que el director de carrera haya sido informado de un abandono, el equipo deberá entregar su carnet de control. Cuando el abandono tiene lugar en un tramo cronometrado, el tiempo de ese tramo no será anotado.

**45.1.3** En caso de eliminación de carrera según el Artículo 33 de este reglamento, el concursante estará autorizado a tomar la salida nuevamente al Día siguiente. La penalización en tiempo será aplicada a partir del CH en el que el concursante haya superado el retraso máximo permitido.

**45.1.4** Todo equipo que haya abandonado durante el último Día no se clasificará.

### **45.2 PENALIZACIONES**

A todos los equipos que tomen una nueva salida se les aplicará una penalización en tiempo.

Esta penalización en tiempo será la siguiente:

Por cada tramo cronometrado o prueba súper especial a la que haya faltado: 5 minutos.

No obstante, si la primera vez que falta a un tramo cronometrado o prueba súper especial es la que se realiza en el Día 1 como Sección 1 (como se indica en el Artículo 2.5) o el último tramo de un Día, la penalización será de 10 minutos. Esta penalización de 10 minutos sólo se podrá aplicar una vez en el rally.

Esta penalización en tiempo se añadirá al mejor tiempo del grupo de prioridad del piloto (P1, P2, P3) para cada tramo cronometrado al que haya faltado, en el que se incluirá el tramo cronometrado o prueba súper especial en la que el equipo haya abandonado.

Para pilotos no prioritarios, esta penalización en tiempo será añadida al mejor tiempo logrado en su clase por un piloto no prioritario.

Si el abandono tiene lugar después del último tramo cronometrado o prueba súper especial del Día, se considerará igualmente que el equipo ha faltado a ese tramo cronometrado o prueba súper especial.

## **46. REPARACIONES ANTES DE UNA NUEVA SALIDA**

### **46.1 EMPLAZAMIENTO DE LA ASISTENCIA Y TIEMPO AUTORIZADO**

**46.1.1** El vehículo de todo piloto prioritario FIA que desee volver a tomar la salida, deberá recibir asistencia en el parque de asistencia del rally. Tras el abandono, el vehículo debe permanecer en el lugar en el que ha abandonado hasta recibir autorización del director de carrera para retirarlo y llevarlo directamente al parque cerrado.

La asistencia de los vehículos de cualquier piloto prioritario FIA que haya abandonado deberá respetar todas las condiciones pertinentes del presente reglamento. El vehículo podrá ser retirado del parque cerrado una sola vez para realizar la asistencia durante un máximo de 3 horas (incluyendo la flexi-asistencia de 45' de final del Día y todo retraso máximo permitido entre dos controles horarios). Sin embargo, todos los vehículos deberán volver al parque cerrado por lo menos 4 horas antes de la salida del siguiente Día.

**46.1.2** No existen restricciones relativas a la asistencia de vehículos de otros equipos que hayan abandonado, pero estos vehículos deberán volver al parque cerrado por lo menos 4 horas antes de la hora de salida del Día siguiente.

### **46.2 REQUISITOS TÉCNICOS PARA LOS VEHÍCULOS REPARADOS**

**46.2.1** Un vehículo reparado sólo podrá tomar la salida al Día siguiente si ha superado la verificación de los comisarios técnicos.

**46.2.2** Deberá utilizarse el mismo bloque de motor y carrocería durante todo el rally.

**46.2.3** No está permitido cambiar de motor durante un rally después del inicio del Día 1.

**46.2.4** Durante el rally sólo se podrán utilizar aquellos componentes que hayan sido precintados durante las verificaciones técnicas iniciales. Estos componentes deberán permanecer precintados.

**46.3 REPARACIONES ANTES DE TOMAR LA SALIDA DEL DÍA 1/SECCIÓN 2**

Lo siguiente es de aplicación si un equipo no finaliza una prueba súper especial disputada como Sección 1 del Día 1.

**46.3.1 Pilotos prioritarios FIA:**

Si el vehículo no puede ser reparado durante las 3 horas de asistencia o no se presenta en el parque cerrado 4 horas antes de la salida del Día 1 Sección 2, no se le permitirá tomar la salida. No obstante, como que el vehículo ha tomado la salida del Día 1, recibirá una penalización tal como se indica en el Artículo 45.2 para cada tramo cronometrado al que falte el resto del Día 1. A continuación el vehículo tendrá una posibilidad de asistencia adicional según el procedimiento normal y le será permitido tomar la salida del Día 2. El vehículo deberá permanecer en el parque cerrado en todo momento salvo durante los tiempos de asistencia permitidos.

**46.3.2 Pilotos no prioritarios:**

Si el vehículo no está en el parque cerrado 4 horas antes de la salida del Día 1 Sección 2, no se le permitirá tomar la salida. No obstante, ya que el vehículo ha tomado la salida del Día 1, recibirá una penalización tal como se indica en el Artículo 45.2 para cada tramo cronometrado al que falte durante el resto del Día 1. A continuación el vehículo tendrá una posibilidad de asistencia adicional según el procedimiento normal y le será permitido tomar la salida del Día 2, siempre y cuando se encuentre en el parque cerrado 4 horas antes de la salida del Día 2.

**ASISTENCIA****47. ASISTENCIA – CONDICIONES GENERALES****47.1 REALIZACIÓN DE LA ASISTENCIA**

**47.1.1** Desde el primer CH, la asistencia de un vehículo de competición sólo se podrá realizar en parques de asistencia y en zonas de asistencia remotas, a excepción de la reparaciones realizadas en vehículos de pilotos no prioritarios que hayan abandonado y tengan la intención de tomar nuevamente la salida.

**47.1.2** El piloto y el copiloto, utilizando solamente los medios de a bordo y sin ningún tipo de ayuda física externa, podrán en todo momento realizar asistencia sobre el vehículo, siempre que no esté específicamente prohibida.

**47.2 PERSONAL DEL EQUIPO Y RESTRICCIONES EN MATERIA DE ASISTENCIA**

**47.2.1** Esta prohibida la presencia de personal del equipo o todo medio de transporte perteneciente al equipo (incluyendo helicópteros) dentro de un radio de 1 kilómetro del vehículo de competición excepto:

- En parques de asistencia y zonas de asistencia remotas
- En zonas de repostaje
- Un miembro del equipo por vehículo en las zonas de lavado oficiales de vehículos
- Cuando esté permitido mediante complemento
- En tramos cronometrados (desde el panel amarillo al inicio del control horario hasta el panel stop al final del tramo cronometrado)
- Mientras los vehículos se encuentran en una zona de prensa o un parque de espera
- Cuando los vehículos de competición, siguiendo el recorrido especificado en el road book tienen que utilizar la(s) misma(s) carretera(s) que el personal del equipo, siempre y cuando no se detengan en el mismo lugar y al mismo tiempo.

**47.2.2** La entrega al o del piloto y/o copiloto, de comida, bebida, ropa e información (tarjeta de datos, road book, etc.) sólo está permitida en parques de asistencia, zonas de asistencia remotas o mientras los vehículos se encuentren en zonas para la prensa o parques de espera.

**47.3 LIMITACIÓN DEL NÚMERO DE PERSONAL**

**47.3.1** Los concursantes de pilotos de prioridad 1 podrán tener hasta ocho personas trabajando en sus vehículos más un asistente médico que se encargará de temas médicos y de equipamiento de los pilotos. Excepto en las zonas de repostaje y marcado de neumáticos o al conducir un vehículo entre el parque cerrado y el parque de asistencia, estas personas deberán llevar los brazaletes proporcionados por la FIA.

**47.3.2** Para pilotos de prioridad 3 véase también el Artículo 52.3

## 48. PARQUES DE ASISTENCIA

### 48.1 PARQUES DE ASISTENCIA – ASPECTOS GENERALES

Habrá un parque de asistencia principal durante todo el rally. Sin embargo, los organizadores podrán argumentar a la FIA por una razón de orden promocional para justificar un nuevo emplazamiento durante el rally.

### 48.2 PARQUES DE ASISTENCIA - HORARIOS

El horario para cada vehículo en el parque de asistencia es el siguiente:

#### 48.2.1 15 minutos antes del primer tramo cronometrado de cada Día

- No es obligatorio para el Día 1 excepto si es a continuación de una parte competitiva del rally y un parque cerrado nocturno.
- Se podrán realizar controles técnicos dentro del parque cerrado.

#### 48.2.2 30 minutos entre dos grupos de tramos

- Opcional si se utilizan una o varias zonas de asistencia remotas.
- Precedido de una zona técnica de 3 minutos que se podrá ubicar dentro de un reagrupamiento.

#### 48.2.3 45 minutos al final de cada Día, excepto el Día final.

- Los controles técnicos se realizarán en el parque cerrado antes de la flexiasistencia.

#### 48.2.4 Asistencia de 10 minutos antes de la llegada.

- Precedido de una zona técnica de 3 minutos que se podrá encontrar dentro de un reagrupamiento.

### 48.3 IDENTIFICACIÓN DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

Los parques de asistencia se indican en el itinerario de un rally con un control horario de entrada y otro de salida. (La distancia de 25 m que se indica en el Anexo I se reducir  a 5 m).

### 48.4 VELOCIDAD DENTRO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

Los vehículos no podrán rebasar la velocidad de 30 km/h en el interior de los parques de asistencia. La no observación de este límite será penalizada por los comisarios deportivos.

### 48.5 DISEÑO DE LOS PARQUES DE ASISTENCIA

**48.5.1** El organizador deberá prever dentro del parque de asistencia una 'Zona de Parque de Asistencia' (definida por una longitud, anchura y emplazamiento) a cada equipo concursante. Todo vehículo del equipo deberá estar aparcado dentro de su 'zona'. Estos vehículos deberán llevar placas de 'Asistencia'.

**48.5.2** Todo vehículo que no est  totalmente aparcado dentro del área que se le ha asignado, deberá aparcar en el área de aparcamiento adyacente con acceso peatonal al parque de asistencia. Estos vehículos estarán identificados mediante una placa Auxiliar.

**48.5.3** Se anima a los organizadores a trabajar junto con el Promotor del Campeonato con el fin de maximizar las oportunidades de promoción así como la visibilidad para el público dentro del parque de asistencia. Cuando sea posible, esto incluirá el acceso de los concursantes a la zona de asistencia que les ha sido asignada desde la parte trasera para permitir que el público tenga acceso a los pilotos/copilotos y los equipos.

## 49. VACIADO DEL TANQUE Y/O REPOSTAJE EN EL PARQUE DE ASISTENCIA

Cuando sea necesario como parte de la asistencia (p.e. cambio de tanque o bomba de combustible), estará autorizado vaciar el tanque y/o repostar en un parque de asistencia, siempre y cuando:

- El trabajo se realice tras informar al organizador
- Exista un extintor con respectivo operador en stand-by proporcionado por el concursante
- No se realice ningún trabajo adicional durante la operación de vaciado y/o repostaje
- Se establezca un perímetro de seguridad adecuado alrededor del vehículo
- Sólo se añada el combustible necesario para llegar a la siguiente zona de repostaje.

## 50. FLEXI-ASISTENCIA – 45'

### 50.1 ASPECTOS GENERALES

La flexi-asistencia de 45' permitirá la retirada de los vehículos de competición del parque cerrado a un parque de asistencia adyacente con controles horarios de entrada y salida comunes.

**50.2 DESARROLLO DE LA FLEXI-ASISTENCIA Y HORARIOS**

**50.2.1** Para proceder a la flexi-asistencia de 45 minutos, los equipos accederán al parque cerrado.

**50.2.2** A continuación los equipos podrán entrar en el parque de asistencia o dejar el vehículo en el parque cerrado.

**50.2.3** El vehículo de competición podrá ser conducido por un representante autorizado del concursante sólo una vez, desde el parque cerrado al parque de asistencia y viceversa, respetando todas las formalidades de presentación del carnet de control y penalizaciones correspondientes.

**50.2.4** El vehículo de competición podrá ser devuelto al parque cerrado antes de que hayan transcurrido los 45 minutos sin incurrir en penalización.

**50.2.5** El intervalo de tiempo de flexi-asistencia a partir de la llegada del primer vehículo al parque cerrado queda a criterio del organizador, pero deberá ser indicado en el itinerario del rally.

**51. ZONAS DE ASISTENCIA REMOTAS****51.1 ASPECTOS GENERALES**

Se podrán crear zonas de asistencia remotas que deberán:

- Respetar las distancias de tramos cronometrados del Anexo V.
- Estar definidas mediante un control horario en la entrada y en la salida.
- Otorgar un tiempo máximo de 15 minutos para cualquier vehículo.
- Permitir el cambio de neumáticos y cualquier asistencia tal como se indica en el Artículo 51.3.
- Incluir una zona técnica de 3 minutos antes del control horario de entrada.
- Incluir una zona de marcado de neumáticos después del control horario de salida.
- Admitir solamente a personal autorizado del equipo, tal como se indica en el Artículo 51.2, a oficiales del rally y a la prensa con pases adecuados.
- Para reforzar la promoción del rally, se anima a los organizadores a ubicar las zonas de asistencia remotas en ciudades o poblaciones.

**51.2 NÚMERO DE PERSONAL DE EQUIPO**

**51.2.1** Las siguientes personas pueden trabajar en su(s) vehículo(s) en una zona de asistencia remota:

- Para un vehículo, el piloto, el copiloto, más un máximo de 4 personas del equipo. Estas personas serán las mismas mientras el vehículo se encuentre en la zona.
- Para concursantes de pilotos prioritarios o concursantes con varios inscritos, el piloto, el copiloto más un máximo de cuatro personas del equipo por cada vehículo. Estas personas pueden ser intercambiadas entre vehículos en el interior de la zona.

**51.2.2** En el caso de pilotos de prioridad 1 y prioridad 2, los brazaletes de identificación deberán ser visibles.

**51.2.3** Las zonas se deben prever de tal forma que el mismo personal del equipo pueda estar en estas zonas y en el parque de asistencia, utilizando una ruta recomendada previamente. Rellenar los contenedores de bebida de los pilotos no se considerará como una intervención en el vehículo.

**51.3 EQUIPAMIENTO Y HERRAMIENTAS ADMITIDOS**

**51.3.1** Mientras el vehículo se encuentre en la zona de asistencia remota está permitido lo siguiente:

- El uso de un gato, soportes de chasis, rampas, llaves para tuercas de fijación de ruedas, llave dinamométrica, herramientas manuales y agua pura.
- El uso de equipamiento o piezas y herramientas transportadas en el vehículo de competición.
- El uso de herramientas que funcionen con baterías, incluyendo la iluminación necesaria.
- La adición de agua pura a los sistemas del vehículo para lo cual se podrá utilizar un dispositivo de llenado.
- El uso de equipamiento para purgar frenos.

**51.3.2** Deberán utilizarse protecciones para el suelo.

**51.3.3** Está permitido conectar el vehículo de competición por cable a un ordenador que se encuentre fuera de la zona de asistencia remota, operado por una persona sin brazaletes.

**51.3.4** Está permitida la instalación de luces adicionales en las zonas de asistencia remotas. Las luces adicionales podrán ser transportadas a la zona de asistencia remota en un vehículo de asistencia.

**51.4 PASES DE VEHÍCULO PARA ZONAS DE ASISTENCIA REMOTAS**

El organizador entregará un pase de vehículo por vehículo de competición para el transporte de personal del equipo, así como el equipamiento y herramientas permitidas a las zonas de asistencia remotas.

**52. ASISTENCIA: REQUISITOS ADICIONALES APLICABLES A CAMPEONATOS DE SOPORTE****52.1 ESPACIO ASIGNADO**

El espacio total asignado a un concursante tal como indica el Artículo 48.5 no será superior a los 100 metros cuadrados.

**52.2 NÚMERO DE VEHÍCULOS DE ASISTENCIA ADMITIDOS**

Sólo 1 vehículo o unidad de asistencia por piloto inscrito está autorizado en el parque de asistencia.

**52.3 NÚMERO DE MECÁNICOS**

El número de mecánicos autorizados a intervenir en un sólo vehículo al mismo tiempo es de 5 para el PWRC/SWRC y 4 para el JWRC.

**52.4 IDENTIFICACIÓN DE LOS MECÁNICOS**

A cada concursante se le entregará un número adecuado de brazaletes (u otra vestimenta de identificación) exclusivamente para el vehículo perteneciente a ese concursante. Para poder trabajar en el vehículo de un concursante, el mecánico deberá llevar uno de esos brazaletes. Los brazaletes pueden ser intercambiados entre mecánicos durante un período de asistencia.

**52.5 ENTREGA DE PIEZAS**

Un mecánico con brazaletes podrá aceptar y montar componentes que le sean entregados por una persona que no lleve brazaletes.

**52.6 INTERCAMBIO DE DATOS**

Está permitido el intercambio de datos con el vehículo del concursante mediante una conexión por cable o tarjeta de memoria. El intercambio de datos con el vehículo se considera trabajo en el vehículo, por lo que el (los) mecánico(s) que realicen tal intercambio deberán llevar un brazaletes.

**RESULTADOS Y REQUISITOS ADMINISTRATIVOS DESPUÉS DE LA PRUEBA****53. RESULTADOS DEL RALLY****53.1 ESTABLECIMIENTO DE LOS RESULTADOS**

Los resultados se establecerán sumando los tiempos obtenidos en todos los tramos cronometrados y las penalizaciones en tiempo incurridas en los sectores de enlace, así como cualquier otra penalización que se exprese en tiempo.

**53.2 PUBLICACIÓN DE LOS RESULTADOS**

En el transcurso del rally, las clasificaciones serán publicadas de acuerdo con el siguiente criterio:

**53.2.1** Clasificaciones oficiosas: clasificaciones distribuidas por el organizador durante un Día.

**53.2.2** Clasificaciones parciales oficiosas: clasificaciones publicadas al final de un Día.

**53.2.3** Clasificación final provisional: clasificación publicada por el organizador al final del rally, sujetas a los resultados de los controles técnicos finales.

**53.2.4** Clasificación final oficial: clasificación aprobada por los comisarios deportivos.

**53.2.5** Si la hora de publicación de la Clasificación Final Provisional es modificada, esta nueva hora deberá ser:

- notificada mediante Complemento, si es anterior a la hora publicada.
- notificada mediante Comunicado en el(los) tablón(es) oficial(es) de anuncio(s), si se retrasa.

**53.3 EMPATE EN UN RALLY DEL CAMPEONATO**

En caso de empate, será proclamado vencedor el concursante que haya realizado el mejor tiempo en el primer tramo cronometrado que no sea una prueba súper especial. Si esto no fuera suficiente

para deshacer el empate, se tomarán en consideración los tiempos del segundo, tercer, cuarto, etc. tramo cronometrado.

#### **53.4 COBERTURA JUSTA E IMPARCIAL**

El organizador de una prueba deberá asegurar que cualquier cobertura para la retransmisión sea justa e imparcial y que no se tergiversen los resultados de la prueba.

### **54. RECLAMACIONES Y APELACIONES**

#### **54.1 PRESENTACIÓN DE UNA RECLAMACIÓN O APELACIÓN**

Toda reclamación y/o apelación deberá ser presentada de acuerdo con lo estipulado en los Capítulos XII y XIII del CDI.

#### **54.2 DERECHOS DE RECLAMACIÓN**

Los derechos de reclamación ascienden a 1.000€.

#### **54.3 FIANZA**

Si la reclamación exigiera el desmontaje y el posterior montaje de una determinada pieza del vehículo, cualquier posible fianza complementaria se deberá especificar en el reglamento particular del rally.

#### **54.4 GASTOS**

**54.4.1** Los gastos ocasionados por los trabajos y por el transporte del vehículo serán a cargo del reclamante si la reclamación es injustificada, o a cargo del reclamado cuando sea justificada.

**54.4.2** Si la reclamación es injustificada y los gastos ocasionados por la reclamación (verificación técnica, transporte, etc.) son superiores al depósito efectuado, la diferencia será a cargo del reclamante. Por el contrario, si los gastos son inferiores, la diferencia será devuelta.

#### **54.5 APELACIONES**

Los derechos internacionales de apelación ascienden a 6.000€.

### **55. ACTAS**

Durante el desarrollo del rally, las reuniones de los comisarios deportivos se reflejarán en actas. Estas actas y la Clasificación Final Oficial deberán enviarse por vía electrónica a la FIA en un plazo de siete días desde la finalización del rally.

### **56. ENTREGA DE PREMIOS EN RALLIES**

#### **56.1 CEREMONIA DE PODIUM**

La parte competitiva del rally finalizará en el control horario de entrada de la zona de espera de la llegada. A continuación se procederá a la ceremonia de podium del Campeonato (Anexo IV).

#### **56.2 ENTREGA DE PREMIOS**

Los premios para todos los concursantes se entregarán sobre la rampa, salvo para el primer, segundo y tercer clasificado, para los cuales se utilizará un podium de "estilo olímpico". Si un organizador así lo desea, podrá celebrarse una recepción social/con patrocinadores/autoridades la misma noche. Si se espera la asistencia de los equipos, deberá indicarse en el reglamento particular.

### **57. CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS ANUAL DE LA FIA**

#### **57.1 REQUISITOS DE ASISTENCIA**

Las siguientes personas deberán asistir a la Ceremonia Anual de Entrega de Premios de la FIA:

- El piloto y copiloto vencedores del Campeonato de Pilotos
- El piloto y copiloto que ocupan el segundo lugar en el Campeonato de Pilotos
- El piloto y copiloto que ocupan el tercer lugar en el Campeonato de Pilotos

- El piloto y copiloto vencedores del Campeonato del Mundo de Rallies Junior
- El piloto y copiloto vencedores del Campeonato del Mundo de Rallies de Vehículos de Producción
- El piloto y copiloto vencedores del Campeonato del Mundo de Rallies súper 2000
- Un representante oficial del Constructor vencedor del Campeonato de Constructores
- Un representante del equipo vencedor de la Copa WRC

## 57.2 AUSENCIA

Salvo en caso de fuerza mayor, la ausencia será penalizada por la FIA con una multa.

# COMBUSTIBLE - REPOSTAJE

## 58. PROCEDIMIENTO DE REPOSTAJE

### 58.1 ASPECTOS GENERALES

**58.1.1** Exceptuando lo indicado para el cambio de un tanque de combustible (Artículo 49), los concursantes sólo pueden repostar en las zonas de repostaje o en las estaciones de servicio comerciales (sólo para pilotos no prioritarios) que se encuentran a lo largo del recorrido del rally.

Las zonas de repostaje se podrán ubicar:

- a la salida de parques de asistencia
- a la salida de zonas de asistencia remotas
- en ubicaciones remotas a lo largo del recorrido del rally.

**58.1.2** Toda zona de repostaje deberá estar indicada en el itinerario del rally y en el road book. No se podrán prever más de 2 zonas de repostaje diferentes por Día.

**58.1.3** La entrada/salida de las zonas de repostaje, excepto en las estaciones de servicio, estará marcada mediante un símbolo azul representando a un bidón de combustible o un surtidor.

**58.1.4** En caso de no existir estaciones de servicio en el recorrido del rally, el organizador podrá prever la distribución a los pilotos no prioritarios de un suministro de combustible, conforme al Anexo J mediante un sistema centralizado. Estos puntos de repostaje deberán respetar todas las condiciones de seguridad.

**58.1.5** El vehículo podrá ser empujado fuera de la zona de repostaje por el piloto y el copiloto, los oficiales y/o los dos miembros autorizados del equipo sin incurrir en penalización.

### 58.2 PROCEDIMIENTO

**58.2.1** Dentro de las zonas de repostaje sólo está permitido realizar acciones relacionadas con el repostaje del vehículo de competición.

**58.2.2** El límite de velocidad dentro de todas las zonas de repostaje es de 5 km/h.

**58.2.3** Se recomienda que los mecánicos lleven ropa ignífuga.

**58.2.4** La responsabilidad del repostaje es exclusivamente del concursante.

**58.2.5** Los motores deberán estar parados durante toda la operación de repostaje.

**58.2.6** Se recomienda que el piloto y el copiloto permanezcan fuera del vehículo durante el repostaje; sin embargo, si permanecen dentro, deberán tener los cinturones de seguridad desabrochados.

**58.2.7** Sólo para ayudar al el procedimiento de repostaje del vehículo, está permitido el acceso a la zona de repostaje a dos miembros del equipo de cada vehículo de competición.

## 59. COMBUSTIBLE

### 59.1 TIPOS DE COMBUSTIBLE

**59.1.1** Todos los pilotos prioritarios FIA deben utilizar el carburante FIA suministrado por el proveedor designado por la FIA..

**59.1.2** Los pilotos no prioritarios podrán utilizar combustible comercial disponible en las estaciones de servicio o en los puntos de distribución del organizador indicados en el road book.

### 59.2 SOLICITUD DE COMBUSTIBLE FIA

**59.2.1** A más tardar 3 semanas antes del día de celebración del shakedown, los concursantes deberán comunicar sus necesidades de combustible al proveedor único en la dirección que se indica en el reglamento particular del rally.

**59.2.2** La Guía de Rally 2 incluirá información sobre los horarios y lugares de distribución del combustible FIA durante el programa del rally.

**59.2.3** Los concursantes son responsables de acordar directamente con el proveedor o el agente del proveedor todos los aspectos relacionados con el suministro y el pago.

### **59.3 REQUISITOS TÉCNICOS**

**59.3.1** La FIA se reserva el derecho de sustituir el combustible FIA por otro combustible conforme al CDI (Anexo J) en cualquier momento y sin tener que indicar el motivo.

**59.3.2** Todos los concursantes deben instalar las tomas para repostaje especificadas por la FIA, excepto los pilotos no prioritarios que utilicen un vehículo que conserve el tanque de serie.

**59.3.3** LA FIA no se puede hacer responsable de cualquier consecuencia del uso de combustible no conforme.

**59.3.4** La FIA se reserva el derecho de comprobar el combustible de cualquier concursante en cualquier momento.

**59.3.5** Los vehículos de pilotos prioritarios deberán estar equipados con tomas para la extracción de muestras de carburante de la FIA.

**59.3.6** El proveedor designado informará a los Constructores inscritos en el Campeonato de todas las nuevas entregas de carburante. Es responsabilidad del Constructor inscrito controlar la conformidad del carburante antes de utilizarlo en competición.

## **NEUMÁTICOS Y RUEDAS**

### **60. ASPECTOS GENERALES**

#### **60.1 CONFORMIDAD**

Todos los neumáticos deben cumplir con las disposiciones de este Artículo, así como con el Anexo V.

#### **60.2 NEUMÁTICOS MOLDEADOS**

Todos los vehículos deben llevar neumáticos moldeados. En tramos cronometrados sólo se podrán utilizar neumáticos marcados.

#### **60.3 CONTROLES**

En cualquier momento durante la prueba se podrán realizar controles para comprobar la conformidad de los neumáticos. Todo neumático que no sea conforme, será marcado con un sello especial y no deberá utilizarse.

#### **60.4 ZONAS DE MARCAJE DE NEUMÁTICOS**

A la salida de los parques de asistencia o zonas de asistencia remotas deberá establecerse una zona de marcaje de ruedas/neumáticos y lectura de códigos de barras. Sólo para ayudar con el procedimiento de marcaje de neumáticos/lectura de código de barras, está permitido el acceso a la zona de repostaje a un miembro del equipo de cada vehículo de competición. El código de barras del neumático siempre deberá ser visible desde el exterior del vehículo.

#### **60.5 DISPOSITIVOS QUE PERMITEN CONSERVAR EL RENDIMIENTO DEL NEUMÁTICO**

Está prohibido el uso de cualquier dispositivo que permita conservar el rendimiento del neumático con una presión interna igual o inferior a la presión atmosférica. El interior del neumático (es espacio entre la llanta y la parte interior del neumático) sólo se podrá llenar con aire.

#### **60.6 SECTORES DE ENLACE**

Cuando no esté implicado ningún tramo cronometrado, en sectores de enlace, se podrán utilizar neumáticos con diseños no registrados.

#### **60.7 DISEÑOS SIMÉTRICOS**

Si los neumáticos del lado izquierdo son distintos a los del lado derecho, los diseños deberán ser simétricos.

#### **60.8 TRAMOS CRONOMETRADOS RETRASADOS**

Si la salida de un tramo cronometrado se retrasa más de 10 minutos para cualquier concursante, está permitido ajustar la presión de los neumáticos.

**60.9 NEUMÁTICOS CON TACOS**

Si está permitido el uso de neumáticos con tacos, las reglas y el método de comprobación de los tacos deberán indicarse en el reglamento particular.

**60.10 RUEDAS DE RECAMBIO**

Los vehículos podrán llevar un máximo de dos ruedas de recambio a bordo.

**60.11 TRATAMIENTO DE NEUMÁTICOS**

Está prohibido todo tratamiento químico y/o mecánico de los neumáticos.

**60.12 LLANTAS**

Está prohibido el uso de cualquier dispositivo para fijar el neumático a la llanta.

**60.13 PROVEEDOR DE NEUMÁTICOS EN EL PUNTO STOP DE TRAMOS CRONOMETRADOS**

Se autoriza la presencia de representantes del proveedor de neumáticos designado por la FIA en el punto Stop de los tramos cronometrados. En ese punto se podrán realizar comprobaciones visuales, así como recopilar datos relacionados con los productos de la empresa.

**61. PROVEEDOR DE NEUMÁTICOS ÚNICO**

**61.1 EL PROVEEDOR**

Todos los pilotos inscritos con vehículos de cuatro ruedas motrices están obligados a utilizar los neumáticos especificados por la FIA. Pirelli ha sido designado por la FIA como proveedor único de neumáticos para distribuir los neumáticos para el Campeonato.

Los concursantes NO necesitan solicitar sus neumáticos al proveedor; la lista de inscritos del rally será utilizada para este fin. No obstante, en caso de tener consultas específicas, éstas se pueden dirigir a:

**Pirelli Pneumatici S.p.A.**

Attention Mr Mario Isola

Rally Manager

Viale Sarca, 222

I- 20126 Milán – Italia

Tel. +39 02 6442 5919

Fax: +39 02 6442 9291

Teléfono móvil: + 39 335 1338601

E-mail: mario.isola@pirelli.com

**61.2 RECOGIDA DE LOS NEUMÁTICOS**

**61.2.1** Todos los neumáticos que un Constructor o Equipo WRC tiene previsto utilizar durante una prueba deberán ser recogidos del proveedor de neumáticos designado por la FIA durante la prueba, conforme al acuerdo de suministro firmado entre el concursante y el proveedor de neumáticos.

**61.2.2** Los neumáticos que serán utilizados por otros concursantes podrán ser adquiridos antes de la prueba a través de un agente oficial del proveedor de neumáticos. Estos neumáticos deberán ser:

- nuevos (no utilizados en la carretera)
- presentados al proveedor en y antes del rally para la comprobación de los códigos de barra.

Estos neumáticos serán propiedad del concursante.

**61.3 PILOTOS DE PRIORIDAD 1 Y 2**

**61.3.1** Antes de cada rally, la FIA deberá recibir una lista de códigos de barra de los neumáticos que podrán ser utilizados para cada piloto inscrito por un Constructor o Equipo WRC.

**61.3.2** Un piloto solamente podrá utilizar un neumático que haya sido registrado para su vehículo.

**61.3.3** La FIA se reserva el derecho de comprobar en cualquier momento durante el desarrollo del rally que los neumáticos disponibles han sido asignados correctamente a cada piloto.

**61.3.4** Cada neumático deberá tener un número de código de barras específico.

**61.3.5** Cuando se utilicen neumáticos de asfalto, los vehículos inscritos por un Constructor o un Equipo WRC deberán llevar solamente neumáticos nuevos (incluyendo los de recambio) a la salida de cada asistencia o zona de asistencia remota, excepto cuando no haya implicado ningún tramo cronometrado.

**61.3.6** Cuando se utilicen neumáticos de asfalto, a los vehículos inscritos por un Constructor o Equipo WRC se les marcará una parte del área tallada del (de los) neumático(s) de recambio en la zona de marcaje de neumáticos. Al volver a la asistencia, si se comprueba que los neumáticos de recambio no han sido utilizados, éstos serán considerados como "nuevos".

#### **61.4 PILOTOS DE PRIORIDAD 3**

**61.4.1** Todos los pilotos de prioridad 3 deberán utilizar los neumáticos y las cantidades que se detallan en el reglamento particular.

**61.4.2** Un piloto no podrá utilizar un neumático que haya sido registrado para otro piloto.

#### **61.5 PILOTOS NO PRIORITARIOS**

##### **61.5.1 Para vehículos con 2 ruedas motrices:**

Los pilotos deberán utilizar neumáticos en conformidad con el Anexo J y el Anexo V de este reglamento.

##### **61.5.2 Para vehículos con 4 ruedas motrices:**

Los pilotos deberán utilizar neumáticos en conformidad con el Artículo 61.1.

#### **61.6 TALLADO MANUAL**

El tallado manual sólo está permitido para los vehículos con dos ruedas motrices cuando se encuentren en el parque de asistencia principal.

### **62. NÚMERO DE NEUMÁTICOS**

El número de neumáticos nuevos que podrán ser utilizados en cada prueba del Campeonato estará detallado en el reglamento particular, en función de lo siguiente:

- Un máximo de 8 cambios de neumático en cada rally.

Prioridad del piloto	Número máximo de neumáticos por cambio	Número máximo de neumáticos adicionales para el shakedown
P1	6	6
P2	6	6
P3 – PWRC/SWRC y todos los demás vehículos de 4 ruedas motrices	4	5
P3 – JWRC	28 neumáticos por prueba	
No prioritario	6	Ilimitado

## **COMPONENTES MECÁNICOS**

### **63. COMPONENTES MECÁNICOS**

#### **63.1 CAMBIO DE MOTOR – TODOS LOS CONCURSANTES**

**63.1.1** En caso de fallo de motor entre las verificaciones técnicas y el primer control horario está permitido cambiar de motor. En tal caso el motor deberá sellarse nuevamente.

**63.1.2** En todos los demás casos, deberá utilizarse el mismo motor desde las verificaciones técnicas hasta el final del rally.

#### **63.2 TURBOCOMPRESORES – INSCRITOS NO CONSTRUCTORES**

**63.2.1** El turbocompresor y el compresor se denominarán en adelante 'compresor'.

**63.2.2** El reglamento en vigor relativo a la brida y al marcaje sigue siendo de aplicación (Artículo 254-6.1 y 255-5.1.8.3 del Anexo J).

**63.2.3** El compresor montado en el coche y un compresor de recambio serán controlados y precintados durante las verificaciones técnicas pre-rally.

**63.2.4** Los compresores serán marcados con el número del vehículo con el fin de que sean utilizados solamente en ese vehículo.

**63.2.5** Todos los compresores utilizados deberán permanecer precintados hasta el final del rally para que los comisarios técnicos puedan comprobar su conformidad.

**63.2.6** Estas reglas son obligatorias para todos los vehículos cuyos compresores no estén equipados con una brida. En este último caso, los compresores sólo serán marcados con el objetivo de contarlos.

### **63.3 TRANSMISIONES – INSCRITOS NO CONSTRUCTORES**

**63.3.1** Para cada vehículo de los pilotos de prioridad FIA se podrá utilizar en cada rally una caja de cambios y un conjunto de diferenciales de recambio (delantero y/o central y/o trasero).

**63.3.2** Estos componentes de recambio y los que estén montados en el vehículos serán marcados/precintados durante las verificaciones técnicas pre-rally. La aplicación de esta regla a otros vehículos inscritos queda a criterio de los organizadores en acuerdo con la FIA.

**63.3.3** El marcaje/precintaje permitirá al concursante sustituir el embrague y los accesorios correspondientes.

**63.3.4** Todos los componentes serán identificados mediante el número de competición del vehículo (p.e. Vehículo Núm. 1 – Caja de cambios 1, caja de cambios de recambios 1R).

**63.3.5** Todo marcaje/precintaje será realizado de acuerdo con los detalles publicados por la FIA para los diferentes modelos de vehículo.

**63.3.6** Las cajas de cambios y diferenciales se podrán cambiar en cualquier parque de asistencia, siempre y cuando los comisarios técnicos hayan sido informados antes sobre la intención de hacerlo.

**63.3.7** A condición de que los precintos y marcas de una caja de cambios/diferencial desmontado permanezcan intactos, las piezas podrán ser reutilizadas en el mismo vehículo.

**63.3.8** Las marcas/precintos deberán permanecer intactos durante todo el rally. Los comisarios técnicos podrán comprobar las marcas/precintos en cualquier momento, y al final del rally podrán desmontar las piezas para comprobar su conformidad.

## **64. COMPONENTES MECÁNICOS – CONSTRUCTORES Y EQUIPOS WRC**

### **64.1 LIMITACIÓN DEL NÚMERO DE MOTORES**

**64.1.1** Un Constructor o Equipo WRC deberá indicar los rallies vinculados en los que tiene la intención de participar con el mismo motor (un mínimo de dos rallies). Esta lista deberá:

- a) incluir todas las pruebas del Campeonato que se disputarán ese año.
- b) ser comunicada a la FIA antes del primer rally en el que participarán indicando:
  - 4 rallies vinculados por vehículo para Constructores
  - 4 rallies vinculados por vehículo de Equipo WRC que haya designado 10-13 rallies
  - 3 rallies vinculados por vehículo de Equipo WRC que haya designado 8 o 9 rallies

**64.1.2** Cada motor será asignado a un número atribuido para toda la temporada.

**64.1.3** Un Constructor totalmente nuevo dentro del Campeonato podrá solicitar una derogación a la FIA para utilizar 2 motores adicionales durante la temporada, justificando su solicitud.

**64.1.4** Sólo está permitido un motor de recambio por rally y por Constructor o Equipo WRC. Durante las verificaciones técnicas se deberán indicar los números de identificación de los precintos.

### **64.2 PRECINTAJE DEL MOTOR**

**64.2.1** El motor de cada coche inscrito por un Constructor o Equipo WRC con la intención de puntuar será precintado durante las verificaciones técnicas del primer rally de cada grupo de rallies vinculados y deberá permanecer precintado hasta el final del último rally del grupo de rallies vinculados.

**64.2.2** Si el coche finaliza un rally de un grupo de rallies vinculados (y en consecuencia aparece en la clasificación final) y se detecta que los precintos han sido destruidos antes del siguiente rally del grupo de rallies vinculados, los comisarios deportivos le impondrán una penalización de 5 minutos en el siguiente rally.

**64.2.3** No obstante, estos precintos se podrán destruir sin incurrir en penalización, en los siguientes casos:

- Cambio del cárter de aceite (sólo bajo supervisión de un comisario técnico).
- Si el vehículo no finaliza un rally de un grupo de rallies vinculados. En este caso se precintará un nuevo motor durante las verificaciones técnicas del siguiente rally. Este nuevo motor deberá permanecer precintado hasta el último rally del grupo de rallies vinculados.
- Si un Equipo WRC utiliza un motor utilizado previamente por un Constructor que sigue estando precintado.

### **64.3 CAMBIO DE MOTOR DESPUÉS DE LAS VERIFICACIONES TÉCNICAS**

Para Constructores y Equipos WRC, si el cambio de motor se realiza durante el primer rally de un grupo de rallies vinculados o cuando se haya montado un nuevo motor según el Artículo 64.2.3 no

se aplicará penalización alguna. Si se realiza durante un siguiente rally de un grupo de rallies vinculados, se impondrá una penalización de 5 minutos.

#### **64.4 RESTRICCIÓN PARA EL DESARROLLO DE PIEZAS DEL MOTOR**

Ya que el desarrollo del motor está controlado, la FIA, junto con el Constructor o Equipo WRC inscrito, precintará una caja con las piezas que se indican a continuación, que será colocada en un emplazamiento aceptable para ambas partes. Esto se realizará por lo menos una semana antes del inicio de los reconocimientos para la primera prueba del año.

- Válvulas
- Pistones
- Resortes de pistones
- Árboles de levas (con perfil)
- Culata preparada para la carrera
- Bloque modificado según el Anexo J
- Todas las piezas de motor que ya han sido homologadas
- Detalles de las relaciones de compresión con tolerancias

Las piezas registradas no necesariamente tienen que ser nuevas, pero deben ser representativas, en todo sentido, de las piezas que serán utilizadas en los rallies durante toda la temporada.

#### **64.5 CAMBIO DEL CHASIS**

Deberá utilizarse el mismo chasis desde las verificaciones técnicas hasta el final del rally.

#### **64.6 RESTRICCIONES RESPECTO AL CHASIS**

**64.6.1** Para Constructores y Equipos WRC, el uso de un chasis tanto para los entrenamientos como para la participación en pruebas inscritas, sin incurrir en penalización, estará limitado de la siguiente manera:

- 8 chasis por cada Constructor
- 8 chasis para cada Equipo WRC que haya designado 10-13 rallies
- 5 chasis para cada Equipo WRC que haya designado 8 o 9 rallies
- 3 chasis para un Equipo WRC que sólo haya inscrito a un vehículo para todo el Campeonato

**64.6.2** En caso de exceder del número máximo de chasis, se aplicará una penalización de 5 minutos cuando se utilice cada chasis adicional por primera vez.

#### **64.7 LIMITACIÓN RELATIVA A LA TRANSMISIÓN Y PIEZAS DE RECAMBIO**

**64.7.1** Los Constructores o Equipos WRC, deberán enviar una lista de rallies vinculados en los que tienen la intención de participar con la misma transmisión y piezas de recambio antes del primer rally en el que participarán, indicando:

- 4 rallies vinculados por vehículo para Constructores
- 4 rallies vinculados por vehículo de Equipo WRC que haya designado 10-13 rallies
- 3 rallies vinculados por vehículo de Equipo WRC que haya designado 8 o 9 rallies

**64.7.2** Para rallies que no estén vinculados, serán de aplicación los Artículos 64.9.2 y 63.3.

#### **64.8 TRANSMISIONES**

Para Constructores y Equipos WRC se precintarán 2 cajas de cambios y conjuntos de diferenciales por vehículo en el primer rally de cada grupo de rallies vinculados. En los rallies vinculados sólo se utilizarán estas unidades. Si se han utilizados 2 cajas de cambios y conjuntos de diferenciales en el primer rally de un grupo de rallies vinculados, y solamente una vez durante la temporada, se podrán precintar 2 cajas de cambios y conjuntos de diferenciales adicionales sin incurrir en penalización.

#### **64.9 PIEZAS DE RECAMBIO**

**64.9.1** Para vehículos inscritos por un Constructor o Equipo WRC inscrito en el Campeonato, se precintarán las siguientes piezas antes del primer rally de cada grupo de rallies vinculados:

- 1 subchasis delantero y 1 subchasis trasero montados en el vehículo.
- 2 subchasis delanteros y 2 subchasis traseros de recambio para un equipo de 2 vehículos.
- 1 subchasis delantero y 1 subchasis trasero de recambio para un equipo de 1 vehículo.
- 1 cremallera montada en el vehículo.
- 2 cremalleras de recambio para un equipo de 2 vehículos.
- 1 cremallera de recambio para un equipo de 1 vehículo.

**64.9.2** Para los pilotos de prioridad 1 se precintará además lo siguiente:

- 1 turbocompresor montado en el vehículo del primer piloto.
- 1 turbocompresor montado en el vehículo del segundo piloto.
- 2 turbocompresores de recambio (que podrán ser utilizados indiscriminadamente por el primer o segundo piloto).
- 1 turbocompresor de recambio para un equipo de 1 vehículo.

**64.9.3** En el segundo rally del grupo de rallies vinculados, se añadirán las siguientes piezas precintadas y marcadas a las piezas que ya han sido marcadas en el primer rally:

- 2 subchasis delanteros y 2 subchasis traseros adicionales para un equipo de 2 vehículos.
- 1 subchasis delantero y 1 subchasis trasero adicional para un equipo de 1 vehículo.
- 2 cremalleras adicionales para un equipo de 2 vehículos.
- 1 cremallera adicional para un equipo de 1 vehículo.
- 2 turbocompresores adicionales (que podrán ser utilizados indiscriminadamente por el primer o segundo piloto).
- 1 turbocompresor adicional para un equipo de 1 vehículo.

**64.9.4** Antes del segundo rally del grupo de rallies vinculados, cada equipo deberá retirar tantas piezas como sea necesario para disponer del mismo número de piezas precintadas como en el primer rally.

**64.9.5** Para pilotos de Constructores y Equipos WRC que no sean de prioridad 1 se precintará lo siguiente:

- 1 turbocompresor montado en el vehículo.
- 1 turbocompresor de recambio.

#### **64.10 AMORTIGUADOR Y SISTEMA DE CONEXIÓN AL PORTAMANGUETA (SÓLO CONSTRUCTORES)**

Para vehículos inscritos por un Constructor inscrito en el Campeonato sólo están permitidos 5 conjuntos de amortiguadores y 5 conjuntos de sistemas de conexión al portamangueta por rally para un equipo de 2 vehículos (1 conjunto = 2 delanteros + 2 traseros).

El amortiguador será precintado de forma que no sea posible abrirlo.

Se podrá desconectar el tirante del amortiguador y se podrán cambiar los rodamientos.

### **65. PROCEDIMIENTO PARA EL MARCAJE DE LAS CAJAS DE CAMBIO Y DIFERENCIALES - CAMPEONATO DEL MUNDO DE RALLIES JÚNIOR**

#### **65.1 PRECINTAJE ANTES DEL RALLY**

Durante las verificaciones técnicas pre-rally deberán precintarse la caja de cambios y el diferencial montado en el vehículo. Las piezas serán identificadas mediante el número de competición del vehículo (p.e. Vehículo Núm. 1 – Caja de cambios 1).

#### **65.2 IDENTIFICACIÓN DE LOS COMPONENTES**

Se precintarán una caja de cambios y un diferencial de recambio. Las piezas serán identificadas mediante el número de competición del vehículo (p.e. Vehículo Núm. 1 – Caja de cambios de recambio 1R). Estas piezas de recambio podrán marcarse durante las verificaciones técnicas pre-rally o durante las pruebas.

#### **65.3 PRECINTAJE DEL CONJUNTO DEL MOTOR**

Durante las verificaciones técnicas pre-rally, el conjunto de motor, es decir, la culata, el cárter de aceite y el bloque de motor, será unido mediante precintos.

#### **65.4 CAMBIO DEL CÁRTER DE ACEITE**

Ya que los motores de los vehículos del JWRC tienen que precintarse de la misma manera que los WRCars está permitido sustituir el cárter de aceite bajo supervisión de un comisario técnico.

### **66. REQUISITOS ADICIONALES RELATIVOS A LOS VEHÍCULOS**

#### **66.1 CÁMARAS DE A BORDO**

**66.1.1** Cuando sea solicitado por el Promotor del Campeonato, un concursante deberá llevar una cámara de a bordo u otro dispositivo de grabación. El dispositivo será montado por el Promotor del Campeonato.

**66.1.2** El concursante de todo vehículo que lleve una cámara de a bordo deberá disponer de la previa autorización por parte del Promotor del Campeonato. Las cámaras autorizadas estarán identificadas mediante una pegatina y deberán ser montadas en el vehículo durante las verificaciones técnicas.

**66.1.3** Los concursantes que deseen utilizar una cámara deberán enviar la siguiente información al Promotor del Campeonato ([accreditations@iscrally.com](mailto:accreditations@iscrally.com)) por lo menos una semana antes del inicio

de los reconocimientos: nombre del concursante, número del vehículo, dirección del concursante y uso de las grabaciones.

#### **66.2 SISTEMA DE SEGUIMIENTO**

Todos los vehículos deben estar equipados con un sistema de seguimiento reconocido por la FIA cuyo funcionamiento haya sido comprobado satisfactoriamente en los vehículos de los constructores inscritos. La instalación se comprobará durante las verificaciones técnicas. Las instrucciones relativas a la recogida, devolución e instalación serán proporcionadas por cada organizador.

Toda utilización inadecuada del (de los) sistema(s) durante el rally será comunicada a los comisarios deportivos.

#### **66.3 GRABADORES DE DATOS DE ACCIDENTES**

Los Constructores y Equipos WRC inscritos en el Campeonato del Mundo de rallies deberán equipar sus vehículos con dos grabadores de datos de accidentes (tipo IWI).

Uno de los grabadores deberá instalarse debajo del asiento de cada uno de los ocupantes.

Es responsabilidad del Constructor o Equipo WRC obtener e instalar estos grabadores y comprobar que estén funcionando correctamente durante todos los Días del Rally.

#### **66.4 NIVEL DE RUIDOS EN LOS TRAMOS CRONOMETRADOS**

Por motivos de seguridad, y sólo en los tramos cronometrados, se recomienda disponer de la posibilidad de cortocircuitar el silenciador de escape, con la condición de que la salida de los gases de escape sea conforme al Anexo J y, para los vehículos equipados con un convertidor catalítico, que los gases pasen por este convertidor catalítico. En los sectores de enlace, el nivel de ruidos en todo momento deberá cumplir con lo establecido en el Anexo J.

## **ENTRENAMIENTOS**

### **67. ENTRENAMIENTOS**

#### **67.1 LUGARES AUTORIZADOS PARA LA REALIZACIÓN DE ENTRENAMIENTOS**

Para Constructores o Equipos WRC inscritos en el Campeonato está permitido realizar entrenamientos (tal como se definen en el Artículo 2.21):

**67.1.1** En un lugar de entrenamientos propuesto por el Constructor o Equipo WRC y comunicado a la FIA.

**67.1.2** En Finlandia, Francia, Alemania, Italia, Portugal, España, Suecia y el Reino Unido.

#### **67.2 ENTRENAMIENTOS PROHIBIDOS**

Para Constructores o Equipos WRC inscritos en el Campeonato está prohibido realizar entrenamientos (como se definen en el Artículo 2.21):

**67.2.1** En todos los demás países.

**67.2.2** En el país de cualquier prueba del Campeonato del Mundo de rallies desde el inicio de los reconocimientos hasta el final del rally.

**67.2.3** En cualquier carretera que se utiliza o puede ser utilizada como tramo cronometrado en cualquier rally del Campeonato en curso.

**67.2.4** A pilotos Prioritarios 1 permanentes si no lo hacen para el equipo por el cual han sido contratados.

**67.2.5** Los equipos que organicen sesiones para cualquier clase de prensa o de RRPP y consideren que podrían estar contraviniendo esta regla, deberán comunicarlo a la FIA y al Delegado de Prensa de la FIA.

#### **67.3 DURACIÓN**

**67.3.1** Con el fin de cumplir con las limitaciones en materia de entrenamientos, los Constructores y Equipos WRC deberán rellenar los formularios correspondientes, que se solicitarán al Delegado Técnico de la FIA.

**67.3.2** En el caso de un Constructor, un máximo de 10 sesiones (como se define en el Artículo 2.22.). No obstante, el número total de días no deberá exceder los 42 en cualquier año natural. Esta cláusula no es de aplicación para los entrenamientos que se indican en el Artículo 67.1.1.

**67.3.3** En el caso de Equipos WRC, un máximo de 6 sesiones (como se define en el Artículo 2.22.). Ello no obstante, el número total de días no deberá exceder los 15 en cualquier año natural. Esta cláusula no es de aplicación para los entrenamientos que se indican en el Artículo 67.1.1.

**67.4 RESTRICCIONES RELATIVAS A LOS ENTRENAMIENTOS PARA PILOTOS DE PRIORIDAD 3**

Los pilotos de prioridad 3 tienen prohibido realizar entrenamientos en un país en el que se celebrará una prueba del Campeonato durante las tres semanas precedentes al rally, salvo que los entrenamientos sean:

- Parte del programa oficial del rally y/o
- Comunicados a la FIA y aprobados por escrito por el organizador, y abiertos a todos los pilotos P3 inscritos en el respectivo rally.

# 2010 FIA World Rally Championship Regulations

## APPENDICES

### INDEX

The title and logo of the event, the official WRC logo and the official FIA logo must appear on the top of any official documents. The event logo should be positioned to the left side and the WRC logo followed by FIA logo to right side.

#### APPENDIX I CONTROL SIGNS

#### APPENDIX II STANDARD DOCUMENTS

	DOCUMENT	AVAILABILITY
1	Supplementary regulations	Website + printed
2	Bulletins	Website + printed
3	Rally Guide 1 & 2	Website (RG1 & 2) + printed (RG2)
4	Itinerary	With supplementary regulations
5	Road book	Printed
6	Time card	Printed
7	Standard entry form	Website + printed with supplementary regulations
8	Entry lists	Website
9	Start lists & Results at the rally	Printed
10	Media safety book	Printed

The following additional documents are required, but are of free format:

- Safety plan
- Maps
- Programmes
- Organisation handbooks
- Internal documents
- Helicopter information

#### APPENDIX III SAFETY

#### APPENDIX IV PODIUM CEREMONY

#### APPENDIX V TYRES

#### APPENDIX VI ENTRY FEES, ADMINISTRATIVE PACKAGE AND PERMANENT PASSES

#### APPENDIX VII START LIGHT SEQUENCE

# APPENDIX I

## RALLY CONTROL SIGNS

Control type	CONTROL ZONE (Diameter of signs : about 70 cm) Direction of rally		
	⇨	⇨	⇨
	YELLOW SIGNS Control Area Entry	RED SIGNS Compulsory Stop	BEIGE SIGN End of Control Area
PASSAGE CONTROL	 ⇨ 25 m min. ⇨	 PC ⇨ 25 m ⇨	
TIME CONTROL	 ⇨ 25 m min. ⇨	 TC ⇨ 25 m ⇨	
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE	 ⇨ 5 m ⇨	 TC ⇨ 5 m ⇨	
TC AT SERVICE PARK EXIT	 ⇨ 5 m ⇨	 TC ⇨ 5 m ⇨ Usually leads to RZ and/or TZ	
TIME CONTROL AND SS START	 ⇨ 25 m min. ⇨	 TC ⇨ 50-200 m ⇨	 SS START ⇨ 25 m ⇨
END OF SS	 ADVANCE INDICATION ⇨ 100 m ⇨	 FLYING FINISH LINE ⇨ 100-300 m ⇨	 STOP CONTROL ⇨ 25 m ⇨
<b>OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS</b> (Diameter of signs: 55 cm minimum)			
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND *	WHITE SYMBOL ON BLUE BACKGROUND *	
TYRE MARKING/ CHECKING		 One sign for all tyre operations	
REFUEL ZONE		 One sign for all refuel operations	
RADIO POINT	 WARNING SIGN ⇨ 100 m ⇨	 RADIO POINT (See also Article 39.6)	
MEDICAL VEHICLE POINT	 WARNING SIGN ⇨ 100 m ⇨	 MEDICAL VEHICLE POINT	

Distances shall be respected as near as practically possible.

\* Previous colours/design of these signs may be used until replacements are required.

## APPENDIX II

### STANDARD DOCUMENTS

#### 1. SUPPLEMENTARY REGULATIONS

Each event must produce supplementary regulations (Article 27 of the Code).

An electronic version of the supplementary regulations must reach the FIA at least 4 months before Day 1 of the event.

Within four weeks following receipt of the draft, the FIA will inform the organiser of any modifications to be made, and will issue a visa authorising their publication.

The supplementary regulations must be printed in A 5 format and appear on the official rally website at least 2 months before Day 1 of the event.

Printed versions must be distributed at least to all competitors and rally officials.

Two copies of the final supplementary regulations must be sent to the FIA upon publication.

#### CONTENT

#### INDEX

##### 1. Introduction

###### 1.1 Text similar to:

*'This rally will be run in compliance with the FIA International Sporting Code and its appendices, the 2010 FIA World Rally Championship Sporting Regulations, the National Sporting Regulations which comply with the FIA regulations and these Supplementary Regulations.*

*Modifications, amendments and/or changes to these Supplementary Regulations will be announced only by numbered and dated Bulletins (issued by the organiser or the Stewards)*

*Additional information will be published in Rally Guide 2, issued on.... [Date of publication]  
The 2010 FIA World Rally Championship Sporting Regulations can be found at... [FIA website]'*

###### 1.2 Road surface

###### 1.3 Overall SS distance and total distance of the itinerary

##### 2. Organisation

###### 2.1 FIA titles for which the rally counts

###### 2.2 Visa numbers – FIA and ASN

###### 2.3 Organiser's name, address and contact details

###### 2.4 Organisation committee

###### 2.5 Stewards of the Meeting

###### 2.6 FIA Delegates & Observer

###### 2.7 Senior officials

###### 2.8 HQ location and contact details (tel. & fax.)

##### 3. Programme, in chronological order (dates and times), giving location as necessary

- Issuing of the road book, map and Rally Guide 2
- Closing date for order of extra services in service park
- Closing date for shakedown registration (if required)
- Rally HQ opening/closing
- Official Notice Board – location
- Collection of material and documents

- Administrative checks
- Collection of tracker systems for reconnaissance
- Start of reconnaissance
- Opening of media centre and media accreditation
- Collection of FIA rally safety tracker systems
- Scrutineering – sealing & marking of components
- Team managers' briefing (Manufacturers and WRC Teams)
- Helicopter pilots' briefing
- Shakedown and time-schedule
- FIA Pre-event Press Conference
- First Stewards' meeting
- Publication of start list for Ceremonial start (if any) and Day 1
- Ceremonial start (if any)
- Rally start, place and time
- Publication of start lists for subsequent Days
- Podium Ceremony/Prize-giving
- FIA Post-event Press Conference
- Final scrutineering
- Time of Publication of Provisional Final Classification (may be adjusted by Bulletin)

#### 4. Entries

- 4.1 Closing date for entries
- 4.2 Entry procedure
- 4.3 Number of entrants accepted and classes
- 4.4 Entry fees / entry packages for Private Entrants
- 4.5 Payment details (including details of any applicable taxes)
- 4.6 Refunds

#### 5. Insurance

#### 6. Advertising and Identification

#### 7. Tyres

- 7.1 Tyres specified for use during the rally

In WRC Events the following text is recommended to cover the use of tyres:

*In addition to complying with Articles 60, 61 & 62 of the 2010 WRC Sporting Regulations, the following quantities and type of tyre are confirmed for use.*

<i>Tyre Type</i>	<i>Compound</i>	<i>Driver Priority</i>	<i>Max. no. of tyres</i>	<i>Extra for shakedown</i>	<i>Total for rally</i>

- 7.2 Tyres for use on reconnaissance – if necessary
- 7.3 National laws or special requirements

#### 8. Fuel

- 8.1 Ordering procedure
- 8.2 Closing date for ordering FIA fuel
- 8.3 Distribution for non-priority drivers

#### 9. Reconnaissance

- 9.1 Procedure for registration
- 9.2 Specific and/or national restrictions – speed limit on the special stages
- 9.3 Installation of speed control checking devices

#### 10. Administrative Checks

- 10.1 Documents to be presented:
  - Entrants license
  - Driver and Co-driver competition licenses
  - Driver and Co-driver passports or identification
  - ASN authorisation, for all foreign competitors
  - Completion of all details on the entry form

- Car insurance cover certificate
  - Car insurance registration papers
- 10.2 Timetable

**11. Scrutineering, Sealing and Marking**

- 11.1 Scrutineering venue and timetable
- 11.2 Mud flaps (Appendix J Article 252.7.7)
- 11.3 Windows/Nets (Appendix J Article 253.11)
- 11.4 Driver's safety equipment
- 11.5 Noise level
- 11.6 Special national requirements
- 11.7 Installation of Safety Tracking System

**12. Other procedures**

- 12.1 Ceremonial start procedure and order
- 12.2 Finish procedure (only if different from WRC Appendix IV)
- 12.3 Permitted early check-in
- 12.4 Super special stage procedure and running order (if applicable)
- 12.5 Any special procedures / activities including the organisers' promotional activities
- 12.6 Official time used during the rally

**13. Identification of Officials**

**14. Prizes**

**15. Final Checks**

- 15.1 Final checks – who is to attend from teams, plus location
- 15.2 Protest fees
- 15.3 Appeal fees

**Appendix 1** Itinerary

**Appendix 2** Reconnaissance schedule

**Appendix 3** Names and photographs of CRO's

**Appendices 4, 5, 6, 7, etc.**

Items at the organisers' discretion, including latest rulings on overalls, helmets and any other safety requirements.

## 2. BULLETINS

Bulletins are defined in Article 2.1 of these regulations.

They may be issued either:

- By the organisers, up to the commencement of scrutineering with the approval of the FIA. Exceptionally, modifications to the itinerary or to the reconnaissance programme, as approved at the time of Visa issue, may be made by the organiser. Nevertheless, such modifications must be advised to the FIA

Or

- By the stewards throughout the competition. However, bulletins detailing modifications to the itinerary or to the time of posting Provisional Final Classification may be issued by the clerk of the course.

Bulletins must be numbered and dated. They shall be printed on yellow paper and posted on the official notice board(s) and on the event website.

Where possible, notifying competitors electronically of publication of a bulletin is recommended. The entrants (or crew members) must confirm receipt thereof by signature, unless this is materially impossible during the running of the rally.

### 3. RALLY GUIDES 1 & 2

#### Rally Guide 1

Published on the official website of each rally at least 5 months before the start of the rally. The concept is to provide potential competitors with sufficient information to enter the rally and make bookings and reservations.

Notification (by e-mail) of the publication of RG1 should be sent to:

- WRC Manufacturers and WRC Teams
- Entrants last year (optional)
- FIA
- FIA delegates
- Championship Promoter
- Support series representatives
- Tyre manufacturer
- Fuel supplier
- Others on request

#### Rally Guide 2

The concept is to have all rally paperwork in one document whether for media, officials or competitors. Contents are updated and more detailed information from Rally Guide 1. Any repeated and identical information from Rally Guide 1 should be clearly identified as “unchanged from Rally Guide 1”.

Published as a paper and electronic document and distributed 4 weeks before the start of the rally to the list as for RG1 plus:

- Other entrants (corresponding address as given on the entry form)
- All permanent FIA-accredited media

\* Full details in Appendix II-1

CONTENT		RG 1	SR *	RG 2
Art.	Headings and Subheadings	(5 months before rally)	(2 months before rally)	(4 weeks before rally)
1	<b>Introduction / welcome</b> Introduction from top officials, chairman, etc “This document has no regulatory power – for information only”	X X	- -	X X
2	<b>Contact details</b> a) <b>Permanent contact details</b> Postal and visitors' addresses, phone and fax E-mail and internet addresses Key officials b) <b>Rally HQ contact details</b> Address, phone and fax Rally office opening hours c) <b>Media contact details</b>	X X X X - - X	X X X X X X -	- - - X X X X
3	<b>Programme and critical deadlines</b> a) Schedule before the rally week (outline only in RG1) b) Schedule during the rally week (outline only in RG1)	X X	X X	X X
4	<b>Entry details</b> Titles for which the rally counts List of entry fees Entry packages for non-FIA registered teams	X X -	X X X	- - X
5	<b>Service park(s) and Remote Service Zones if applicable</b> Information about the service park(s), etc (only brief, location etc. in RG1) Facilities at service park Service park content – see list at the end of this Appendix	X -	- - -	X X X
6	<b>Two-way radio</b> Application procedure Contact details to person / authority in charge	X X	- -	- X
7	<b>Fuel / Tyres</b> Information on requirements /availability	-	X	-
8	<b>Import of vehicles and spare parts</b> National laws / customs clearance / agents	X	-	X

Art.	Headings and Subheadings	RG 1	SR *	RG 2
9	<b>Helicopters</b> Registration procedure / information on hire companies	X	-	X
10	<b>Hospitality arrangements</b> Contact details for person / company in charge of hospitality arrangements	X	-	X
11	<b>Hotel / accommodation reservation</b> List of hotels Contact details for reservations	X X	- -	X X
12	<b>Reconnaissance</b> GPS tracking (start nos, collection,)	-	X	X
13	<b>Scrutineering, sealing and marking</b> Date, place and time-windows (individual times in bulletin) Preparations to be made before the car is brought to scrutineering Collection / return points for FIA safety tracking system Final scrutineering	- - - -	X - X X	- X - -
14	<b>Shakedown</b> General info & times (location, stage length, distance to service park, etc. in RG2)	-	X	X
15	<b>Start procedure</b> Programme and instructions	-	X	X
16	<b>Finish Procedure</b> Programme and instructions	-	X	X
17	<b>PR activities</b> Rally shows etc	-	-	X
18	<b>Media</b> Contact before the event Accreditation procedure / criteria and deadline Accreditation desk – location and opening hours Media room – location and opening hours FIA Press Conferences – time and location Teams' media contacts Expected media coverage (TV & radio, times, channels and frequencies)	X X - - - - -	- - X X X - -	X X X X X X X
19	<b>Passes and plates</b> Description of the various passes and plates – which pass allows access where	-	-	X
20	<b>Medical and Safety Service</b> Emergency number Telephone numbers for: - Hospitals in the area - Police - Towing service - Pharmacies	- - - - - -	- - - - - -	X X X X X X
21	<b>List of useful facts and services</b> Climate Time zone Currency Hire car companies Airline companies and airports Copy service Mobile phone (Rental and service) Security companies Taxis	- - - X X - - - -	- - - - - - - - -	X X X X - X X X X

<b>APPENDICES</b>	<b>RG 1</b>	<b>SR</b>	<b>RG 2</b>
Note: Format of Appendices is at the discretion of the organiser.			
<b>Headings</b>			
<b>Itineraries</b>			
All Days (outline only in RG 1)	X	X	X
Itinerary compared with previous years	X	-	X
Recce schedule (outline only in RG 1)	X	X	X
<b>Maps (A4 format)</b>			
Overview Maps (each Day)	X	-	X
Special stage maps and recce maps	-	-	(optional)
Shakedown map	-	-	X
Relevant cities / towns (showing HQ, service park, hospitals etc)	-	-	X
<b>Road books or regional maps, town maps, diagrams to explain how to travel</b>			
From airport to HQ (or road connections)	-	-	X
Between HQ and service park	-	-	X
From service park to shakedown	-	-	X
From shakedown to service park	-	-	X
Between HQ and scrutineering	-	-	X
Between service park and scrutineering	-	-	X
Between service park and remote / additional refuel zones (if any)	-	-	X
Between service park and remote service zone (if any)	-	-	X
Between HQ and media centre (if applicable)	-	-	X
<b>Drawings and layouts</b>			
Scrutineering & noise check area	-	-	X
FIA safety box installation	-	-	X
Remote Service Zone (if applicable)	-	-	X
Rally HQ	-	-	X
Starting area	-	-	X
Finish area	-	-	X
Service Park drawing (outline only in RG1)	X	-	X

### Organisers may consider use of forms for the following:

Hotel / accommodation reservation  
 Service park facilities  
 Media accreditation  
 Helicopter registration  
 Recce registration  
 Additional material order  
 Two-way radio form (if applicable)  
 Customs clearance form (if applicable)

### Check list for Service Park plans:

- Area for WRC Manufacturers and Manufacturer Teams
- Area for other competitors (P2, P3, non-priority)
- Area for tyre manufacturer.
- Area for Championship Promoter
- TC in / TC out (with numbers)
- Parc fermé (flexi-service / superally)
- Technical zone
- Tyre marking zone
- Refuel area (if not remote)
- Environmental requirements
- Service vehicles in and out of SP
- Position for emergency service, fire brigade medical centre, etc
- Auxiliary parking areas
- Press and VIP parking areas
- Spectator parking
- Rally office / information centre
- Public toilets
- Water supply
- Rubbish area(s)
- Helicopter pad

#### 4. ITINERARY – EXAMPLES OF LAYOUT OF ITINERARY OF WRC RALLY

##### 1 - SSS TO START THE RALLY

Start DAY 1			Thursday 30 July 2010			
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due
<b>0</b>	<b>Start Day 1 - (Anytown Pavilion)</b>					<b>18:15</b>
<b>RZ 1</b>	Refuel - All competitors					
	Distance to next refuel	(2.06)	(24.98)	(27.04)		
1		-	10.49	10.49	00:25	18:40
<b>SS1</b>	<b>SSS Trotting Track 1</b>	<b>2.06</b>	-	-	-	<b>19:00</b>
1A	Parc fermé IN	-	14.49	16.55	0:30	19:30
<b>Overnight regroup</b>						
Re-Start DAY 1			Friday 31 July 2010			
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due
1B	Parc fermé OUT - Service IN	-	0.00	0.00	-	06:00
	<b>Service A - Anytown Pavilion</b>	<b>(2.06)</b>	<b>(24.98)</b>	<b>(27.04)</b>	<b>0:15</b>	
1C	Service - OUT	-	-	-	-	06:15
<b>RZ 2</b>	Refuel – All competitors					
	Distance to next refuel	(50.68)	(99.16)	(149.84)		

#### NOTES

- Boxes showing visits to service park and remote service zones should have a thick black surround and, when printed in colour, a light blue infill shade.
- Boxes showing regroupings or other TC activities should have a thin black surround and no infill shade.
- Boxes showing any refuel should have a thin black surrounding and a yellow infill shade.
- Boxes showing End of Day and End of Rally total figures should have a thin black surrounding and a light grey infill shade.
- All visits to the service park carry a letter A, B, C etc.
- TC 0 is always the start of the competitive element of the rally. A 'stand-alone' Ceremonial Start is not considered as TC 0.
- Note section numbers in right hand margin.
- It is recommended to include time of sunrise and sunset for each Day.

## 2 - TYPICAL SERVICE DURING A DAY

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

## NOTES

In the example, technical checks are carried out within the REGROUP (Article 2.16). When a HOLDING PARK (Article 2.9) precedes the service, a barriered zone immediately after the TC should be set up with admission only to FIA and event technical staff. Alternatively and when there is no regrouping involved, there should be a 3 minute Technical Zone before the service park entrance.

## 3 - REMOTE SERVICE &amp; REFUEL

DAY 1		Friday 23 October 2010				
TC	LOCATION	SS dist.	Liaison dist.	Total dist.	Target time	First car due
<b>0</b>	<b>Start Day 1 - Skrunda</b>	(0.00)	(0.00)	(0.00)		<b>06:00</b>
<b>RZ 1</b>	Refuel - City					
	Distance to next refuel	(0.00)	(136.00)	(136.00)		
<b>RZ 2</b>	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
<b>SS1</b>	<b>Talsi 1</b>	<b>32.14</b>	-	-	-	<b>09:25</b>
2		-	3.17	35.31	0:38	10:03
<b>SS2</b>	<b>Pampal 1</b>	<b>5.13</b>	-	-	-	<b>10:06</b>
3		-	5.79	10.92	0:15	10:21
<b>SS3</b>	<b>Roja 1</b>	<b>27.88</b>	-	-	-	<b>10:24</b>
<b>RZ 3</b>	Remote Refuel (FIA fuel)		[23.50]			
	Distance to next refuel	(0.00)	(57.03)	(57.03)		
3A	Holding Zone & Technical Zone - <b>IN</b>	-	53.50	81.38	1:33	11:57
3B	Holding Zone - <b>OUT</b> & Service - <b>IN</b>	-	0.03	0.03	0:10	12:07
<b>Remote Service A - Dundaga</b>		<b>(65.15)</b>	<b>(227.49)</b>	<b>(292.64)</b>	0:15	
3C	Service - <b>OUT</b>	-	-	-	-	12:22
<b>RZ 4</b>	Remote Refuel (FIA fuel)		[27.00]			
	Distance to next refuel	(65.15)	(61.46)	(126.61)		

## NOTES

- RZ2 identifies the zone as for FIA fuel user only.
- See Article 58.1.2 about the number of RZ's per day.
- Note the use of 'HOLDING ZONE' at TC 3 A/B in this example.

## 4 - TYPICAL FLEXI-SERVICE AT THE END OF A DAY

<b>SS13 Vesuvius 2</b>		<b>22.80</b>			<b>16:35</b>
13A	Parc Fermé & Technical Zone <b>IN</b>	50.68	73.48	1:25	<b>18:00</b>
13B	Parc Fermé <b>OUT</b> - Flexi Service <b>IN</b>				
<b>Flexi Service F (Football Stadium)</b>		<b>72.59</b>	<b>161.06</b>	<b>233.65</b>	<b>00:45</b>
13C	Flexi Service <b>OUT</b> - Parc Fermé <b>IN</b>				
All cars must be returned to Parc Fermé no later than					21:00
<b>Day 2 totals</b>		<b>145.18</b>	<b>322.12</b>	<b>467.30</b>	

Section 5

## NOTES

- The Flexi-service facility is used principally by Priority driver teams who have a restricted number of mechanics.
- The method of calculating the flexi-service window in which all cars must be returned to parc fermé is: The scheduled time due of the last competitor at Service IN + 30' maximum lateness + 45' service time + 15' 'safety net'.
- Consider the requirement for FIA fuel availability.

## 5 - TYPICAL END OF RALLY

<b>SS18 Roja 2</b>		<b>16.25</b>			<b>12:05</b>
18A	Regroup & Technical Zone <b>IN</b>	65.13	81.38	1:15	13:20
18B	Regroup <b>OUT</b> - Service <b>IN</b>			00:03	13:23
<b>Service J (Football Stadium)</b>		<b>(79.97)</b>	<b>(188.53)</b>	<b>268.50</b>	<b>00:10</b>
18C	Service <b>OUT</b> - Finish - Holding <b>IN</b>				13:33
Podium					14:00
<b>Day 3 totals</b>		<b>79.97</b>	<b>188.53</b>	<b>268.50</b>	

Section 9

<b>TOTALS OF THE RALLY</b>				
	<b>SS</b>	<b>Liaison</b>	<b>Total</b>	<b>* %</b>
Day 1 - 7 SS	136.21	292.98	429.19	31.7%
Day 2 - 6 SS	145.18	322.12	467.30	31.1%
Day 3 - 5 SS	79.97	188.53	268.50	29.8%
<b>Total - 18 SS</b>	<b>361.36</b>	<b>803.63</b>	<b>1164.99</b>	<b>31.0%</b>

\* % = the percentage of the total distance of special stages.

A table as above should conclude the final itinerary page.

## 5. ROAD BOOK

### CONTENT & DESIGN

- The Road book must be distributed at least 4 weeks before Day 1 of the rally.
- Headings shall be in English and/or the national language (optional).
- There may be one book for the entire rally or a different book for each Day. If a different daily book is used, there should be an obvious method of distinguishing it.
- The itinerary for the entire rally must appear in each road book in 'portrait' format.
- If a map of each Day is included, it is recommended that the itinerary page appears opposite the map.
- A page of all the symbols used must appear in the front of the road book.
- There is no longer a requirement to print the SOS/OK board within the road book (see WRC Article 39.2.1).
- When a rally route is duplicated (i.e. 2 identical loops) organisers are encouraged to economise by printing one common set of route instructions. In this case, each page heading must include the different TC's, stage and section numbers. Clear reference must be made to 'return to page X' for the second passage. Any variation between two passages (i.e. at the end of a Day) must be clearly stated.
- Repeated plans of service park layouts for each visit are not necessary. However plans are important when there is a change of TC location. Each road book should include at least one SP plan.
- Layout plans of Remote Service or Remote Refuel points should be included.
- Inclusion of route instructions for shakedown, 'return to start' loop (if any) and road sections from/to the service park, are recommended.
- Alternative routes may be included as a section at the end of the road book.
- Instructions for trip meter calibration may be included.
- The time allowed for each section should be expressed in hours and minutes.
- Other requirements:
  - Retirement form
  - Enquiry form
  - Accident procedure (see WRC Article 39.2.7).
- The road book shall be A5 size and bound on the left side with metal or other suitably strong binding capable of 360° opening.
- Printing should be double-sided, with a paper of thickness 90 gsm or greater.
- Printing shall be on white paper. There is no requirement to use colour to distinguish between special stages and road sections, this being achieved by a shading of the "Direction" column (see example).
- Individual stage maps shall include:
  - A scale
  - The direction North
  - Reconnaissance route
  - Alternative route
  - Location of start/finish and all emergency vehicle points.
- A new page is required for the start of each road section or special stage. A new page from the stop point after a special stage is not necessary, this being a continuation on the same road section (see example).

---

*Application from : 01/01/2010*

- Where a road section is followed by a special stage, the diagram illustrating the start of the special stage must also be shown at the end of the road section as box 1 (see example).
- When the partial distance between two junctions is less than 200 metres, the horizontal line between the boxes is not needed EXCEPT between TC and SS start (see example).
- The thick vertical line between the "Direction" and "Information" columns shall be in-filled in black where the road surface is gravel and left blank (white) where the surface is tarmac or sealed.
- The number of the special stage shall be placed on the side of the page (see example) to enable easy location of the stage. When printing is double-sided this number should be the outside edge i.e. opposite the bound edge of the page. The number should appear only on pages relating to the special stage.
- All of the emergency vehicle and ambulance points must be indicated by the appropriate symbols.
- The GPS location of the start and finish of each special stage and of the regroupings and service parks must be shown. This shall be expressed in the form of degrees, minutes AND DECIMALS of minutes i.e.: 139° 36.379'.
- There shall be no more than 6 instructions per page.
- Photographs or diagrams of control locations may be included.
- Road numbers shall be included where relevant.
- A variation in the thickness of the direction arrow should be used to indicate a major / minor road, not the direction to be taken.

#### OTHER USEFUL INFORMATION

- A trip meter point on long junction drawings, such as roundabouts, is recommended.
- On road sections, the junctions to or from another SS should be identified.
- List of hospitals / medical centres
- Telephone numbers for rally HQ and emergency services
- Road book SS box numbers placed on the route
- A competitor's time record page
- Advice of the partial distance to the next junction at the base of each page (especially when junctions are in rapid succession).

RS 7 / 10	SS 7 / 10 Talsi		TC 8 / 11 Pampal		Kms to TC
	Distance	18.34 Kms	Time	0 hr 23 min	
Distance		Direction		Information	
Total	Partial				
11.88	0.26				6.46
13.89	2.01				4.45
18.21	4.32				0.13
18.34	0.13			TC 8 / 11	0.00
				N52° 02.106' W3° 39.082'	
	0.12			SS 8 / 11	
			N51° 02.139' W3° 39.180'		

RS 7 / 10	SS 7 / 10 Talsi		TC 8 / 11 Pampal		Kms to TC
	Distance	18.34 Kms	Time	0 hr 23 min	
Distance		Direction		Information	
Total	Partial				
0.00	0.00			SS 7 / 10 Talsi	18.34
3.98	3.98		Record (2008) S. Smith Bond B2 WRC 5:25.2 N51° 35.391' W3° 42.762'	14.36	
4.10	0.12		N51° 39.360' W3° 33.971'	14.24	
8.86	4.76		N51° 42.825' W3° 40.776'	9.48	
9.10	0.24		N51° 43.013' W3° 40.648'	9.24	
11.62	2.52			SS 7 / 10 Talsi	6.72

## 6. STANDARD FIA TIME CARDS

### GENERAL

- A separate time card must be issued at least for each section of each Day.
- The target time for covering the distance between two consecutive time controls must appear on the time card.
- Hours and minutes must always be shown as: 00.01 - 24.00, only the minutes which have elapsed will be counted.
- Time cards should be issued and collected at the end of each section. Used time cards then become available for the results teams to check. Ideally a separate new card should be used for end of Day 45' service (as in example for 'Flexi-Service B'). This allows 'dead time' in the pre- service holding park for any technical checks.
- An organiser may propose to the FIA the use of an Electronic Time Card in place of a written system. The use of such a system must be approved by the FIA before use.

### DESIGN

- See following sample.
- Centre column is for completion by officials and right hand column for completion by competitors.
- Previous car No is optional. It is used by several rallies for safety checking. If this box is used it should be placed under the 'provisional start time' box.
- Size: 9.9 cm x 21 cm (to print 3 time cards from an A4 sheet) or 11 cm x 18.5 cm
- Boxes size: 1 cm
- The card should be at least 300gsm card or 270µm polyester paper (for poor weather conditions). Note that polyester paper, although waterproof, cannot be easily folded. An alternative is to produce a time card with cover – i.e. a card of 22 x 18.5 cm folded, that has a cover to protect the written area.
- When many TC's are involved, reverse side printing or use of a side by side (and folded inwards) design may be used.
- The printing colour is free. For example, an organiser may use a sponsor colour, or a different colour for each section or simply grey and black.

<b>TC</b>	<b>0</b>	<p><b>Start</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> <p>TC 0</p> </div> <div style="font-size: 2em; margin: 0 10px;">▶</div> <div style="text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>00</td><td>25</td></tr> </table> <p>TC 1</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"></div> <div style="width: 45%; text-align: center;"> <p>COMPETITOR USE</p> <p>DUE TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> <p>TC 1</p> </div> </div>	H	M	00	25	H	M
H	M							
00	25							
H	M							
<b>TC</b>	<b>1</b>	<table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> <p>TC 1</p>	H	M				
H	M							

<b>TC</b>	<b>1</b>	<p><b>SS 1 Stage Name</b> 20.88 km</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <p>PROVISIONAL START SS 1</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>1/10</td></tr> </table> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>00</td><td>54</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"></div> <div style="width: 45%; text-align: center;"> <p>COMPETITOR USE</p> <p>DUE TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> <p>TC 2</p> </div> </div>	H	M	H	M	H	M	S	1/10	00	54	H	M
H	M													
H	M													
H	M	S	1/10											
00	54													
H	M													
<b>TC</b>	<b>2</b>	<p>TIME TAKEN</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>M</td><td>S</td><td>1/10</td></tr> </table> <p>TC 2</p>	M	S	1/10									
M	S	1/10												

<b>TC</b>	<b>2</b>	<p><b>SS 2 Stage Name</b> 32.45 km</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <p>PROVISIONAL START SS 2</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>1/10</td></tr> </table> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>00</td><td>33</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"></div> <div style="width: 45%; text-align: center;"> <p>COMPETITOR USE</p> <p>DUE TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> <p>TC 3</p> </div> </div>	H	M	H	M	H	M	S	1/10	00	33	H	M
H	M													
H	M													
H	M	S	1/10											
00	33													
H	M													
<b>TC</b>	<b>3</b>	<p>TIME TAKEN</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>M</td><td>S</td><td>1/10</td></tr> </table> <p>TC 3</p>	M	S	1/10									
M	S	1/10												

<b>TC</b>	<b>3</b>	<p><b>SS 3 Stage Name</b> 14.50 km</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <p>PROVISIONAL START SS 3</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td><td>S</td><td>1/10</td></tr> </table> </div> <div style="width: 20%; text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>01</td><td>06</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 10px;"> <div style="width: 45%;"></div> <div style="width: 45%; text-align: center;"> <p>COMPETITOR USE</p> <p>DUE TIME</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> <p>TC 3A</p> </div> </div>	H	M	H	M	H	M	S	1/10	01	06	H	M
H	M													
H	M													
H	M	S	1/10											
01	06													
H	M													
<b>TC</b>	<b>3A</b>	<p>TIME TAKEN</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>M</td><td>S</td><td>1/10</td></tr> </table> <p>TC 3A</p>	M	S	1/10									
M	S	1/10												

<b>TC</b>	<b>3A</b>	<p><b>Regroup/TechZone</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>TARGET TIME MIN</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>00</td><td>03</td></tr> </table> </div> <div style="font-size: 2em; margin: 0 10px;">▶</div> <div style="text-align: center;"> <p>PROVISIONAL START</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>MAX</p> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>00</td><td>13</td></tr> </table> <p>72</p> </div> <div style="text-align: center;"> <table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> </div> </div>	00	03	H	M	00	13	H	M
00	03									
H	M									
00	13									
H	M									
<b>TC</b>	<b>3B</b>	<table border="1" style="width: 60px; height: 40px;"> <tr><td>H</td><td>M</td></tr> </table> <p>TC 3B</p>	H	M						
H	M									

<b>TC 3B</b>	<b>Regroup/TZ OUT/Service IN</b>	COMPETITOR USE					
	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>TIME AT TC</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">H</td><td style="width: 30px; text-align: center;">M</td></tr> </table> <p>TC 3B</p> </div> <div style="font-size: 2em; margin: 0 10px;">▶</div> <div style="text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">00</td><td style="width: 30px; text-align: center;">30</td></tr> </table> <p>TC 3C</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>DUE TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">H</td><td style="width: 30px; text-align: center;">M</td></tr> </table> <p>TC 3C</p> </div> </div>	H	M	00	30	H	M
H	M						
00	30						
H	M						
<b>TC 3C</b>							

<b>TC 3C</b>	<b>Service OUT</b>	COMPETITOR USE			
	<div style="display: flex; justify-content: center; align-items: center; margin-bottom: 10px;"> <div style="width: 50px; height: 50px; border: 1px solid black; margin-right: 10px;"></div> <div style="font-size: 2em; margin: 0 10px;">▼</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">00</td><td style="width: 30px; text-align: center;">25</td></tr> </table> <p>TC 4</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>DUE TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">H</td><td style="width: 30px; text-align: center;">M</td></tr> </table> <p>TC 4</p> </div> </div>	00	25	H	M
00	25				
H	M				
<b>TC 4</b>					

<b>TC 4</b>	<b>SS 4 Stage Name</b> 24.36 km	COMPETITOR USE														
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>PROVISIONAL START SS 4</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">H</td><td style="width: 30px; text-align: center;">M</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">H</td><td style="width: 30px; text-align: center;">M</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">00</td><td style="width: 30px; text-align: center;">46</td></tr> </table> <p>TC 5</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>DUE TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">H</td><td style="width: 30px; text-align: center;">M</td></tr> </table> <p>TC 5</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 120px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">H</td><td style="width: 30px; text-align: center;">M</td><td style="width: 30px; text-align: center;">S</td><td style="width: 30px; text-align: center;">1/10</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>TIME TAKEN</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 120px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">M</td><td style="width: 30px; text-align: center;">S</td><td style="width: 30px; text-align: center;">1/10</td></tr> </table> </div> </div>	H	M	H	M	00	46	H	M	H	M	S	1/10	M	S	1/10
H	M															
H	M															
00	46															
H	M															
H	M	S	1/10													
M	S	1/10														
<b>TC 5</b>																

<b>TC 5</b>	<b>SS 5 Stage Name</b> 32.45 km	COMPETITOR USE														
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>PROVISIONAL START SS 5</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">H</td><td style="width: 30px; text-align: center;">M</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">H</td><td style="width: 30px; text-align: center;">M</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">01</td><td style="width: 30px; text-align: center;">15</td></tr> </table> <p>TC 5A</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>DUE TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 60px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">H</td><td style="width: 30px; text-align: center;">M</td></tr> </table> <p>TC 5A</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: flex-start; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p>FINISH TIME</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 120px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">H</td><td style="width: 30px; text-align: center;">M</td><td style="width: 30px; text-align: center;">S</td><td style="width: 30px; text-align: center;">1/10</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;"> <p>TIME TAKEN</p> <table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 120px; height: 40px;"> <tr><td style="width: 30px; text-align: center;">M</td><td style="width: 30px; text-align: center;">S</td><td style="width: 30px; text-align: center;">1/10</td></tr> </table> </div> </div>	H	M	H	M	01	15	H	M	H	M	S	1/10	M	S	1/10
H	M															
H	M															
01	15															
H	M															
H	M	S	1/10													
M	S	1/10														
<b>TC 5A</b>																

Logo of Rally	Car No.	<b>Flexi Service B</b>	 
---------------------	---------	------------------------	------

<b>TC 5B</b>	<b>Flexi Service B</b>	COMPETITOR USE					
	<div style="text-align: center;"> <p>TIME AT TC</p> <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p>TC 5B</p> </div> <span style="font-size: 2em; margin: 0 10px;">▶</span> <div style="text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">00</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">45</td> </tr> </table> <p>TC 5C</p> </div>	H	M	00	45	<p style="text-align: center;">DUE TIME</p> <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">TC 5C</p>	H
H	M						
00	45						
H	M						
<b>TC 5C</b>	<div style="text-align: center;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p>TC 5C</p> </div>	H	M				
H	M						

Logo of Rally	Car No.	<b>Re-start</b>	 
---------------------	---------	-----------------	------

	<b>Parc Fermé OUT/Service IN</b>	COMPETITOR USE					
	<div style="text-align: center;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p>Parc Fermé OUT</p> </div> <span style="font-size: 2em; margin: 0 10px;">▶</span> <div style="text-align: center;"> <p>TARGET TIME</p> <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">03</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">00</td> </tr> </table> <p>Parc Fermé IN</p> </div>	H	M	03	00	<p style="text-align: center;">DUE TIME</p> <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">M</td> </tr> </table>	H
H	M						
03	00						
H	M						
	<div style="text-align: center;"> <p>ACTUAL START</p> <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30px; text-align: center;">H</td> <td style="width: 30px; text-align: center;">M</td> </tr> </table> <p>Parc Fermé IN</p> </div>	H	M				
H	M						

<b>7. STANDARD ENTRY FORM</b>
-------------------------------

<b>EVENT/ ASN LOGO</b>
--------------------------------

<b>Name of the Rally</b>
--------------------------

<b>FIA Championship LOGO</b>
--------------------------------------

<b>INDIVIDUAL ENTRY FORM</b>			
------------------------------	--	--	--

	ENTRANT	FIRST DRIVER	CO - DRIVER
Team name			
Surname			
First (given) name			
Date of birth			
Nationality (as passport)			
Postal address			
Passport number			
Address for correspondence (1, 2 or 3)	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>
Telephone N° (business)			
Telephone N° (private)			
Mobile Tel. N°			
Fax No.			
E-mail address			
Competition licence N°			
Issuing ASN			
Driving licence N°			
Country of issue			

<b>DETAILS OF THE CAR</b>			
---------------------------	--	--	--

Make		Registration No.	
Model		cc	
Year of manufacture		Chassis N°	
Group / Class		Engine N°	
Homologation N°		Predominant colour	
Country of registration		Tech. Passport N°	

<b>TYPE OF ENTRY</b>	
----------------------	--

Trade/Legal etc.	
Private/Amateur	
Organisers' proposed advertising accepted:	Yes / No

<b>ENTRY FEES</b>
-------------------

(For this entry form to be valid, it must be accompanied by the appropriate entry fees, a receipt for the full amount paid to the entrant's ASN, a banker's draft or details of a bank transfer, etc.)

ENTRY FEES	PRIVATE/AMATEUR	OTHERS	CLOSING DATE
Reduced rate	E. 000.000	E.000.000	10.00 hrs 30 SEPTEMBER
Normal rate	E. 000.000	E.000.000	10.00 hrs. 15 OCTOBER

Application from : 01/01/2010

**SEEDING INFORMATION**  
(to be completed by competitor)

Driver Name		Car		Group/Class	
Current FIA Priority A	Yes / No	Previous FIA Priority A	Year		
Current FIA Priority B	Yes / No	Previous FIA Priority B	Year		
Current National Seeded	Yes / No	Previous National Seeded	Year		
Title of any Championship won			Year		

	Year	Event	Car	Group	O/A Position	Class Position	No. of Finishers
<b>International</b>							
<b>National</b>							
<b>Other</b>							

**DECLARATION OF INDEMNITY**

*(Text variable depending on national laws and regulations in force)*

**ACKNOWLEDGEMENT AND AGREEMENT**

By my signature, I declare that all the information contained on the entry form is correct and that I acknowledge and agree in full to the terms and conditions of the above indemnity and that I accept all the terms and conditions relating to my participation in this event.

(Wording variable depending on national laws and regulations in force)

ASN Stamp *	Signature of Entrant	Signature of 1 <sup>st</sup> driver	Signature of Co-driver
-------------	----------------------	-------------------------------------	------------------------

\*Or letter from the entrant's ASN authorising and approving the entry

Date \_\_\_\_\_

## 8. ENTRY LISTS

### DRAFT ENTRY LIST

Upon closing of entries (See Article 22.2) the organiser:

- 1) May publish the Draft Entry List on the event website with a footnote 'Subject to FIA approval'. The list should be in Priority order but not necessarily in final seeded order.
- 2) Shall send this Draft Entry List to the FIA for checking. The FIA shall then reply with any comments within one week.

The Draft Entry List shall include:

- The allocated competition number
- The Entrant full name
- Driver/Co-driver names and their nationalities
- The make and model of the car entered
- The group, class and driver FIA Priority status

### ENTRY LIST IN SEEDED ORDER

Production of the entry list in seeded order is left to the organiser and the stewards. It does not have to be sent to the FIA for approval. The start order of Priority drivers is detailed in WRC Article 44. The order of non-Priority drivers is left to the organiser.

The list should be published on the event website either

- a) immediately after the previous event

or

- b) after FIA has approved the draft entry list (when there is no intervening event between closing date of entries and the event).

## 9. START LISTS & RESULTS AT THE RALLY

### Introduction:

Start lists and results can be posted earlier than the times mentioned in the supplementary regulations or in a bulletin. However, the times mentioned on the lists MUST ALWAYS be as mentioned in the supplementary regulations or in a bulletin. If the publication of any 'timed' list is delayed, the clerk of the course shall publish a communication with the new scheduled time for posting (see also WRC Article 53.2).

### CEREMONIAL START & DAY 1/SECTION 1

#### Start list for the Ceremonial Start

- Produced after administrative checks and scrutineering
- Signed by the clerk of the course at 1<sup>st</sup> stewards' meeting and published at time in supplementary regulations
- Gives start times (or at least intervals between cars) for all competitors
- Footnote denotes 'Subject to passing rescrutineering for car(s) No...'

or

#### Start list for Day 1 / Section 1 (SSS)

- Produced after administrative checks and scrutineering
- Signed by the clerk of the course at 1<sup>st</sup> stewards' meeting and published at time in supplementary regulations
- Gives start times for all competitors – which may be paired times
- Footnote denotes 'Subject to passing rescrutineering for car(s) No...'

and/or

#### Start list for Day 1 (no SSS) or Start list for Day 1 / Section 2

- Produced after administrative checks and scrutineering
- Signed by the clerk of the course at 1<sup>st</sup> stewards' meeting and published at time in supplementary regulations
- Gives start times for all competitors
- Footnote denotes 'Subject to passing rescrutineering for car(s) No...'

### EACH DAY OF THE RALLY (except the final Day)

#### Unofficial classification after final SS (not including SSS)

- Produced at the stewards' meeting. Unsigned.

#### Start list for the following Day

- Proposed by the clerk of the course. Stewards may reposition.
- Signed by the clerk of the course at the end of the stewards' meeting and published at time in supplementary regulations.
- Includes retired crews who have not declared withdrawal from the rally.
- Footnote denotes 'Subject to passing rescrutineering for car(s) No...'. (WRC Article 46.2.1)

#### Partial Unofficial Classification after Day 'x'

- Signed by the clerk of the course and issued after stewards' meeting with actual posting time.
- Produced when all penalties are known.

### FINAL DAY OF THE RALLY

#### Provisional Final Classification

- Includes all competitors who have completed the final Day (WRC Art. 45.1.4)
- Signed by the clerk of the course at final stewards' meeting and published at time in supplementary regulations
- 'Subject to the results of final scrutineering' (for the whole classification)
- 'Subject to the results of routine fuel analysis for the following cars:...' (should fuel results not be available at the event)
- 'Subject to further checks to be carried out by the FIA for car No....'
- 'Subject to stewards' decision for car No....'
- 'Subject to the results of a complete engine inspection for car No....'
- 'Subject to the results of the anti-doping tests for the following crews:...'

#### Official Final Classification

- Signed by the stewards and published after the protest time and once final scrutineering is completed.
- 'Subject to the results of routine fuel analysis for the following cars:...' (should fuel results not be available at the event)
- 'Subject to further checks to be carried out by the FIA for car No....'
- 'Subject to stewards' decision for car No....'
- 'Subject to any potential appeal by the entrant of car No... against the decision pronounced by the stewards'
- 'Subject to the results of a complete engine inspection for car No....'
- 'Subject to the results of the anti-doping tests for the following crews:...'

## 10. MEDIA SAFETY BOOK

Rally Guide 2 contains a large media section and replaces the previous 'Media Guide'. There is however need for a safety guide specifically for the visual media. The minimum recommended content of this book is listed below. The Media Safety Book should be distributed to the FIA Accredited Media 2 weeks before the start of the rally.

In order to best prepare this book, the organiser should:

- 1) Invite an FIA photographer and / or a cameraman of the Championship Promoter to inspect the special stages together with the National Press Officer and the Safety Officer as soon as the rally route is decided. It is recommended that a local photographer only be used if he / she is an experienced professional or an FIA Credential Holder.
- 2) Identify within each stage a number of safe areas ('photo areas') for use by photographers and TV crews. Where possible, there must be dedicated tabard media parking as close as possible to these locations, as well as at stage ends. Where access is not possible, due to restricted space and/or safety concerns, this must be clearly communicated in the Media Safety Book.
- 3) These 'photo areas' should be described on paper and accompanied by a photograph depicting the resulting image. There should be diagrams for each location indicating in detail:
  - The SS number and length
  - The SS road closing time for tabard media
  - The SS starting time for the first car
  - The road book reference and GPS reference
  - The specific zone of the photo areas
  - The spectator areas
  - The tabard media parking
  - The access roads
  - The distance, on the SS road, of the photo areas from the SS start/finish.
  - The safety taping
- 4) All the proposed diagrams should be approved by the FIA Safety Delegate.
- 5) The approved diagrams will form one section of the Media Safety Book.
- 6) The book should also include:
  - The written description of where tabard holders may access and what kind of actions he / she may perform. At minimum, this section must be produced in English and the local language.
  - Example
    - They should be allowed to walk immediately in front of the spectator tape / marker boundary, to walk from one point of the stage to another and / or cross the stage during the intervals between the passage of the rally cars, always in accordance with marshals' safety instructions. In addition, tabard media may be permitted to exit the special stages between the running of repeated stages, in the direction of the rally route. This will only be permitted when identified in the Media Safety Book and only after the stage commander has announced the opening of the road after the first passage of rally cars.
    - The specific photo areas, for the use of tabard holders only, must be properly taped, signed and with restricted access. Media marshals, especially briefed on media needs, duties and rights, should be identifiable at the photo areas.
  - The overview maps of all stages with reserved roads, intersection roads, closure points, photo areas, tabard media parking.
  - A complete sample of all authorised passes, tabards (permanent and rally by rally) and media and tabard media car passes.
  - The identification and handling of the media (Media Safety & Identification), as stated in the Appendices of the FIA Media Facilities and Operations Guide.

Organisers should take into account different levels of preparation required at each photo area, in accordance with local circumstances and the quantity of tabard media likely to be in attendance.

The FIA Media Delegate is available to help the organisers in the production of the Media Safety Book, which should then be distributed to all tabard holders and to all stage commanders, safety and security personnel.

## APPENDIX III

### SAFETY

The following is extracted from Appendix H (Recommendations for the supervision of the road and emergency services) to the FIA International Sporting Code as a guide for the benefit of rally organisers. The complete text may be viewed in Appendix H.

#### ARTICLE 5 OF APPENDIX H: RALLIES (1<sup>ST</sup> CATEGORY)

##### CONTENTS

- 5.1 GENERAL
- 5.2 SAFETY PLAN AND ADMINISTRATIVE OBLIGATIONS
- 5.3 DESCRIPTION OF THE ELEMENTS OF THE MEDICAL AND RESCUE SERVICE
- 5.4 SAFETY OF THE PUBLIC
- 5.5 SAFETY OF THE COMPETING CREWS
- 5.6 ACCIDENT REPORTING

#### 5.1 GENERAL

The following recommendations should be respected, but need not be included in the Supplementary Regulations of the rally.

Each organiser is permitted to introduce additional elements with a view to improving the safety of the public and the crews.

The clerk of course shall be ultimately responsible for applying these recommendations.

The presence of FIA Safety and Medical Delegates is obligatory for events counting towards the FIA World Rally Championship.

FIA Safety and/or Medical Delegates may be appointed for any other FIA Championship; in that case, their duties and authority shall be as specified in the FIA World Rally Championship (hereafter "WRC") sporting regulations.

#### 5.2 SAFETY PLAN AND ADMINISTRATIVE PROCEDURES

5.2.1 A safety plan must be drawn up and include:

- The location of the Rally Headquarters (Rally Control);
- The names of the various people in charge:
  - Clerk of course,
  - Deputy Clerks of course,
  - Chief medical officer (FIA approval required for World Championship events in accordance with Supplement 1),
  - Chief safety officer,
  - Safety officers in each special stage.
- The addresses and telephone numbers of the various safety services:
  - Police,
  - Hospitals,
  - Emergency medical services,
  - Fire-fighting services,
  - Breakdown services,
  - Red Cross (or equivalent).
- The full itinerary with detailed road sections.
- The safety plan for each special stage, which should list all key officials, emergency services for that stage, telephone numbers etc., plus a detailed map of the special stage.
- The organisers and the clerk of the course should make provision for an alternative route for each special stage, to be used in the event of cancellation as above.
- For WRC events, see also the WRC regulations specifying deadlines for the submission to the FIA of the safety plan and medical questionnaire and arrangements with the designated hospitals.

5.2.2 The safety plan specifically addresses issues in each of the following areas:  
safety of the public,  
safety of the competing crews,  
safety of the officials of the event.

and includes:

details of where the rescue services are stationed,

instructions for intervention,  
evacuation routes,  
the hospitals which have been contacted and which would be used in the event of an emergency.

**5.2.3** In all cases, contact should be made with the local authorities or, failing this, with a private organisation, in order to draw up a rescue plan to be implemented in the event of a major incident or incidents which do not fall within the scope of the medical service on site.

The hospitals selected should be contacted in writing, no less than 16 days before the rally, requesting that the emergency services be placed on standby.

#### **5.2.4 Chief Safety Officer**

A Chief safety officer will be appointed in the regulations of the rally. He will belong to the organising committee and will take part in the devising of the safety plan.

During the rally he will be in permanent communication with rally control, the chief medical officer and the start of each special stage (by telephone or radio).

He will be responsible for the implementation and enforcement of the safety plan.

#### **5.2.5 Special Stage Safety Officer**

Each special stage will have a safety officer who will assist the chief safety officer.

The special stage safety officer ensures that the special stage is inspected and certified in conformity with the safety plan prior to the passage of the 0 car.

#### **5.2.6 Officials and marshals**

Organisers should ensure that, in performing their duties, officials are not required to place themselves in danger.

It is the organiser's responsibility to ensure that officials are adequately trained in this regard.

The personnel should wear identifying tabards. The recommended colours are:

Safety Marshals:	Orange
Safety Officer:	Orange with white stripe and text
Post Chief:	Blue with white stripe and text
Media:	Green
Stage Commander:	Red with text
Competitor Relations Officer:	Red jacket or red tabard
Medical:	White
Radio:	Yellow with blue mark
Scrutineer:	Black

### **5.3 DESCRIPTION OF THE ELEMENTS OF THE MEDICAL AND RESCUE SERVICE**

#### **5.3.1 General**

The rescue services provided should comply with the prescriptions contained within this chapter. They should also fulfil the legal requirements in force in each country concerned. These prescriptions apply to all international events. They do not apply to private testing.

Technical medical information and essential practical instructions are provided in a recapitulative table at the end of this Appendix.

#### **5.3.2 Personnel**

##### **At Rally Control:**

##### **- A Chief Medical Officer or his assistant:**

Both must be approved by the ASN and be placed under the authority of the clerk of the course. Their names must appear in the supplementary regulations of the event.

The qualification requirements for chief medical officers of World Rally Championship events are stipulated in Supplement 2.

The chief medical officer is responsible for the recruitment, implementation, operation and running of the rescue services and evacuation. Consequently, all the medical and paramedical personnel, including those recruited directly or indirectly by the ASN, are concerned by his decisions.

Save in exceptional circumstances, during the running of an event, the chief medical officer remains at rally control in order to facilitate dialogue and collaboration with the clerk of the course in the event of an accident. He may be replaced temporarily by an assistant whose name must appear in the supplementary regulations of the event concerned. In all cases, it should be possible to contact him. The organisers are obliged to provide him with all the material and administrative means necessary for the performance of his duties.

##### **- An assistant chief medical officer:**

He assists the chief medical officer and is delegated for certain missions, or may even replace him.

### **For medical intervention vehicles and treatment/resuscitation units:**

- **Doctors**, qualified in resuscitation according to the standards of the country concerned or, where applicable, the reference standards;
- **Paramedics**, whose qualification for cardiovascular and respiratory resuscitation and the practice of intubation is proven by an official diploma awarded in the country in which they practice (they may replace the doctors at the intermediate points of the special stages, and only at those points, and on condition that any casualty is examined by a doctor qualified in resuscitation before being transferred to a hospital);
- **Drivers**, who may be members of these teams;  
and, if need be:
- **Rescue** workers and personnel, trained in freeing casualties from crashed vehicles.
- **Extrication teams** (see Supplement 7).

#### **5.3.3 Intervention vehicles**

Their mission is to bring to the scene of the accident:

- on the one hand, the appropriate medical rescue;
- on the other hand, the necessary technical equipment.

#### **Two solutions are recommended:**

a) Two separate vehicles, one for the “medical” team, one for the “technical” team.

##### **The medical intervention vehicle transporting:**

- a medical team in conformity with Article 5.3.2.
- medical equipment in conformity with Supplement 3.

##### **The technical intervention vehicle transporting:**

- a technical team in conformity with Supplement 7:
- two 4 kg fire extinguishers with trained operator,
- suitable communications equipment to maintain contact with Rally HQ,
- a warning siren,
- suitable identification.
- a kit of basic rescue equipment determined by the chief medical officer in collaboration with the chief scrutineer, based on Supplements 7 (extrication) and 8 (rescue);

b) a mixed vehicle, combining “technical” and “medical”.

##### **It carries on board:**

- all the equipment foreseen for technical intervention;
- the medical personnel and equipment foreseen for medical intervention.

A stretcher should be carried on board at least one of the vehicles mentioned above.

The vehicles should be suitable for the terrain and capable of moving rapidly in the special stage. The number of vehicles is determined according to the nature, length and difficulty of the special stage concerned.

For the intervention cars, a safety rollbar is recommended, and all the members of the team are also advised to wear a helmet.

In all cases, the resuscitation doctor stationed at the start of the special stage (or, at an intermediate point, the paramedic skilled in resuscitation) should be the first to arrive at the scene of the accident.

#### **5.3.4 Ambulance equipped for resuscitation**

Ambulance equipped for resuscitation in accordance with the regulations of the country concerned. The crew comprises a driver, a doctor qualified in resuscitation and/or a paramedic who may be the driver.

#### **5.3.5 Treatment/Resuscitation unit**

A resuscitation unit in the form of a temporary or permanent construction, designed for use in the service park and equipped in accordance with Supplement 4; two beds are necessary and sufficient. It should be suitable for treating both patients with minor injuries and patients requiring intensive care.

A doctor qualified in resuscitation is assigned to each unit.

#### **5.3.6 Evacuation ambulance**

A standardised ambulance, complying with the regulations of the country concerned, for transporting casualties, with or without a doctor on board. When the condition of the casualty being transported requires resuscitation, the presence of a doctor qualified in resuscitation is obligatory.

#### **5.3.7 Medically equipped helicopter**

When provided for, it should meet the requirements specified by the aviation authorities of the country concerned. Where applicable, it must be equipped for missions in hilly terrain, and in any case must carry on board a doctor qualified in resuscitation.

It should be reserved exclusively for accident intervention during special stages or road sections.

Organizers' attention is drawn to the FIA guidelines: "The organisation of helicopters for flight safety" and Article 5.5.3 d) below.

#### **5.3.8 Means of communication**

The chief medical officer must be able to communicate with all the members of his team, either through the general radio network or through a dedicated network radio channel.

### **5.4 SAFETY OF THE PUBLIC**

A major priority of the safety plan is to ensure the safety of the general public including spectators.

With the possible exception of 5.4.1, the following non-exhaustive measures should be applied for all international rallies of the 1<sup>st</sup> category.

#### **5.4.1 Educational film (recommended for all events)**

- 30-second duration.
- With commentary by a leading driver or drivers, in the language(s) applicable to the country of the event.
- Should not show accidents.
- Should be broadcast several times.

#### **5.4.2 Control of Spectators**

a) Measures should be taken as described in Article 5.4.5 to warn spectators and, where necessary, ensure that any who are in dangerous places are removed from those areas.

b) Any dangerous areas should be identified in the safety plan. The organisers, with the assistance of the public order authorities where necessary, should identify and delimit danger zones in conformity with the safety plan, well before the arrival of the public.

c) The clerk of the course should take into consideration the recommendations of the chief safety officer, as well as the crews of the zero cars (and of the FIA Safety and Medical Delegates if present) in order to ensure that a special stage is cancelled if dangerous conditions exist.

d) When large numbers of spectators are expected for a special stage or a super special stage, they should be protected by special safety equipment such as tyre walls, straw-bale walls, etc.

e) The public should be prevented from moving along the road of the special stage whilst the stage is open for competition (after the 0 car and before the sweeper car).

f) Safety instructions should be distributed to the public along the special stage and also at all access points.

g) Adequate numbers of marshals or public order authorities (police, military etc.) should be present to ensure public safety during the special stage.

h) Marshals should wear a clearly identifiable jacket bearing the word "SAFETY" and conforming to the regulations.

i) Special stages should be situated and scheduled to allow the safe movement of spectators between them.

#### **5.4.3 Refuelling and Servicing**

Where refuelling or servicing will take place, the organisers should ensure that adequate precautions are taken to keep the public at a suitable distance from potentially dangerous activities.

#### **5.4.4 Zero Cars and Sweeper Cars**

a) The organisers' zero cars should have a panel 36 cm x 50 cm on the bonnet and the two front doors bearing the word SAFETY (or SECURITE) with a number 000, 00 or 0.

b) Each zero car should be equipped with warning roof lights and a siren.

c) Zero cars should not be driven by any FIA priority driver (1<sup>st</sup> /2<sup>nd</sup> or A/B), or by a driver who has retired from the rally.

d) The drivers and co-drivers of the zero cars must have considerable rally experience enabling them to drive in complete safety at moderate speeds and should be able to give the clerk of course full information and comment concerning the conditions along the route. Zero cars should also check time clocks and the marshals' familiarity with time cards procedures.

e) A course car ("Sweeper Car") should pass through each special stage after the last competitor. These cars should carry a panel a panel 36 cm x 50 cm on the bonnet and the two front doors showing a chequered flag.

#### **5.4.5 Information**

Information addressed mainly to the public will be issued by various means:

- written, spoken and televised media,
- posters,

- distribution of leaflets,
- passage of a vehicle (course information car), equipped with a loudspeaker, along the route to inform the spectators (45 minutes to 1 hour before the start of the first car recommended). The car may be replaced by a helicopter equipped with loud speakers. This operation may be repeated several times if necessary.

#### **5.4.6 Medical services**

Medical services for the public are necessary when there are enclosures managed by the organiser. Even if the medical service intended for the public is organised by a different body, it remains under the supervision of the Chief Medical Officer.

## **5.5 SAFETY OF THE COMPETING CREWS**

### **5.5.1 Deployment of the safety services**

a) At the start of each special stage (including shakedowns where applicable):

- one or more medical intervention vehicle(s) should, at each post, be stationed close to the technical intervention (disincarceration, fire-fighting, etc.) vehicles;
- one ambulance equipped for resuscitation,
- possibly an evacuation ambulance,
- one doctor qualified in resuscitation,
- one paramedic,
- two 4 kg fire extinguishers with trained operator,
- suitable communications equipment to maintain contact with HQ.

These vehicles should be stationed after the start point, at a maximum distance of 150 metres from it. The start point itself should be modified if this proves necessary to allow the correct positioning of these vehicles.

b) At the intermediate points on the route (see below):

- one or more first intervention vehicles,
- one evacuation ambulance,
- one doctor qualified in resuscitation, or possibly one paramedic specialised in resuscitation,
- suitable communications equipment to maintain contact with HQ.

The number of intermediate points is determined by the nature, length and difficulty of the special stage concerned. They are necessary in any case if the length of the stage is 15 km or above, and the distance between two medical points should never exceed that limit. They should always be associated with a radio point.

The number and positioning of the intermediate points should be assessed on the basis of the recommended time taken to drive from the stage start to the first point and between any following consecutive points and the last point and the finish, which should not be more than 10 minutes in the intervention vehicles used for the rally.

Furthermore, if the nature of the terrain, the weather conditions or particular circumstances so require, this distance may be amended on the joint proposal of the chief medical officer and the chief safety officer (FIA Medical Delegate and FIA Safety Delegate in the case of FIA World Championship rallies) when approving the safety plan.

Both at the starts and at the intermediate points, the intervention vehicles should have direct access onto the route of the special stage and must be positioned in a secure zone.

c) At the stop point of each special stage:

- two (minimum) 4 kg fire extinguishers

d) In the service park or a central location less than 15 km by road from the special stages concerned:

- one breakdown vehicle;
- suitable communications equipment to maintain contact with HQ;
- a treatment/resuscitation unit in conformity with Article 5.3.5;
- an evacuation ambulance

No special stage of a rally may start or resume after an interruption unless the initial medical service is present. Replacements should be provided for.

### **5.5.2 Dispatching of the rescue service:**

**5.5.2.1** All rescue operations requiring the dispatching of a medical vehicle are initiated by the clerk of the course in consultation with the chief medical officer and with information to the stage director. Any evacuation by land or air to the selected hospitals shall be carried out using the routes determined in advance (5.2.2 and 5.3.a).

**5.5.2.2** At the scene of an accident, the organisation and directing of the medical intervention are carried out only by the doctor from the intervention vehicle concerned (possibly the qualified paramedic in the case of a vehicle from an intermediate point). The medical personnel must be familiar with and trained in the correct use of equipment stored on board a medical intervention vehicle.

### 5.5.3 Evacuation

- a) An evacuation route must be planned for each special stage and clearly shown in the safety plan (by map or diagram).
- b) The emergency services of all hospitals near the route should be on standby (see 5.2 above).
- c) Whether the evacuation is carried out by road or air, any serious casualty whose condition requires intensive care should be accompanied to the hospital by a doctor qualified in resuscitation.
- d) If evacuation by helicopter is foreseen the following conditions should be respected:
  - when weather conditions prevent the use of a helicopter, on the joint decision of the clerk of the course and the chief safety officer, a special stage may be postponed or cancelled if the transfer time by ambulance to the selected hospital is greater than the time deemed appropriate after consultation with the chief medical officer;
  - the presence of a helicopter does not remove the obligation to plan land evacuation with, for a casualty needing intensive care during transport, the presence of a doctor qualified in resuscitation.
  - See also Article 5.3.7 above.

### 5.5.4 Supervision of the road and signalling

#### 5.5.4.1 Marking of Special Stages

Roads and access roads leading to stages must be closed to traffic. This should be done in the following manner:

- a) Major or through roads, or any road along which traffic may be expected, to be blocked and manned by a marshal, police or other authority.
- b) Short no-through roads (e.g. to farms, etc.) to be blocked or taped off, with a notice affixed to the barrier or tape advising of the conduct of the event and the danger of entry.  
It shall be the responsibility of the zero cars to check that the appropriate closure method is in place and to immediately advise the rally HQ (rally control) of any omissions, for rectification prior to the commencement of the special stage.

#### 5.5.4.2 Marshals' posts will be positioned along the course so as to:

- keep the spectators out of prohibited areas by means of boards, barrier or ropes, whistles and loud-speakers;
- as far as possible, warn crews of any obstructions on the route of the special stage.

#### 5.5.4.3 Should the use of yellow flags be required, the following procedure is to be adopted:

- a) A yellow flag must be available at each stage radio point (situated at intervals of approximately 5 km).
- b) The yellow flag will be displayed to crews only on the instruction of the clerk of the course.  
The flags may only be displayed by a marshal wearing a distinctive jacket as recommended in 5.2.6 above, and on which is marked the radio point symbol. The time of deployment of the flag will be recorded and notified to the stewards by the clerk of the course.
- c) During reconnaissance, a sign bearing the symbol specified in 5.5.4.4 below must be displayed at the location of each radio point. This sign may be smaller but must be clearly visible to crews performing reconnaissance in order that the location may be noted in their pace notes.
- d) On passing a displayed yellow flag, the driver must immediately reduce speed, maintain this reduced speed until the end of the special stage, and follow the instructions of any marshals or safety car drivers he/she encounters. Flags will be displayed at all radio points preceding the incident. Failure to comply with this rule will entail a penalty at the discretion of the stewards.
- e) No flag other than the yellow flag may be deployed in a special stage.
- f) Different signalling systems (e.g. flashing lights) may be used in super special stages. Full details must be included in the Supplementary Regulations.

**5.5.4.4** A radio network (set up approximately every 5 km), unique to each special stage, should be established to allow the vehicles to be tracked and the running of the rally to be supervised. Each radio point shall be identified in the road book and by a sign at least 70 cm in diameter, bearing the radio point symbol, a black spark on a blue background.

Any ambulance within a stage shall be located at a radio point. An additional sign (red or green cross on a blue background) should be located beneath the radio point sign at this point.

In addition there should be warning signs 100 m to 200 m prior to the SOS radio and medical points, with the same designs as above but on a yellow background.

**5.5.4.5** The tracking of vehicles must be carried out either at rally headquarters (rally control) or by the special stage safety officer on the special stage. Some form of tracking chart should be used, either on the

special stage by the special stage safety officer or at rally headquarters. Each organiser must design, and show in the safety plan, this procedure for tracking vehicles and must also list the procedures to be followed in the event of a missing competitor.

**5.5.4.6** In the case of incidents concerning spectator safety and control, the marshals must cooperate with the public services as laid down in the overall plan, by reporting to rally control any incidents or accidents and allowing the security service to make use of the means of communication at the post.

#### **5.5.5 SOS/OK Signs - Competitor safety**

a) Each competing car must carry a red reflective triangle which, in the event of the car stopping in a special stage, must be placed in a conspicuous position by a member of the crew at least 50 metres before the car's position, in order to warn following drivers. Any crew failing to comply may be subject to a penalty at the discretion of the stewards. This triangle is to be set in place even if the stopped car is off the road.

b) The road books shall contain a page setting out the accident procedure, which should include instructions in case of an accident involving a member of the public.

c) The procedure for the display of "SOS" or "OK" signs by competitors having had an accident is given in the FIA WRC and Regional Championship regulations.

d) Any crew retiring from a rally must report such retirement to the organisers as soon as possible, save in a case of force majeure. Any crew failing to comply may be subject to a penalty at the steward's discretion.

### **5.6 ACCIDENT REPORTING**

#### **5.6.1 Accident involving a member of the public**

If a driver taking part in a rally is involved in an accident in which a member of the public sustains physical injury, the driver concerned must report this as specified in the road book.

The laws of the country in which the event is conducted must also be complied with in relation to procedures at accidents.

#### **5.6.2 Accident investigations**

Any accident involving a fatality or serious injury must be reported to the National Sporting Authority which is required to inform the FIA accordingly.

## APPENDIX IV

### PODIUM CEREMONY

#### 1. REQUIREMENTS

- 1.1 The finish ramp and podium ceremony shall take place within 1 hour of the arrival of the first car in to final service. The timetable of the first car arriving in to final service shall be subject to agreement between the FIA, Organiser and Championship Promoter.
- 1.2 The organiser shall establish a finish holding area to ensure the crews transit the ramp in the correct order. Media and personnel holding the appropriate pass must be permitted access to this area.
- 1.3 The organiser must appoint an official (Master of Ceremonies) responsible for the procedure, which must be rehearsed beforehand. The name of the official responsible, and the scheduled rehearsal time must be notified to the FIA Media Delegate and the Championship Promoter prior to the event.
- 1.4 The finish ramp must incorporate an arch, clearly displaying the name and logo of the event and branding in accordance with the Brand Book available from the Championship Promoter. A photographers' tower must be placed in front of the ramp, located and set up as per the FIA Media Facilities and Operations Guide. The route leading to and departing from the ramp must be barriered with metal fencing to prevent public access.
- 1.5 The ramp arch should not obstruct the opening of car doors or the crews' exit from the vehicle when it is correctly positioned with the car nose dropped onto the ramp exit.
- 1.6 Behind or at the side of the podium shall be placed flag poles from which shall fly, from left to right when viewed from the photographers' tower, the ASN flag (optional), the national flag of the host country, the FIA flag (all flying continuously), and the national flags of the Priority 3 winner, the winning manufacturer, and the first three drivers' national flags from the overall classification. Additional national flags of other competitors may be displayed at the organiser's discretion (flying continuously).
- 1.7 The organiser must provide an 'Olympic-style' box podium for use by the third, second and winning crews in the overall classification only, positioned so as to allow photographers/TV crews to take pictures from the photographers' tower (as per the FIA Media Facilities and Operations Guide). If the podium has to be moved into position during the ceremony, location points should be marked on the ground beforehand.
- 1.8 Only one prize (cup or trophy) per person may be awarded, one to each crew member and one to the representative of the winning manufacturer. Before purchase of cups and trophies the design must be approved by the FIA Media Delegate and the Championship Promoter. The organiser is responsible for ensuring that those presenting the awards approach from the side of the podium and move away promptly.
- 1.9 A maximum of six persons may present the prizes. Other than these persons, only the official in charge of procedures will be allowed in the area of the ramp and podium. Clear written instructions, including guidelines for dress code, must be issued to each person presenting an award.
- 1.10 There should be an adjacent parking area (or the final Parc Fermé) for the three winning cars in the overall classification and the winning Priority 3 crew, and an undercover waiting area for the crews, in case of poor weather.
- 1.11 The organiser must provide transportation for a minimum of 10 drivers/co-drivers (WRC and Priority 3), one manufacturer representative and the FIA Media Delegate, from the finish area to the press room for the final FIA Press Conference.
- 1.12 Teams involved in the podium ceremony and those required to present their cars at final scrutineering must have a representative available to take their car to parc fermé or final scrutineering.
- 1.13 It is the responsibility of the organiser to inform competitors of the finish procedure.
- 1.14 There must be a reserved area on one side of the ramp, outside the confines of the ramp and podium area, for the winning team to be able to attend the finish.

#### 2. PROCEDURE (to be controlled by the official responsible for the ceremony)

##### Summary – Procedure

Highest national crew → P3 winner → Finishers 8<sup>th</sup> to 4<sup>th</sup> → 3<sup>rd</sup> → 2<sup>nd</sup> → 1<sup>st</sup> → Champagne spray  
→ Team to join winning crew, if requested

3 crews called → Presentations → Manufacturer presentation → Anthems & flags → Champagne spray → Transport to FIA Press Conference (top 3, Manufacturer, P3 winner)

- 2.1 An organiser is encouraged to arrange pre-finish ceremony entertainment and to have a public address system and mega TV screens showing images from the event (available free of charge from the Championship Promoter).
- 2.2 There must be no more than two VIPs on the ramp at any one time.

*Application from : 01/01/2010*

- 2.3 From the finish holding area (fenced and controlled with access permitted only to media and personnel holding the appropriate pass) the schedule shall be as follows:
- 2.4 Provided the timetable allows, the highest-placed national crew drives to the top of the ramp and parks with the car nose dropped onto the exit side. The crew climbs out and the driver is interviewed. The crew receives any award, departs and drives the car to Parc Fermé or final scrutineering.
- 2.5 The Priority 3 winner drives to the top of the ramp and parks with the car nose dropped onto the exit side. The crew climbs out and the driver is interviewed. The crew then gets on to the bonnet where they receive two pre-opened bottles of champagne, which are sprayed for the benefit of photographers and TV crews (no less than 20"). The crew may be joined by team personnel (maximum 30"), if agreed by the FIA Media Delegate in advance. The crew returns to the car and drives directly to the parking area or parc fermé (if adjacent). The winning Priority 3 crew then returns to the finish area on foot and awaits transportation to the press room for the final FIA Press Conference.
- 2.6 Crews positioned in the order 8th, 7th, 6th, 5th and 4th in the overall classification drive to the top of the ramp, open doors, climb out, receive any award and then drive directly to parc fermé or final scrutineering.
- 2.7 Third in the overall classification drives to the top of the ramp and parks with the nose of the car dropped onto the exit side. The crew gets out and stands either side of the car with the doors open and the driver is interviewed. The crew then drive off the ramp to the parking area or parc fermé (if adjacent), where the team representative takes care of the car. Crew returns to the waiting area on foot.
- 2.8 Second in the overall classification – same procedure as third overall.
- 2.9 The winning crew drives to the top of the ramp and parks with the nose of the car dropped onto the exit side. Crew gets out, close doors and are interviewed by the official. The crew then climbs onto the bonnet and receives two pre-opened bottles of champagne which are sprayed for the benefit of photographers and TV crews (no less than 20"). The crew may be joined by team personnel (maximum 30"), if agreed with the FIA Media Delegate in advance. Team personnel leave and the car remains on the ramp until the closure of the podium ceremony.
- 2.10 If not already positioned, the podium is moved into position at ground level, in front of the ramp and winning car.
- 2.11 The winning crews are then called from the waiting area to stand behind the appropriate level of the podium.
- 2.12 Political dignitaries and/or sponsors (maximum of six) are invited to present the awards.
- 2.13 Crews invited to ascend to their places in order of third, second and winner. Starting with the third placed crew, the presenters make the award presentations individually crew by crew, finishing with the winners. Presenters immediately move back out of the view of photographers and TV crews.
- 2.14 After each crew has received their awards, the winning manufacturers' representative is invited to join the ceremony. The trophy is presented while standing in front of the winning crew, then the representative moves to one side.
- 2.15 Anthems of the winning driver (according to passport) and manufacturer (according to country of car homologation) or WRC team (previously nominated by the entrant at the time of registration) are played. As the winning driver's anthem is played, the flags of the nations of the three first drivers are hoisted as per standard Olympic protocol. Crews are not permitted to wear hats or sunglasses. Immediately after, when the nationality of the winning manufacturer is different from that of the driver, the national anthem of the manufacturer is played while its flag is raised. Where the driver and manufacturer are the same nationality, the anthem need only be played once and all flags are raised simultaneously. The raising of the flags should take exactly the time as the playing of the anthem. After the anthems, there should be an additional spray with six bottles of pre-opened champagne.
- 2.16 Crews depart for transportation to the press room for the final FIA Press Conference.
- 2.17 The winning car is driven to parc fermé by a team representative.
- 2.18 The winning Priority 3 crew, the top three crews in the overall classification, the representative from the winning manufacturer and the FIA Media Delegate are taken to the press room for the final FIA Press Conference. Access to this transport should be free from spectators.
- 2.19 The winning cars are then taken by technicians to parc fermé or final scrutineering under escort of the organiser.
- 2.20 All other crews cross the ramp in due time / order, with emphasis given to crews at the organiser's discretion.

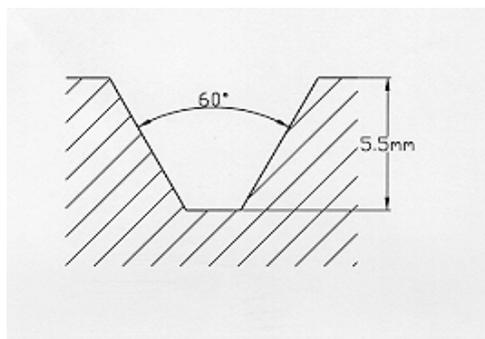
## APPENDIX V

### TYRE REGULATIONS

#### 1. Definition of moulded tyres

**1.1** A tread pattern with a width of 170 mm (85 mm each side of the tyre centre line) and a circumference of 140 mm. In this area, the surface taken up by grooves of at least 5.5 mm deep, with a maximum angle of 60° between the blocks in section (diagram) and 2 mm wide, must occupy at least 17 % of the total surface.

This tread pattern must be moulded.



	Length X Width	Surface	17 % rate
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

**1.2** The sum of the width of the grooves encountered by a circumferential line in the area described above must be at least 4 mm.

**1.3** The sum of the width of the grooves encountered by a radial line must be at least 16 mm.

**1.4** The bridge blocks and sipes must be considered as part of the tread pattern if they are less than 2 mm.

#### 2. Tyre homologation

**2.1** At least two weeks before the start of a rally, the tyre supplier must present to the FIA a drawing (or drawings) of the tread pattern(s) to be used in an event in order to obtain the FIA homologation. Once obtained, the homologation remains valid, with no expiry date.

**2.2** The FIA will issue a form for each tread pattern, with a calculation of all the different parameters.

**2.3** The pattern drawing must show:

- The tread pattern
- The dimension of the smallest groove, in accordance with point 2.
- The size of the rim
- The dimensions for the purpose of determining the adequate control surface.

**2.4** This article concerns only those tyres with a grooving rate of less than 25 %.

#### 3. During the event

**3.1** At all times during the event, the tread depth of the tyres fitted on the car must not be less than 1.6 mm over at least three quarters of the tread pattern. The tyre manufacturer is advised to provide visible control marks.

**3.2** The spare wheels may be reused if, and only if, the minimum depth is 1.6 mm, but they must always remain on board the car.

**3.3** Any complete wheel fitted on the car or installed inside the car during servicing must reach the next service park or the next service area where a tyre change is authorised. No complete wheel may be loaded on or taken off the car elsewhere than in the service parks or the service areas where a tyre change is authorised.

4. Types of tyre planned by the single tyre supplier

The following types and compounds of tyre are intended for use at the events specified. Final tyre specification and quantities will be detailed in the supplementary regulations for each event (see also Articles 61 and 62).

TYRE TYPE	COUNTRY	TYRE SIZE 4WD	TYRE SIZE JWRC	TYRE SIZE R2
<b>SOTTOZERO ICE</b>	Sweden	205/65R15		
<b>SCORPION WRC Hard</b>	Mexico			
	Jordan			
	Turkey		K2: 195/70-15	K4: 195/65-15 or 175/70-15
	New Zealand			
	Portugal		K2: 195/70-15	K4: 195/65-15 or 175/70-15
<b>SCORPION WRC Soft</b>	Finland			
	Japan			
	Great Britain			
<b>PZERO WRC Hard</b>  <b>PZERO WRC Soft</b>	Bulgaria		235/40ZR18	RS5 & RE7: 200/625-17
	Germany			
	France			
	Spain			

## APPENDIX VI

### ENTRY FEES, ADMINISTRATIVE PACKAGE AND PERMANENT PASSES

ENTRY FEES	Manufacturer (2 Cars)	WRC Team		Support Championships
		2 Cars	1 Car	
<b>Status</b>	P1	P1		P3
<b>Entrant</b>	The registered manufacturer	The registered team		The registered driver or entrant
<b>Standard Entry Fee</b>	€34,300	€12,500	€6,250	€3,650 (recommended)
<b>Shakedown in package</b>	Yes Obligatory participation	Yes Obligatory participation		Yes Optional participation
<b>Parking spaces at HQ (if possible)</b>	2	1		0
<b>Required to carry optional advertising</b>	No	No		Yes, unless additional fee is paid
<b>Service park area</b>	As agreed with the Championship Promoter			

Additional entries by a Manufacturer or WRC Team are subject to a € 3,100 increment per car (without the requirement to carry optional advertising).

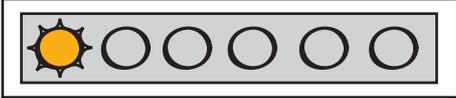
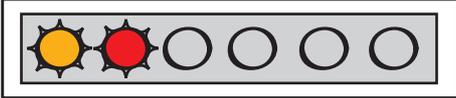
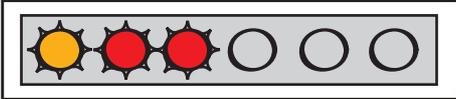
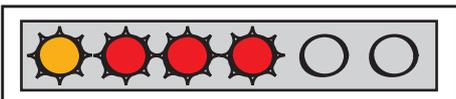
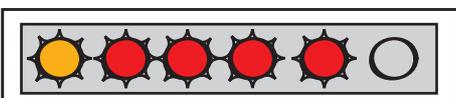
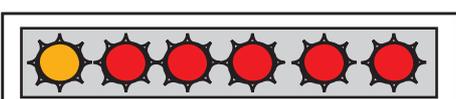
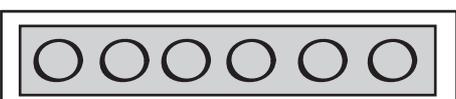
ADMINISTRATIVE PACKAGE FROM ORGANISER	Manufacturer (2 Cars)	WRC Team		Support Championships
		(2 Cars)	(1 car)	
<b>Vehicle Plates</b>				
• VIP (or guest) plates	10	8	4	1
• Service plates	6	4	2	1
• Auxiliary plates	12	8	4	2
<b>Administration and Passes</b>				
• Regulations	10 (10)	6 (6)	3 (3)	2 (2)
• Road book sets	12 (8)	6 (4)	3 (2)	3 (2)
• Rally Guide 2	12 (8)	8 (4)	4 (2)	3 (2)
• Route maps	12 (8)	8 (4)	5 (2)	5 (2)
• Programme	15 (-)	10 (-)	5 (-)	5 (-)
• Results books	1 (1)	1 (1)	(1)	1 (1)
• CD of Safety Plan	1 (-)	-	-	-
• Team passes (if required)	30	20	10	-

( ) = No. of copies to be mailed/couriered to Team Manager

PERMANENT FIA PASSES	Manufacturer (2 Cars)	WRC Team	
		(2 Cars)	(1 Car)
• Priority	2	2	1
• Media/PR	2	2	1
• Team	30	20	10

Guest passes are subject to agreement between the entrant and the Championship Promoter.

# Start Light Sequence:

	30 Seconds
	5 Seconds
	4 Seconds
	3 Seconds
	2 Seconds
	1 Seconds
	GO

Left hand light = orange  
All other lights = red



