



# DELEGADOS DE SEGURIDAD DE RALLIES



DIRECTRICES  
DE SEGURIDAD  
PARA RALLIES 2021



# Descargo de responsabilidad

©2021 Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

– Todos los derechos reservados

Se prohíbe la reproducción o distribución total o parcial de estas Directrices para Delegados de Seguridad de Rallies sin el permiso por escrito de la FIA, excepto para los miembros afiliados de la FIA y los organizadores de eventos de rally autorizados por ellos, quienes tienen derecho a usar este documento con fines no comerciales.

Estas Directrices solo tienen fines informativos y no pretenden ofrecer un asesoramiento al que atribuir valor absoluto.

En la medida que lo permita la ley aplicable, la FIA rechaza toda responsabilidad que surja de cualquier confianza depositada en estas Directrices o de cualquier persona que pueda conocer sus contenidos.

## ÍNDICE

Presentación	P.05
Tareas previas al evento	P.07
Papel durante el evento	P.15
Informe del delegado de seguridad	P.23
Anexo	P.26

# PRESENTACIÓN

**Los rallies son una de las grandes pruebas en las que hombre y máquina compiten contra el terreno y el crono.** Es un deporte de equipo, en el que no solo participan el piloto y el copiloto, sino todo un equipo de técnicos cualificados que trabajan día y noche para abordar los tramos cronometrados en la zona de acogida. Es también un deporte accesible a muchos aficionados y público en general, al pasar por sus ciudades y pueblos.

**Los rallies son una disciplina que se considera bien organizada,** sometida a estrictas normativas y con un sólido historial de seguridad. No obstante, cualquier mancha en ese historial de seguridad podría poner en riesgo el futuro de este deporte que a todos nos apasiona.

Para el futuro de los rallies, es crucial que los organizadores gestionen de manera eficaz los riesgos de seguridad para todas las personas implicadas: participantes, voluntarios, oficiales, comisarios y espectadores.

Uno de los grandes retos de los rallies es **garantizar la seguridad del público.**

El papel del delegado de seguridad es clave para garantizar la seguridad, en primer lugar, de los comisarios y del público presentes en la etapa, pero también para asegurarse de que se cumpla lo establecido en el dossier y en el libro de ruta de seguridad del evento, diseñados por los oficiales del rally.

**Por desgracia, hay demasiadas personas que no entienden los potenciales riesgos, ni son conscientes de la velocidad a la que circula un vehículo de rally. En consecuencia, se colocan en lugares peligrosos, confiando excesivamente en la habilidad de los pilotos y en la fiabilidad de los vehículos, y a menudo demuestran ignorar las reglas básicas de seguridad.**

El Código Deportivo Internacional, Anexo V, Artículo 3.4.2 y Suplemento 1, Papeles y responsabilidades de los oficiales, describe así el papel:

## **CDI, Anexo V, Artículo 3.4.2**

*Al delegado de seguridad se le nombra para ayudar a los oficiales de seguridad de la prueba a cumplir con su cometido y garantizar, dentro de sus competencias, que se respeten todas las normas de seguridad de los campeonatos FIA, hacer las observaciones que consideren pertinentes y redactar cualquier informe necesario relativo al evento. En un rally, el delegado de seguridad tiene la potestad de demorar la salida de un tramo cronometrado un máximo de 30 minutos.*

## **Suplemento 1**

### **a. Papel**

*El papel del delegado de seguridad es revisar y validar el plan de seguridad del evento con anterioridad a su celebración, su implementación durante el evento en sí, y supervisar el trabajo del jefe de seguridad a lo largo de la prueba.*

### **b. Responsabilidades**

- *Asistir a las reuniones de evaluación y planificación de seguridad relativas al evento.*
- *Controlar la seguridad de las zonas para el público y los medios.*
- *Coordinar cualquier elemento administrativo de seguridad entre la FIA y la ADN.*
- *Evaluar e informar de cualquier incidente de seguridad que se produzca durante el evento.*

Este es un documento abierto, que se irá actualizando de manera regular para incorporar nuevas normativas y buenas prácticas.

Este documento debe leerse en conjunción con las Directrices FIA de Seguridad para Rallies.

# TAREAS PREVIAS AL EVENTO



# TAREAS PREVIAS AL EVENTO

## SEGURIDAD DE LOS PARTICIPANTES

Antes del rally, el delegado de seguridad debe averiguar qué medidas de protección se van a instalar en los tramos cronometrados para proteger a los participantes de riesgos inamovibles, como árboles, puentes o piedras. ¿Cómo se configurarán esas zonas? ¿Se han incluido en los planes de seguridad de la caravana y en los diagramas de configuración de los tramos cronometrados? ¿Se emplearán materiales que protejan a los equipos absorbiendo posibles impactos? ¿Se mantendrá una distancia, preferiblemente de un metro, entre el elemento de protección y el peligro en sí? Ese espacio adicional ayuda a absorber parte del impacto inicial.

¿Se protegerán los extremos de las vallas o quitamiedos, para que no puedan penetrar en el interior de los vehículos?

El agua puede suponer un gran riesgo, que se explica más detalladamente en las Directrices FIA de Seguridad para Rallies. No obstante, el delegado tiene que comprobar si los tramos pasan por lagos, ríos, estanques o costas, y comprobar qué procedimientos hay en marcha para proteger a los participantes y, en caso de caída de un vehículo al agua, para rescatar a sus ocupantes.



## DOSSIER DE SEGURIDAD

El dossier es un documento exhaustivo que **tiene que servir para muchas cosas y que usarán muchos colectivos**: organizadores del rally, autoridades locales, servicios de policía, bomberos, ambulancias, aseguradoras, departamentos de prevención de riesgos, etc. También ayudará a los jefes de etapa, oficiales de seguridad y vehículos de intervención médica, así como al delegado de seguridad. No todo el dossier será relevante para todas las partes. Al delegado de seguridad, lo que

más le interesará será lo relativo a tramos cronometrados y secciones de caravana de seguridad. El cronograma y orden de circulación de los vehículos de seguridad son elementos cruciales para el trabajo del delegado a lo largo del evento.

El plan de seguridad debe compartirse con el departamento de rally de la FIA **tres meses antes** de que empiece el evento.

## ITINERARIO

El trabajo del delegado de seguridad empieza **en cuanto se publica el itinerario del evento**. Debe llevarse a cabo un estudio de la velocidad media de los tramos intermedios,

para asegurarse de que se puedan alcanzar de manera segura en carreteras públicas. Esto también sirve para comprobar, a la vez, que el itinerario cumpla el **reglamento deportivo**.

## MAPAS: GENERALES Y POR JORNADAS

El mapa general da al delegado una idea del evento y del itinerario. Los mapas deben ser claros y estar a una escala suficiente como para orientarse. Los diagramas deben ser claros y fáciles de seguir. Deben incluir una escala y una brújula que indique el norte.

El mapa debe ser de alta calidad, no muy abigarrado, y debe mostrar el itinerario del rally y los tramos cronometrados sobrepuestos, con nombre y número, para identificarlos más fácilmente. Debe señalarse también el parque de servicio.



## DOSSIER DE SEGURIDAD, INCLUIDO EL LIBRO DE RUTA DE SEGURIDAD

El dossier de seguridad completo es demasiado voluminoso como para que los ocupantes de los vehículos de seguridad puedan trabajar fácilmente con él cuando están en ruta. Por ello, **el organizador debe crear un libro de ruta para los vehículos de seguridad y sus ocupantes**. Esta sección del dossier de seguridad debe incluir apartados con el número de comisarios que deben estar presentes en cada puesto.

**Deben incluirse también diagramas detallados e individuales de las zonas para el público.**

Estos diagramas deben mostrar la ubicación de las zonas destinadas al público y señalar dónde tienen que colocarse las cintas o mallas. También deben indicar dónde han de colocarse los vehículos de radio, de intervención médica o de intervención técnica, así como la ubicación ideal de los comisarios. Estos diagramas deben incluir igualmente los puestos de primeros auxilios

y los puntos de cruce para el público, si los hay. Deben destacarse las zonas de acceso prohibido al público («No go»), para que los ocupantes de los vehículos de seguridad puedan comprobar rápidamente que todo esté correcto y preparado para el inicio de la etapa.

Con el análisis de estos diagramas antes del evento, el delegado podrá comprobar hasta qué punto se ha planificado en cuanto a seguridad, y qué hay previsto para lidiar con cualquier tipo de incidente.

Todos los organizadores de rallies deben preparar sus libros de ruta para vehículos de seguridad con la misma plantilla que los libros de ruta para participantes, con secciones adicionales para los diagramas de las zonas de público y una columna para el número de comisarios.

## HORARIO DE LA CARAVANA DE SEGURIDAD

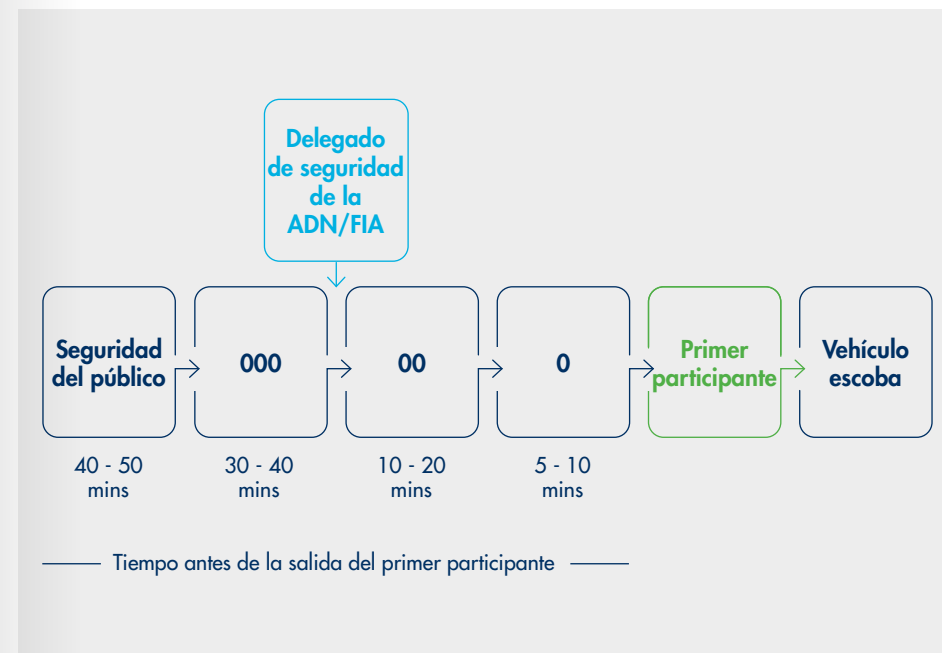
Antes del evento, **debe analizarse el horario de los vehículos de seguridad** para asegurarse de que haya tiempo suficiente para que el delegado recorra los tramos cronometrados de manera segura, y poder inspeccionarlos antes de que salga el primer participante. En las etapas superior a los 30 km, es posible que haya que prever la salida de vehículos de seguridad adicionales a partir de un punto intermedio para no descuadrar el horario del convoy.

Para cumplir con las restricciones de movimiento del tramo, el delegado debe incorporarse a la caravana cuando queden 30 minutos para la salida, después de los vehículos de seguridad del público y 000, y antes del vehículo 00. Esto permite al delegado recorrer todo el tramo poco antes de que salga el primer vehículo, pero contar con el equipo del vehículo 00 por si surge algún problema. El vehículo 0 es el

único que debería circular en «condiciones» de carrera, y sus ocupantes llevar casco, arnés y mono. Los demás vehículos de seguridad, incluidos 000 y 00, recorrerán el tramo con el libro de ruta de seguridad y en vehículos corrientes.

El dossier de seguridad y el libro de ruta para los vehículos de seguridad deben detallar las comunicaciones de radio que tienen que tener lugar entre vehículos de seguridad, y también entre estos últimos y el control de rally. Debe incluirse información detallada de cualquier cambio de canal de radio en el apartado correspondiente del libro de ruta.

Es de vital importancia que haya una comunicación y un intercambio claros entre los vehículos de seguridad, sobre todo el 000, el delegado de seguridad, el 00 y el 0.



## INFORMES DE ANTERIORES DELEGADOS DE SEGURIDAD

Antes de llegar a cualquier rally, lo mejor es consultar los informes de los anteriores delegados de seguridad. ¿Cuáles fueron los aspectos positivos del evento? ¿Hubo puntos negativos que haya que revisar para esta edición?

Cualquier problema señalado en informes anteriores debe hablarse de antemano con los

organizadores del rally, para poder elaborar planes revisados que se puedan repasar y entender antes de la prueba.

Compruebe el informe de delegado de seguridad que tendrá que entregar después del evento para saber en qué aspectos tiene que fijarse durante el rally.

## INFORMACIÓN SOBRE NUEVAS ETAPAS DEL RALLY

Los mapas detallados de tramos cronometrados de cualquier etapa nueva deben estudiarse de antemano. Compruebe que las ubicaciones propuestas para los vehículos de intervención médica y técnica, así como de las radios, funcionan y cumplen con lo establecido en el Anexo H del CDI. Hay que prestar más atención

a las nuevas etapas, ya que en informes anteriores no habrá información disponible sobre ellas. Pregunte si se puede ver algún vídeo (tipo «dash cam») del recorrido de la nueva etapa. ¿Presenta algún riesgo (barrancos, agua, obstáculos cerca del borde de la pista) que haya que evaluar?



# **PAPEL DURANTE EL EVENTO**





# PAPEL DURANTE EL EVENTO



## REUNIÓN CON LOS EQUIPOS DE LOS VEHÍCULOS DE SEGURIDAD

El delegado de seguridad se tiene que integrar en la caravana de seguridad completa. Los equipos de los vehículos que la forman son quienes se asegurarán de comprobar por última vez la etapa, y de que esté preparada según la planificación del evento.

Los equipos de los vehículos 000 y 00 son los que trabajarán más codo con codo con el delegado de seguridad. El seguimiento de las comunicaciones de radio del trabajo de los primeros vehículos de seguridad en cada tramo especial permite al delegado identificar zonas específicas que necesiten mayor atención cuando lleguen a ellas. Si sigue habiendo algún

problema que el delegado no pueda solucionar de inmediato, debe pedirse al equipo del vehículo 00 que se asegure de corregirlo. Aquí es donde cobra una importancia capital para el delegado la confianza en la habilidad y las competencias de los equipos de los vehículos 000 y 00.

Durante la primera reunión con los equipos de los vehículos de seguridad, el delegado debe explicar cómo espera que colabore la caravana, confirmar la operativa de radio y preguntar si ha surgido algún problema o algo a destacar en el itinerario en la semana previa al rally.

## INSPECCIÓN DE LAS ETAPAS ESPECIALES

### INICIO DE LA ETAPA

En cada etapa especial, el delegado de seguridad debe asegurarse de que los siguientes elementos y equipos estén posicionados, a punto y, si procede, con acceso directo a la etapa desde la línea de salida:

- Vehículo de intervención médica (MIV) y equipo
- Vehículo de intervención técnica (TIV) y equipo
- Extintores de incendios
- Zona cerrada al público
- Cronómetros
- Acceso a la etapa de médico, MIV y TIV
- Funcionamiento de las comunicaciones a lo largo de la etapa y con el control de rally
- Jefe de etapa conforme con la configuración de la misma
- Número y ubicación de espectadores

### PUNTOS INTERMEDIOS DE ETAPA

En cada punto intermedio de etapa, el delegado de seguridad debe asegurarse de que los siguientes elementos y equipos estén posicionados, a punto y, si procede, con acceso directo a la etapa:

- Vehículo de intervención médica (MIV) y equipo
- Vehículo de intervención técnica (TIV) y equipo
- Extintores de incendios
- Zona cerrada al público
- Acceso a la etapa de médico, MIV y TI

### PUNTOS DE RADIO

En cada punto de radio de una etapa especial, el delegado de seguridad debe asegurarse de lo siguiente:

- Señalizaciones de radio colocadas
- Vehículo de radio de los comisarios apartado de la etapa, en una ubicación segura donde esté a salvo de impactos
- Desde el punto de radio debe mostrarse la bandera roja al paso del vehículo del delegado durante su recorrido por la etapa

### META VOLANTE DE LA ETAPA

En cada una de las metas volantes de una etapa especial, el delegado de seguridad debe asegurarse de lo siguiente:

- Asegúrese de que la meta volante no esté en una curva u otro lugar de riesgo
- Los dispositivos de cronometraje deben ubicarse en un lugar a salvo de impactos
- Los comisarios deben situarse en un lugar seguro y a salvo de impactos
- Debe establecerse una comunicación entre la meta volante y la línea de llegada
- La zona debe estar protegida para que no entre el público
- Debe haberse instalado la señalización de etapa, el indicador amarillo de aviso y las señales rojas de meta volante

## LÍNEA DE PARADA DE LA ETAPA

En cada una de las líneas de parada de una etapa especial, el delegado de seguridad debe asegurarse de lo siguiente:

- La zona entre la meta volante y la línea de parada debe estar protegida y libre de público
- La distancia de la meta volante a la línea de parada debe ser de 200 m como mínimo
- En la línea de parada debe haber extintores de incendios
- Debe comprobarse que la comunicación a lo largo de toda la etapa y con el control de rally esté totalmente operativa
- Debe comprobarse que toda la etapa esté señalizada, incluida la señal de Stop



## DISPOSICIÓN DE LAS ZONAS PARA EL PÚBLICO VS. DOSSIER DE SEGURIDAD

Durante las tareas previas al evento, el delegado de seguridad debe ser consciente de las zonas destinadas al público previstas para cada etapa especial. Lo importante, en este punto, es asegurarse de que la distribución prevista coincida con la distribución real in situ, y de que la zona sea segura. Podría darse que, el mismo día del evento, aunque la distribución del lugar coincida con lo indicado en el dossier de seguridad, haya algún elemento que se detecte como un peligro. En ese caso, es el delegado de seguridad el que tiene que hablar con el director de carrera y con los comisarios in situ para resolver el problema. Esto implicará una evaluación dinámica de riesgos para encontrar una solución.

Al llegar el delegado a la zona destinada al público, ¿hay comisarios haciendo los correspondientes gestos con las manos, y mostrando señales de advertencia? Si es así, el delegado tiene que abordar el problema de inmediato.

**Tómese el tiempo necesario para inspeccionar la zona** y comprobar que coincida con el diagrama de seguridad del dossier, y que haya suficientes comisarios según el plan de zona.

Si hay algún punto de cruce, ¿está bien vigilado, y se aparta al público de la pista mientras espera a cruzar? Nadie, ni siquiera un comisario, puede permanecer en la zona de acceso al punto de cruce cuando pase un vehículo de rally.

¿Coincide el número de espectadores con el previsto en el plan? ¿Hay riesgo de que en la zona se junte demasiada gente? Si es así, ¿dónde se colocaría a la gente de más? ¿Hay espacio suficiente? ¿Hay un servicio de seguridad capaz de controlar los movimientos del público?

¿Se ha ubicado a los medios de comunicación en zonas seguras? ¿Están conformes los comisarios con las normas para el movimiento de personal de los medios durante la prueba?

Al personal de los medios de comunicación, al llevar chaleco, se les puede confundir con oficiales de la prueba. Los medios pueden aprovechar el mayor acceso que se les ofrece a la ubicación de la etapa, pero deben comportarse de manera responsable.

El delegado de seguridad, al recorrer el tramo, debe **fijarse en cada uno de los espectadores, comisarios o personal de los medios de**

**comunicación que haya a lo largo de la carretera.** A aquellos que no estén en una zona destinada al público se les debe reconducir a una zona segura; si es necesario, se le puede pedir a un comisario adicional que gestione la situación.

## UBICACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE COMISARIOS

Al recorrer cada una de las etapas especiales, el delegado de seguridad debe comparar las ubicaciones y números de los comisarios con lo publicado en el libro de ruta de seguridad correspondiente. Si no se llega al número mínimo de comisarios, el delegado debe hablar con el control de rally y el jefe de etapa para asegurarse de que se cubra el número mínimo de comisarios para cada uno de los puestos.

**Los comisarios no deben agruparse, sino que deben trabajar en toda la zona destinada al público** para transmitir un mensaje claro a los espectadores y para asegurarse de poder controlar la zona concreta. Todos los comisarios deben estar en posición antes de que empiece a llegar el público, y también tienen que estar listos y en «modo de etapa» cuando la caravana

de seguridad empiece a recorrer el tramo. El delegado de seguridad debe estar siempre dispuesto a abordar estas circunstancias y a hablar amablemente con cualquier persona ubicada donde no deba, con el fin de resolver el problema de manera eficiente y evitar conflictos.

de seguridad empiece a recorrer el tramo.

Es importante comprobar, durante el recorrido, que todos los comisarios estén en una **ubicación segura**. Un comisario que no esté en una ubicación segura estará mandando un mensaje incorrecto al público.

Todos los comisarios tienen que emplear los signos correspondientes para comunicarse con los vehículos de seguridad, para que no haya malentendidos si algún comisario se siente incómodo en su zona. El delegado de seguridad debe responder al gesto con un pulgar hacia arriba, si todo está correcto, para acusar recibo del mensaje del comisario y para mantener la comunicación entre el personal de la caravana de seguridad y el equipo de etapa.



## CONTROL DE PÚBLICO

En páginas anteriores se explica cómo comprobar que las zonas destinadas al público se correspondan con las previstas. Sin embargo, el papel del delegado no es solo el de inspeccionar la seguridad de las zonas en las que ya se sabía de antemano que habría público, sino también comprobar si hay espectadores que hayan accedido al tramo por otra ubicación.

Algunos de esos espectadores pueden ser residentes en la zona, y no sabrán necesariamente qué ubicaciones son las más seguras. El delegado debe indicarles la ubicación más adecuada para ver la prueba, y transmitir el mensaje al vehículo 00 para asegurarse de que los espectadores se hayan desplazado al lugar sugerido.

En ocasiones, los fans más acérrimos pueden intentar acceder a zonas que no son las


dedicadas al público. Estos aficionados conocen el papel del delegado y de la caravana de seguridad, y pueden intentar «esconderse» a su paso. El delegado debe estar atento para detectar cualquier indicio de que un espectador se haya escondido (p. ej., mochilas o banderas abandonadas en el lateral de la carretera). Este tipo de espectadores son los más peligrosos para nuestro deporte: al buscar una foto o un vídeo «únicos», se ponen en riesgo ellos mismos y ponen en riesgo al equipo participante y a toda la disciplina.

El delegado de seguridad tiene la potestad de demorar la salida de un tramo hasta 30 minutos, si no está conforme con la seguridad de la etapa, mientras permanece sobre el terreno con los comisarios intentando solucionar eventuales problemas.

## SEGUIMIENTO DURANTE EL EVENTO

El sistema de seguimiento puede variar de un país a otro, e incluso de una prueba a otra. El delegado debe asegurarse de saber cómo funciona el sistema, cuál es el caso de emergencia si falla, y cómo se supervisa ese seguimiento desde el control de carrera.

¿Funciona el sistema de seguimiento en una tablet o smartphone? El delegado necesita poder acceder a él durante las etapas especiales.



# INFORME DEL DELEGADO DE SEGURIDAD



DISACQUA  
-VOUS!

MAGNET  
MARELL

MAGNET  
MARELL

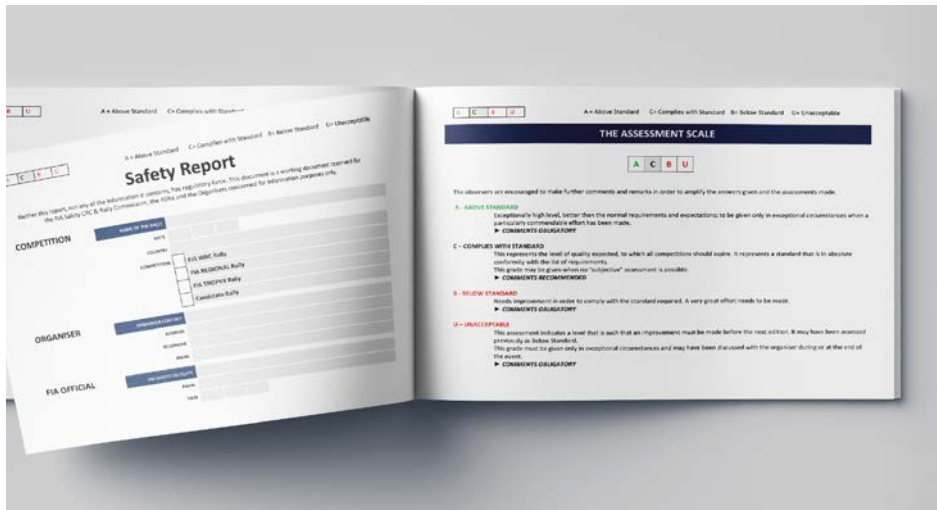
MAGNET  
MARELL

MAGNET  
MARELL

MAGNET  
MARELL

MAGNET  
MARELL

# INFORME DEL DELEGADO DE SEGURIDAD



## FORMULARIO

Una vez concluido el rally, el delegado debe redactar su informe, en el que resumirá todos los aspectos relevantes del evento en materia de seguridad. El informe es una herramienta indispensable para la FIA, la ADN anfitriona y el organizador del rally de cara a seguir mejorando.

El formulario de informe consta de **cuatro apartados** que corresponden a elementos específicos del rally y su evaluación. Esto facilita el valorar correctamente cada uno de los aspectos del evento:

- DOCUMENTACIÓN
- DESARROLLO DEL RALLY
- PERSONAL Y EQUIPO DE SEGURIDAD
- SEGURIDAD DEL PÚBLICO

A cada uno de los aspectos se le puede otorgar una de estas cuatro valoraciones:

- **Por encima de los estándares**  
No se puede mejorar, es casi perfecto
- **Cumple con los estándares**  
Cumple con todos los estándares habituales exigidos
- **Por debajo de los estándares**  
Necesita mejorar
- **Inaceptable**  
Necesita mejorar de manera profunda

Debajo de cada uno de los apartados hay sitio para añadir notas que justifiquen la valoración asignada. Para cada uno de los puntos, el delegado debe explicar en detalle los motivos de la calificación. La FIA, la ADN y el organizador del rally necesitan esta información para tener todos los detalles y saber cuándo se hizo la evaluación. Siempre ayuda añadir algo de información acerca del motivo que le ha hecho poner una calificación concreta, aunque sea un aprobado.

Es obvio que, para mantener un estándar equitativo de observaciones por parte del delegado de seguridad, solo se debería asignar esta responsabilidad a personas con experiencia, y a la mínima cantidad de personas diferentes posible. De este modo se garantizan unos informes equitativos y comparables por parte de los delegados de seguridad de cada prueba.

El informe debe redactarse y entregarse a la FIA, a la ADN y al organizador del rally en un plazo máximo de 15 días desde la conclusión del evento. De esta manera, al delegado no le dará tiempo a olvidarse de todo lo que haya

## IMÁGENES DE SEGURIDAD

Esta sección permite al delegado de seguridad incluir capturas de pantalla o clips de vídeo del tramo, grabados por el mismo desde su vehículo, para mostrar buenos y malos ejemplos. Siempre es fácil criticar pero, si

visto, oído y apuntado. El informe tiene que ayudar al organizador a mejorar su nivel de seguridad en futuros eventos.

Puede que la casilla más importante del informe sea una de la primera página:

**Marque esta casilla si se siente en la obligación de informar de un problema grave de seguridad:**

Con esto se señala de inmediato si ha habido un problema en el evento que requiera la atención inmediata de la FIA y la ADN.

El apartado de resumen permite dar una visión general del evento. Las siguientes páginas, en las que se deben describir tres aspectos positivos del evento y tres cosas que hay que mejorar de cara a futuras ediciones, son muy valiosas para que los futuros delegados de seguridad se hagan una idea rápida de un evento. El resumen debe incluir un plan de acción detallado en el que los organizadores tendrán que trabajar para la próxima edición. El plan de acción hay que acordarlo con el evento (a ser posible, con objetivos).

se señala una mala práctica de seguridad, el delegado debe indicar cómo mejorarla de cara al futuro. Todo esto forma parte del aprendizaje continuo de los organizadores de eventos.

# ANEXOS

## EJEMPLO DE LIBRO DE RUTA DE SEGURIDAD DE UN RALLY

RB box	Total	Inter	Direction	Marshal	Radio GSM	Information	MIV	TV		
1	0,00	0,00		2		INICIO 	SI	SI		
2	0,35	0,35		3		Público permitido en montículo posterior a la curva cerrada	NO	NO		
2A	0,90	0,55		2		Sin público	NO	NO		
3	1,17	0,27		3		Zona 1 para el público Montículo del lado izquierdo Antes y después del puente  Medios autorizados en el interior Antes del puente	NO	NO		
			<p><b>SZ 1</b> ZONA 1 PARA EL PÚBLICO</p>							
3A	1,42	0,25		1		Medios autorizados por dentro y fuera del montículo Público permitido en montículo por fuera de la curva cerrada	NO	NO		

RB box	Total	Inter	Direction	Marshal	Radio GSM	Information	MIV	TV		
4	1,67	0,25		2		VÍA DE ESCAPE 1	SI	SI		
4A	2,00	0,33		3		Zona 2 para el público Montículo por fuera de la curva cerrada izquierda Medios autorizados en la zona interior de la curva derecha	NO	NO		
			<p><b>SZ 2</b> SPECTATOR ZONE 2</p>							
5	2,48	0,48		4		Zona 3 para el público Ambos lados de la carretera, detrás de bloques de hormigón	SI	NO		
			<p><b>SZ 3</b> ZONA 3 PARA EL PÚBLICO</p>							

# ANEXOS

RB box	Total	Inter	Direction	Marshal	Radio GSM	Information	MIV	TV
6	2,69	0,21		1		Sin público	SI	SI
6A	2,88	0,19		1		Público permitido en el interior del montículo	NO	NO
6B	3,29	0,41		1		Sin público	NO	NO
7	3,46	0,17		2		Público permitido en el montículo izquierdo	SI	NO
8	3,66	0,19		1		META VOLANTE	NO	NO







[FIA.COM/RALLY-SAFETY](https://www.fia.com/rally-safety)