



## CAMPEONATO FIA – CODASUR DE RALLY

Nombre del Rally: XXIII Rally del Atlántico

Organizador: Club Uruguayo de Rally

Fecha: 25 al 27 de noviembre de 2016

Lugar: Minas – Lavalleja (URY)

Nombre del Observador: Andrés Castelo

### 1. ORGANIZACIÓN

1.1. Organización General				
	A	B	C	D
1.1.1. Carácter adecuado y conveniencia del lugar en que tuvo lugar el rally	X			
1.1.2. Asistencia general provista a los equipos, tripulaciones, oficiales deportivos y a otras personas, por parte de la organización	X			
1.1.3. Comentarios de los equipos		X		
1.1.4. Comentarios de los competidores		X		
<b>Observaciones: Nuevamente Lavalleja fue el epicentro de la realización de esta edición. Caminos muy aptos para rally, vale destacar un trabajo bien ordenado sobre elección y distribución de los tramos de carrera, relevante y para resaltar la preparación de los pisos (PE's y enlaces) y esmerado acondicionamiento de todos los recintos y escenarios en que se desarrollaron actividades programadas del evento. Seria y objetiva la actitud que mostró la organización dirigida a responder los requerimientos de quienes solicitaron de asistencia. Comentarios en general, altamente positivos.</b>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

1.2. Promoción	A	B	C	D
	1.2.1. Promoción previa a la realización de la prueba	X		
1.2.2. Promoción durante la prueba		X		
1.2.3. Relaciones del organizador con las autoridades municipales y/o departamentales	X			
1.2.4. Cobertura de medios antes y durante la prueba		X		
1.2.5. Popularidad y reputación general de la prueba	X			
<p><b>Observaciones: Completa y con la anticipación debida fue la difusión que el organizador le asignó al evento. Originó una página web, de clara diagramación, en la que se reflejaron todos los avances de la prueba.</b></p> <p><b>El apoyo brindado por las autoridades del departamento de Lavalleja, resultó valioso en todos los aspectos e ítems relacionados con el evento. Fue destacable y valorable la presencia en persona de sus máximas autoridades en muchos pasajes de la realización.</b></p> <p><b>La cobertura de la prensa para difundir el avance de las actividades relacionadas con la competencia, y luego propagar los resultados y contingencias de interés durante el desarrollo del rally, fue buena.</b></p> <p><b>Esta vigésima tercera edición del Rally del Atlántico puso de manifiesto el alto concepto de organización que posee ésta arraigada manifestación del automovilismo de Codasur.</b></p>				

1.3. Sede	A	B	C	D
	1.3.1. Carácter adecuado de ubicación de la sede del Rally	X		
1.3.2. Instalaciones, equipamiento, comunicaciones y condiciones de trabajo adecuados		X		
1.3.3. Estacionamiento específico para autos, adecuado para autoridades cerca de la sede del Rally		X		
1.3.4. Ubicación adecuada y tamaño apropiado de la sala para Autoridades Deportivas		X		
1.3.5. Instalaciones e información ofrecida a tripulaciones, equipos, prensa y público, eficiencia y servicio		X		
<p><b>Observaciones: La sede del rally estuvo ubicada en el Parque Rodó, centro de la mayor parte de las actividades que se llevaron a cabo durante el desarrollo de la prueba. Ubicación en parque arbolado con comodidades e instalaciones adecuadas para los equipos.</b></p> <p><b>Apropiadas y rápidas las salidas y entradas hacia y desde la zona en que se disputaron las pruebas especiales, shakedown y verificaciones técnicas.</b></p> <p><b>Espacio y ubicación de estacionamientos, sin inconvenientes</b></p> <p><b>Sala de Comisarios, en la base del rally, espacio suficiente, disponible en todo momento para reuniones.</b></p> <p><b>Se implementó en la página oficial un tablero de información on line con información concreta y actualizada.</b></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

1.4. Toma de Tiempos				
	A	B	C	D
1.4.1 Equipamiento utilizado		X		
1.4.2. Sincronización de relojes en las diversas ubicaciones	X			
1.4.3 Exactitud de los tiempos registrados	X			
1.4.4. Sistema de toma de tiempos alternativo disponible en caso de desperfectos		X		
1.4.5. Capacidad, experiencia y actuación de los oficiales deportivos,		X		
1.4.6. Cantidad suficiente de oficiales deportivos para permitir un trabajo seguro y eficiente	X			
<b>Observaciones: Equipamiento del organizador apto y confiable</b> <b>Toma de tiempos, no hubo inconvenientes</b> <b>La cantidad de oficiales dispuestos en CH's, largadas, toma de registros y stops, fue la adecuada.</b> <b>Manejo general de la operativa, OK</b>				

1.5. Resultados				
	A	B	C	D
1.5.1. Rapidez de transmisión de horarios de presentación en CH's, horarios de largadas y tiempos de llegadas al Centro de Resultados	X			
1.5.2. Publicación de los tiempos empleados en las PE's desde el Centro de Resultados, rapidez, distribución, uso de internet		X		
<b>Observaciones: Muy eficiente y seguro el manejo de los resultados.</b> <b>Disponibles on line en la página oficial.</b> <b>Seguridad para los competidores por su confiabilidad.</b>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

1.6. Oficiales				
	A	B	C	D
1.6.1. Capacidad, experiencia y comportamiento del Director de la Prueba	X			
1.6.2. Capacidad, experiencia y comportamiento del Secretario del Rally	X			
1.6.3. Capacidad, experiencia y comportamiento del Responsable de Seguridad		X		
1.6.4. Capacidad, experiencia y comportamiento del Responsable de Sanidad y de su grupo		X		
1.6.5. Capacidad, experiencia y comportamiento del Responsable de Resultados y de su equipo	X			
1.6.6. Capacidad, experiencia y comportamiento del Oficial de Relaciones con los Concursantes		X		
1.6.7. Capacidad, experiencia y comportamiento del Responsable de la Oficina de Prensa y de su equipo	X			
<p><b>Observaciones:</b> <i>La dirección de la carrera estuvo a cargo del Sr. Andrés Dupont actuando como adjunto el Sr. Mauro Toledo. Realizaron un ordenado seguimiento de los pormenores técnicos y deportivos de la misma a través aplicar los reglamentos y mantener los contactos necesarios con los responsables asignados para cada función. Se presentó una situación de accidente en la PE4 descrita en 2.2. La condición puso de manifiesto su manejo y experiencia en la resolución de estos casos.</i></p> <p><i>Secretaria del rally y relaciones con los concurrentes, Sra. Ángela López, responsable y eficaz en el desempeño de sus tareas. Excelente contacto para los involucrados en la etapa pre rally del evento.</i></p> <p><i>Responsables de Seguridad, buen trabajo, planeamiento y ejecución, de las tareas a su cargo. Buena coordinación con los responsables de cada tramo al igual que con los efectivos policiales y bomberos.</i></p> <p><i>Equipo Médico, aplicados a sus funciones. Muy comprometidos en el seguimiento del estado de salud – internación, controles, información, etc. - de Martín Rodríguez (navegante auto 9 – accidentado).</i></p> <p><i>Demuestran alto interés por profundizar en la relación médico – automovilismo deportivo.</i></p> <p><i>Centro de Cómputos, buen trabajo de grupo, resultó efectivo y valioso para la compaginación final de los resultados.</i></p> <p><i>Responsable de Prensa, muy compenetrado en su función, desarrolló y mantuvo actualizado el sitio oficial de la prueba – <a href="http://www.rallydelatlantico.org.uy">www.rallydelatlantico.org.uy</a></i></p> <p><i>Buen contacto y relaciones con los medios.</i></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

1.7. Requisitos de Codasur				
	A	B	C	D
1.7.1. Documentación enviada en su debido momento y con el formato adecuado a Codasur para su revisión	X			
1.7.2. Documentación presentada acorde con las reglamentaciones del Campeonato FIA Codasur	X			
1.7.3 Credenciales y adhesivos de identificación provistos para el pase libre	X			
1.7.4. Vehículos proporcionados para los Comisarios Deportivos y Técnicos, disponible en fecha y hora, apropiados para las características de sus tareas.	X			
1.7.5. Hospedaje proporcionado a las autoridades deportivas, técnicas y administrativas		X		
<p><b>Observaciones: El borrador del recorrido fue enviado a Codasur para su revisión con tiempo</b></p> <p><b>La documentación con la prueba ya definida fue presentada de acuerdo a los plazos requeridos según requerimientos administrativos.</b></p> <p><b>Mínimos ajustes fueron acordados en la revisión.</b></p> <p><b>Documentos y formatos según requerimientos FIA.</b></p> <p><b>Fajas para libre circulación de los vehículos y credenciales, no hubo inconvenientes.</b></p> <p><b>Vehículos adecuados para las autoridades deportivas y disponibles en todo momento.</b></p> <p><b>Buenas condiciones de hospedaje.</b></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

## 2. DISPUTA DEL RALLY

2.1. Itinerario				
	A	B	C	D
2.1.1. Diseño del itinerario	X			
2.1.2. Longitudes y estado de los tramos de enlace	X			
2.1.3. Tiempos asignados a los sectores		X		
2.1.4. Proximidad de las PE's con respecto al Parque de Servicio		X		
2.1.5. Ritmo de la prueba		X		
<p><b>Observaciones:</b> <i>Diseño, razonable distribución de los tramos cronometrados teniendo en cuenta la zona de ubicación de las PE's y el Parque de Servicio</i>  <i>Enlaces, distancias interesantes en relación al total del rally (43%), caminos en buen estado</i>  <i>Tiempos establecidos para los sectores, lógicos.</i>  <i>El ritmo de la prueba, mantuvo el interés de participantes y aficionados.</i></p>				

2.2. Pruebas Especiales				
	A	B	C	D
2.2.1. Interés y desafío deportivo	X			
2.2.2. Estado de los caminos	X			
2.2.3. Longitud de las PE's	X			
2.2.4. Velocidades promedio		X		
2.2.5. Armado de las Chicanas si la hubiera		X		
2.2.6. Pruebas Especiales canceladas o demoradas por problemas de seguridad o por otros motivos	X			
2.2.7. Evaluación de las PE's en términos de seguridad		X		
<p><b>Observaciones:</b> <i>Los recorridos elegidos resultaron desafiantes y competitivos. Hubo caminos reales rápidos que combinados con tramos sinuosos, permitieron alcanzar el balance adecuado para poner a prueba a autos y competidores.</i>  <i>La presentación y estado de los caminos resultó excelente, fueron repasados en su totalidad y compactados en sectores que así lo demandaban. Para destacar el trabajo previo que realiza el municipio en esta materia</i>  <i>En tramos de largas rectas se dispuso de chicanas o reductores de velocidad a manera de adecuarse a los promedios máximos recomendados.</i>  <i>En esta oportunidad se incluyó una Prueba Súper Especial nocturna de piso mixto. Contó con buena presencia de espectadores, hubo mucho espacio entre autos debido a la forma del trazado, por lo que su disputa resultara con poca continuidad. Su desarrollo fue normal.</i>  <i>Longitud de los tramos cronometrados entre 3.00 Km y 38.90 Km.</i>  <i>Los promedios para los ganadores de tramos, variaron entre, 63 (PSE) y 108 Km./h.</i>  <i>Durante el desarrollo de la PE4 se produjo un accidente (auto 9 – primero en la ruta) para lo que fue necesario interrumpir el tramo y poner en funcionamiento los sistemas de seguridad previstos. El caso fue muy bien manejado desde la dirección de la prueba, fue suspendida la largada y se procedió a la detención de los participantes “en carrera” con bandera amarilla. Luego se procedió de acuerdo al plan de seguridad a la asistencia y evacuación del herido. La PE se la consideró interrumpida procediéndose de acuerdo a las condiciones aconsejables y reglamentarias.</i>  <i>Los tramos deben considerarse seguros. Los espectadores tienen la posibilidad de ubicarse en lugares protegidos y de buena visión. El organizador pone énfasis en el cumplimiento de esa condición.</i></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

2.3. Largadas y Llegadas de PE's				
	A	B	C	D
2.3.1. Protección para los oficiales deportivos		X		
2.3.2. Lugar adecuado y vallado para evitar la presencia de espectadores si el puesto lo requiere		X		
2.3.3. Pancartas, presentación, ubicación a distancias reglamentarias		X		
2.3.4. Posición y acceso de los vehículos de emergencia		X		
<p><b>Observaciones: Los oficiales deportivos dispusieron de comodidades y protección en sus lugares de trabajo.</b>  <b>No hubo dificultades con la presencia de espectadores en las cercanías de los puestos de registros y controles.</b>  <b>Pancartas y distancias en áreas de control, bien.</b>  <b>La ubicación de ambulancias y vehículos de rescate en áreas de largada, fue correcta.</b></p>				

2.4. Instalaciones de Servicio				
	A	B	C	D
2.4.1. Ubicaciones adecuadas, espacio suficiente, condiciones de piso, superficie, facilidad de acceso y egreso, lay out general	X			
2.4.2. Carácter adecuado de las condiciones de trabajo y suministros (corriente eléctrica, agua, etc.)		X		
2.4.3. Entrada / salida separada adecuada para vehículos de servicio, control y verificaciones	X			
2.4.4. CH's de entrada y salida, áreas de flexi y reagrupamiento, ubicadas adecuadamente para evitar congestión	X			
2.4.5. Instalaciones de seguridad y sanitarias disponibles		X		
2.4.6. Pancartas de los controles, utilizadas conforme al reglamento		X		
2.4.7. Calidad y eficiencia general	X			
<p><b>Observaciones: Lugar amplio, condiciones de las instalaciones aptas y bien acondicionadas, buena ubicación teniendo en cuenta los lugares en que se desarrollaron los hechos deportivos de la prueba..</b>  <b>Los equipos dispusieron de espacio de trabajo suficiente</b>  <b>Los portones de ingreso y egreso que posee el predio se utilizaron con buen criterio permitiendo un movimiento muy fluido de autos de competencia y equipos dentro del parque.</b>  <b>Bien diagramada la ubicación de CH's. Otras áreas de actividades que se realizan antes y después de la asistencia, muy bien distribuidas.</b>  <b>Parque de reagrupamiento nocturno también incluido en el predio.</b>  <b>Instalaciones y sanitarios, bien.</b>  <b>Presencia de particulares, no dificultó la operativa.</b></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

2.5. Reconocimientos				
	A	B	C	D
2.5.1. Programa adecuado		X		
2.5.2. Carácter adecuado del equipamiento para controlar el reconocimiento, identificación de los vehículos.	X			
2.5.3 Preparación del recorrido como para realizar el reconocimiento	X			
2.5.4. Calidad del monitoreo durante el reconocimiento	X			
2.5.5. Control de reconocimiento ilegal	X			
<p><b>Observaciones: Se realizaron entre jueves y viernes por la mañana. Bien distribuidos los tramos, no hubo inconvenientes para cumplir con la actividad. Tiempo asignado, alto.</b></p> <p><b>Oficiales deportivos controlando los ingresos y pasadas.</b></p> <p><b>Señalización instalada, chicanas marcadas.</b></p> <p><b>El monitoreo se realizó por medio de GPS. Permitió la posibilidad de detectar excesos de velocidad y reconocimientos ilícitos.</b></p> <p><b>Reconocimientos prohibidos no hubo.</b></p>				

2.6. Practica Libre / Prueba Clasificatoria				
	A	B	C	D
2.6.1. Tramo representativo del rally		X		
2.6.2. Formar parte del programa y disputarse como una PE normal		X		
2.6.3. Ajustarse a las reglamentaciones (área de asistencia, parque cerrado, área para verificaciones técnicas, cumplimiento de horarios,)	X			
2.6.4. Disponibilidad de autos "0" e instalación de todas las medidas de seguridad	X			
2.6.5. Toma de tiempos al 0,000 de segundo		X		
<p><b>Observaciones: 8 participantes de las clases RC2 y RC2N realizaron la prueba clasificatoria de 19 en condiciones de hacerla.</b></p> <p><b>Muchas especulaciones de las tripulaciones para decidir la participación, revisar la conveniencia de llevarla a cabo en próximas ediciones.</b></p> <p><b>El desarrollo se cumplió con normalidad.</b></p>				

2.7. Shakedown				
	A	B	C	D
2.7.1. Caminos representativos de las PE's a utilizar en el rally		X		
2.7.2. Dentro de una distancia adecuada con respecto al Parque de Servicio		X		
2.7.3 Carácter adecuado del itinerario de regreso desde la final hasta la largada		X		
2.7.4. Carácter adecuado, espacio y comodidad de la zona asignada a asistencia de los autos de competición		X		
2.7.5. Ordenamiento de las tandas de pruebas		X		
2.7.6. Cronometraje en la largada y en el final igual que el utilizado para el rally		X		
2.7.7. Publicación de tiempos, rapidez y precisión		X		
2.7.8. Presencia de autos "0" y servicios de seguridad	X			
<p><b>Observaciones: Los comentarios se ajustan a lo sucedido en 2015.</b></p> <p><b>Condiciones de piso similares a las de los tramos del rally (hubo parte del recorrido de las PE's 3 y 5)</b></p> <p><b>Área de servicios: libre en el enlace o en el Parque de Servicios</b></p> <p><b>Algo extenso el recorrido entre final y largada (aprox. 9.00Km)</b></p> <p><b>Servicios de seguridad y comunicaciones, OK</b></p> <p><b>El equipamiento de cronometraje, igual al utilizado en la prueba.</b></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

2.8. Reenganches				
	A	B	C	D
2.8.1. Papeleo correcto para proceder al reenganche		X		
2.8.2. Control y supervisión en general de la aplicación de las reglas de reenganche		X		
<p><b>Observaciones: Bien aplicados los procedimientos administrativos.            No hubo observaciones por el orden de largada establecido para la etapa 2.            Por el certamen FIA Codasur se reengacharon 9 participantes.</b></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

### 3. DOCUMENTOS – MATERIAL IMPRESO

3.1. Libro de Ruta				
	A	B	C	D
3.1.1. Presentación general	X			
3.1.2. Trazado, contenido, cumplimiento con requisitos estándar, procedimiento de accidentes, OK / SOS		X		
3.1.3. Precisión de las distancias indicadas	X			
3.1.4. Claridad y precisión de los diagramas de largada, de final y de Parque de Servicio	X			
3.1.5. Claridad y contenido de los mapas de PE's y de los diagramas de itinerario	X			
3.1.6. Contiene rutas alternativas	X			
<p><b>Observaciones: Excelente presentación, contenido según requerimientos estándar de la FIA.</b>  <b>Orientativo los mapas por etapas y bien los de cada PE indicando ubicación de servicios y puntos de radio señalando posición GPS.</b>  <b>Muy claras fotos en color mostrando el lugar preciso de los puestos de control y detalles aclaratorios del recorrido, áreas de reabastecimiento, etc.</b>  <b>Rutas alternativas de enlaces entre CH's estuvieron incluidas.</b>  <b>Faltó incluir hospitales/centros médicos en alerta y teléfonos de las oficinas principales del rally.</b>  <b>A la vez debe contener el "procedimiento en caso de accidentes", (art. 40. 2 "señales de SOS y 5.5.5 del Anexo III – Seguridad – ambos del Reglamento Deportivo)</b></p>				

3.2. Tarjetas de Tiempos				
	A	B	C	D
3.2.1. Cumplimiento con diseño estándar y uso		X		
3.2.2. Tarjetas de tiempos separadas para cada Sección y Tramo		X		
<p><b>Observaciones: OK, según formato FIA</b></p>				

3.3. Reglamento				
	A	B	C	D
3.3.1. Contenido conforme al Reglamento Deportivo	X			
3.3.2. Programa de actividades	X			
3.3.3. Fueron incluidos todos los puntos específicos de la prueba		X		
3.3.4. Borrador enviado oportunamente a Codasur	X			
3.3.5. Publicación oportuna en la página oficial del organizador		X		
<p><b>Observaciones: Contenido y anexos conforme lineamientos FIA. Buena presentación.</b>  <b>Programa de actividades y reglamentaciones particulares del evento, correctamente descriptas</b>  <b>Enviado dentro los plazos para su revisión a Codasur.</b>  <b>Publicado y disponible para los competidores a través de la página web oficial <a href="http://www.rallydelatlantico.org.uy">www.rallydelatlantico.org.uy</a></b></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

3.4. Otros Documentos Estándar				
	A	B	C	D
3.4.1. Formulario de inscripción		X		
3.4.2. Listado de inscriptos		X		
3.4.3. Listados de largadas		X		
3.4.4. Clasificaciones parciales y finales		X		
3.4.5. Boletines		X		
<b>Observaciones: Todos los documentos ajustados al Anexo II del Reglamento Deportivo.</b>				

3.5. Mapas				
	A	B	C	D
3.5.1. Calidad y claridad de los mapas del itinerario general		X		
3.5.2. Calidad y claridad de los mapas de las PE's		X		
3.5.3. Publicación en tiempo en la página oficial del organizador		X		
<b>Observaciones: Mapas, croquis y fotografías satelitales, claros y adecuadamente incluidos en la documentación.</b>				

3.6. Credenciales y Placas				
	A	B	C	D
3.6.1. Credenciales personales, y fajas de libre acceso para autos, bien presentados, claros y de buena calidad, codificados en colores	X			
3.6.2. Asignación correcta		X		
3.6.3. Reconocimiento, entendimiento, control por parte de los oficiales de ruta de la prueba, personal de seguridad, etc.		X		
<b>Observaciones: Credenciales, pulseras personales de acreditación y fajas de identificación para vehículos, bien definidas. Buena presentación Publicados en colores en el Plan de Seguridad. El otorgamiento fue adecuado.</b>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

#### 4. SEGURIDAD

4.1. Plan de Seguridad				
	A	B	C	D
4.1.1. Presentación Plan de Seguridad (completo, parcial, no presentado)		X		
4.1.2. Hospitales, Centros asistenciales en alerta	X			
4.1.3. Tareas de las personas afectadas correctamente definidas	X			
4.1.4. Mapas, caminos de evacuación		X		
4.1.5. Horarios de Cierre de Rutas – Autos de Seguridad	X			
4.1.6. Grado en el que el Plan de Seguridad se implementó durante el rally	X			
<p><b>Observaciones: Manual de Seguridad, simple, pero incluyendo el total de la información necesaria. Un buen documento de trabajo.</b>  <b>Incluyó procedimientos de seguridad y sanidad, datos de los hospitales en alerta, y una cartilla de primeros auxilios.</b>  <b>Las funciones y responsabilidades de las personas que participan del plan aparecen detalladas y bien definidas.</b>  <b>Los horarios de cierres de ruta y el cronograma de paso de los vehículos de la dirección, fueron descriptos en un cuadro. Fue usado como elemento de referencia por estos y por la dirección de la prueba</b>  <b>Mapas por etapas indicando ubicación de servicios, puestos de radio, coordenadas y caminos de evacuación.</b>  <b>Contó con el detalle total de las coordenadas de lugares de referencia por cada día.</b>  <b>Cuando fue necesario fue tenido en cuenta durante el desarrollo de la prueba.</b></p>				

4.2. Vehículos de emergencia y mano de obra				
	A	B	C	D
4.2.1. Ambulancias – ubicación, equipamiento, equipos médicos	X			
4.2.2. VR (Vehículos de Rescate) – ubicación, equipamiento,	X			
4.2.3. Capacidad de extinción de incendios – ubicación, carácter adecuado para un tránsito rápido de las PE's		X		
4.2.4. Calidad y capacidad de los vehículos y equipos médicos y VR en los puntos intermedios		X		
<p><b>Observaciones: El lugar ocupado por los servicios de emergencia en las PE's fue el previsto y adecuado.</b>  <b>El personal médico dispuesto en las ambulancias estaba capacitado en resucitación y experimentado en tratamiento pre hospitalario ocasionado en accidentes.</b>  <b>Equipamiento de las ambulancias y vehículos de rescate, OK</b>  <b>Bomberos, presencia en los lugares de posibles riesgos, ubicados con criterio.</b>  <b>Unidad médica en Parque de Servicio</b>  <b>Apoyo desde el aire por helicóptero.</b>  <b>Puntos medios cubiertos, buena comunicación.</b></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

4.3. Autos de seguridad, Autos de apertura de carrera, Auto de barrido				
	A	B	C	D
4.3.1. Cantidad y efectividad de los autos de seguridad delante de los autos de apertura	X			
4.3.2. Cronogramas y tiempos con los que se cumple durante el rally	X			
4.3.3. Uso de tarjetas de tiempos, procedimientos de largada y final de las PE's		X		
4.3.4. Autos de apertura provistos de luces, sirenas y sistema AP (amplificador de potencia)– uso del sistema		X		
4.3.5. Auto de barrido, Vehículo adecuado, Tripulación instruida		X		
4.3.6. Contacto regular con la dirección de carrera	X			
<p><b>Observaciones: Previo a los autos "0" trabajaron en la ruta cuatro vehículos "SEG" con la misión de puesta en marcha y verificación del funcionamiento del plan de seguridad. Los autos "0" con equipamiento según normas, fueron conducidos por personas con experiencia y se ajustaron a los horarios preestablecidos. Apoyo desde helicóptero, real y muy eficiente, buen criterio de soporte en la tarea. Buena comunicación con la Dirección de la Prueba. Vehículo de barrido, buen trabajo.</b></p>				

4.4. Seguridad para las tripulaciones				
	A	B	C	D
4.4.1. Monitoreo, auto por auto, del avance a lo largo de las PE's, eficiencia y efectividad del sistema utilizado	X			
4.4.2. Puntos de salida de emergencia claramente indicados en el Plan de Seguridad y en el Libro de Ruta. Identificación en el lugar		X		
4.4.3 Caminos de empalme y rutas laterales bloqueadas y con vigilancia. Porteras cerradas con elementos seguros, etc.	X			
4.4.4. Reacción y comentario de las tripulaciones con respecto a las disposiciones de seguridad implementadas		X		
<p><b>Observaciones: Monitoreo: Efectivo el sistema utilizado por el organizador para el seguimiento de los autos en carrera. Las salidas de emergencia y los hospitales en alerta, estuvieron indicados en el Manual de Seguridad. Un helicóptero voló sobre los primeros autos en carrera y luego permaneció en el área de competencia y en contacto permanente con la Dirección de la Prueba. Otro estuvo en stand by para ser utilizado en casos de emergencias. Las tripulaciones, hicieron comentarios positivos respecto de las medidas de seguridad previstas y aplicadas.</b></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

4.5. Seguridad para el público				
	A	B	C	D
4.5.1. Esfuerzos realizados para informar y educar al público con respecto a la seguridad de los espectadores antes del rally	X			
4.5.2. Áreas restringidas encintadas		X		
4.5.3. Zonas para espectadores controladas		X		
4.5.4. Cantidad suficiente de policías / auxiliares de ruta con silbatos de alarma, sistemas AP, etc.		X		
<p><b>Observaciones:</b> <i>Hubo difusión adelantada de las medidas de seguridad dirigidas a los posibles asistentes a través de distintas formas.</i></p> <p><i>Bien definidos los sectores prohibidos para el público. Hubo un trabajo de encintado previo (cinta roja) que resultó eficiente y respetado por los espectadores.</i></p> <p><i>En todos los tramos existen sectores de buena visión y de características adecuadas para presenciar la prueba, que ayudan a cumplir con esta condición.</i></p> <p><i>El control de ubicación y movimiento de espectadores se logra con mayor efectividad, al tener la posibilidad de revisarlo y corregirlo, si es necesario desde el helicóptero.</i></p>				

4.6. Equipamiento utilizado para controlar al rally				
	A	B	C	D
4.6.1. Carácter adecuado y efectividad de auxiliares de ruta, chalecos de oficiales y otros medios de identificación de personal clave	X			
4.6.2. Carácter adecuado y efectividad de protección de Oficiales Deportivos en zonas de control con respecto a inclemencias meteorológicas		X		
4.6.3. Protección de equipamiento de cronometraje, células fotoeléctricas, etc., con respecto a movimientos accidentales		X		
4.6.4. Lugares de control marcados claramente y protegidos mediante cercos o cintas, perfectamente resguardados		X		
4.6.5. Señales (pancartas) utilizadas conforme al Reglamento	X			
4.6.6. Vehículos y personal de seguridad y de rescate en estrecha proximidad respecto de la largada de las PE's	X			
<p><b>Observaciones:</b> <i>Los oficiales del rally estuvieron identificados con chombas del CUR, las personas asignadas a puestos de control con chalecos color naranja.</i></p> <p><i>Los servicios de seguridad, bien situados en los zonas de largada de las PE's y puntos intermedios</i></p> <p><i>Pancartas visibles, colores y figuras, según regulaciones FIA, posición y distancias de ubicación, bien.</i></p> <p><i>Otros sectores como ser: marcado de cubiertas, áreas de repostaje, zona técnica, reagrupamientos, bien definidos y señalizados.</i></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

4.7. Comunicaciones				
	A	B	C	D
4.7.1. Comunicación permanente con el Director de Carrera y con cada Jefe de Tramo, punto intermedio y punto de seguridad de PE y control de final / stop de PE	X			
4.7.2. Comunicación entre el Control del Rally y los Responsables de Seguridad.	X			
4.7.3. Comunicación entre el Control del Rally y los autos de seguridad de apertura	X			
4.7.4. Comunicación entre el Control del Rally y las autoridades de Codasur		X		
4.7.5. Comunicación entre el Control del Rally y el Responsable de los Resultados.	X			
<p><b>Observaciones: El contacto entre la dirección de la prueba y los responsables de las principales funciones resultó eficiente y seguro.</b>  <b>Se dispuso del uso de teléfonos móviles como recurso de apoyo</b>  <b>Muy valiosas la comunicaciones con la tripulación del helicóptero. Facilitó la aplicación de acciones rápidas cuando fue necesario.</b></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

## 5. MEDIOS

5.1. Instalaciones para Medios				
	A	B	C	D
5.1.1. Adecuación, ubicación y tamaño del Centro de Medios principal		X		
5.1.2. Seguridad		X		
5.1.3. Proceso de acreditación de medios		X		
5.1.4. Instalaciones disponibles en el Centro de Medios principal		X		
5.1.5. Estacionamiento de autos pertenecientes a los Medios		X		
5.1.6. Competencia y experiencia del Responsable de Prensa	X			
5.1.7. Conocimiento y competencia del personal		X		
5.1.8. Pases, distintivos y chalecos para fotógrafos / TV		X		
5.1.9. Información provista antes de la prueba		X		
5.1.10. Información disponible durante la prueba – contenido y velocidad de recepción	X			
5.1.11. Uso de Internet como herramienta de comunicación		X		
5.1.12. Actitud y comportamiento generales del personal de los medios durante la prueba		X		
<p><b>Observaciones: El servicio en la centro de prensa dispuesto por organizador, cumplió con capacidad y de buena manera con los requerimientos de los medios acreditados. Responsable de prensa, Marcelo Della Torre, aportó conocimientos y experiencia en los detalles de organización y del campeonato. Información durante la prueba, muy activa y actualizada desde tablero oficial y de los resultados on line, ambos disponibles en la página oficial del organizador. Comportamiento del personal de prensa que asistió al evento, sin inconvenientes.</b></p>				

5.2. Conferencia de Prensa previa				
	A	B	C	D
5.2.1. Ubicación adecuada, preparación del lugar		X		
5.2.2. Asistencia de pilotos		X		
5.2.3. Elección de posiciones de largada		X		
5.2.4. Presencia de la prensa, valor e interés de las preguntas formuladas		X		
<p><b>Observaciones: Se desarrolló en una "globa" acondicionada al efecto, facilitada por uno de los auspiciantes. Razonable ubicación Correcta presentación de los pilotos y del procedimiento de elección de posiciones de largada, bien conducida por el presentador</b></p>				

5.3. Largada Ceremonial				
	A	B	C	D
5.3.1. Adecuación de la ubicación		X		
5.3.2. Banderas de la FIA y Codasur desplegadas, Logo del Campeonato	X			
5.3.3. Actividades promocionales		X		
5.3.4. Presencia de autoridades	X			
5.3.5. Presencia de espectadores		X		
5.3.6. Calidad, puntualidad y presentación en general		X		
<p><b>Observaciones: Buena ubicación del lugar en que se realizó la ceremonia, cercano a la sede del rally. Presencia de las máximas autoridades de Lavalleja Regular presencia de público Animada presentación de los pilotos, buena conducción.</b></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

5.4. Conferencia de Prensa al finalizar las etapas				
	A	B	C	D
5.4.1. Ubicación adecuada		(X)		
5.4.2. Preparación		(X)		
5.4.3. Asistencia		(X)		
5.4.4. Interés y valor del debate y las preguntas formuladas		(X)		
<b>Observaciones: No se programan</b>				

5.5. Premiación Final				
	A	B	C	D
5.5.1. Carácter adecuado de la ubicación		X		
5.5.2. Banderas de la FIA y Codasur desplegadas	X			
5.5.3. Premios presentados a los tres pilotos ganadores en un podio	X			
5.5.4. Presencia de espectadores		X		
5.5.5. Calidad y presentación en general		X		
<p><b>Observaciones: La premiación se realizó en el ruedo del Parque Rodó, sede del evento. Fueron premiados los tres primeros ubicados por clase y en la clasificación general. A la vez se realizó la premiación de los clasificados en las tres primeras posiciones del Campeonato FIA - Codasur absoluto y en sus respectivas clases. Se contó con la presencia de autoridades del departamento de Lavalleja, de Codasur, del Automóvil Club del Uruguay y del Club Uruguayo de Rally. Buena asistencia de público, siguió con interés la ceremonia. Trofeos y presentación general de buena calidad.</b></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

## 6. ELEMENTOS TECNICOS

6.1. Controles de verificación antes del rally				
	A	B	C	D
6.1.1. Carácter adecuado de la ubicación		X		
6.1.2. Carácter adecuado de las condiciones de trabajo y de los equipos provistos (elevadores, mesas de trabajo, iluminación, etc.)		X		
6.1.3. Tiempo suficiente asignado para que se lleven a cabo todos los controles		X		
6.1.4. Flujo parejo de autos, posibilidad de verificar varios autos en el mismo momento		X		
6.1.5. Acceso bien protegido y resguardado	X			
<p><b>Observaciones: Espacio suficiente para verificar varios autos al mismo tiempo. Lugar cubierto, buen piso, fosas disponibles</b>  <b>Equipamiento para realizar las tareas, normales.</b>  <b>Bien fijados los tiempos establecidos de presentación de los autos, flujo correcto. No hubo atrasos</b>  <b>Recinto del ejército, acceso controlado y vigilado.</b>  <b>Buen trabajo de los técnicos locales.</b></p>				

6.2. Áreas de marcación y control de neumáticos -				
	A	B	C	D
6.2.1. Área de marcación y/o control de neumáticos ubicada inmediatamente después de la salida del Parque de Servicio	X			
6.2.2. Áreas de control de marcas de neumáticos ubicada cerca del CH de entrada al Parque de Servicio		X		
6.2.3. Señales de marcado y control utilizadas conforme al reglamento		X		
<p><b>Observaciones: El marcado de neumáticos estuvo ubicado a la salida de los Parques de Servicio, sin inconvenientes.</b>  <b>El control se realizó en la zona de espera previa al ingreso a las asistencias y en la zona técnica, buen control.</b>  <b>Pancartas de señalización reglamentarias.</b></p>				

6.3. Parque Cerrado / Zona Técnica				
	A	B	C	D
6.3.1. Parque Cerrado: carácter adecuado de la ubicación, cerca de los puntos de largada y final y del Parque de Servicio	X			
6.3.2. Reagrupamiento ubicaciones adecuadas espacio, cerramiento.		X		
6.3.3. Reagrupamientos. Control de entrada y salida de las tripulaciones		X		
6.3.4. Zonas técnicas ubicada cerca del CH de entrada al Parque de Servicio – Espacio adecuado y tiempo asignado suficiente	X			
6.3.5. Parque Cerrado, Reagrupamientos, Zonas Técnicas, bien custodiadas	X			
<p><b>Observaciones: Parque Cerrado nocturno, colindante al Parque de Servicio, espacio suficiente, bien ordenado. Ingreso y salida normal.</b>  <b>Áreas de reagrupamiento y zonas técnicas, sectores amplios, sin inconvenientes</b>  <b>Todas las áreas custodiadas</b></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

6.4. Área de reabastecimiento de combustible				
	A	B	C	D
6.4.1. Ubicadas en la salida del Parque de Servicio		X		
6.4.2. Puntos de entrada y salida convenientes	X			
6.4.3. Protección, exclusión de personas no autorizadas	X			
6.4.4. Condiciones de superficie, protección con respecto a inclemencias climáticas		X		
6.4.5. Equipamiento adecuado para extinción de incendios,		X		
6.4.6. Señales utilizadas conforme al reglamento		X		
6.4.7. Señales de advertencia mostradas prominentemente		X		
<p><b>Observaciones:</b> <i>Espacio y ubicación muy adecuada también dentro del predio base del rally, muy seguro y controlado, No hubo presencia de personas no autorizadas en el sector.</i></p> <p><b>Señalización:</b> <i>pancartas reglamentarias.</i></p> <p><b>Prevención contra incendios de acuerdo al riesgo de la operativa, personal con experiencia.</b></p>				

6.5. Servicios remotos, reabastecimiento de combustible, asistencia (si se los utiliza)				
	A	B	C	D
6.5.1. Cumplimiento con el reglamento		X		
6.5.2. Ubicación adecuada, tamaño, superficie, condiciones de trabajo		X		
6.5.3. Oficiales Deportivos para control, capacidad de extinción de incendios, etc.	X			
6.5.4. Calidad y eficiencia generales		X		
6.5.5. Señales utilizadas conforme al reglamento		X		
<p><b>Observaciones:</b> <i>Servicio remoto de reabastecimiento de combustible en ambas etapas, espacio debidamente preparado, trabajo de los equipos ordenado.</i></p> <p><b>Oficiales del organizador verificando condiciones reglamentarias, registro filmado de las tareas</b></p>				

6.6. Controles de verificación después del rally				
	A	B	C	D
6.6.1. Ubicación adecuada, seguridad y privacidad.		X		
6.6.2. Espacio suficiente como para verificar varios autos al mismo tiempo		X		
6.6.3. Eficiencia del sistema utilizado para trasladar los autos desde el Parque Cerrado final bajo supervisión		X		
6.6.4. Tiempo suficiente asignado para llevar a cabo los controles requeridos		X		
6.6.5. Condiciones de trabajo y equipamiento adecuados (elevadores, mesas de trabajo, etc.)		X		
6.6.6. Acceso bien protegido y controlado	X			
6.6.7. Cantidad suficiente, equipamiento y aptitud de los técnicos		X		
<p><b>Observaciones:</b> <i>Lugar, el mismo que la verificación inicial, seguridad, privacidad y condiciones de trabajo buenas</i></p> <p><b>Se efectuó la verificación de los autos clasificados de acuerdo a lo requerido por los Comisarios Deportivos.</b></p> <p><b>El traslado de los autos fue normal.</b></p> <p><b>No hubo inconvenientes con el tiempo disponible para cumplir con los controles</b></p>				

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable

### **ELEMENTOS POSITIVOS – POR ENCIMA DEL PROMEDIO**

- . Organización general, buen planeamiento, consideración en detalles y con el tiempo debido de las actividades a tener en cuenta. Objetivos claros y practicables.**
- . Región muy adecuada para competencias de rally.**
- . Sede del evento, amplia, bien distribuidos los sectores según la operativa.**
- . Caminos de las pruebas especiales elegidos con criterio de rally. Presentación esmerada.**
- . Monitoreo del desarrollo de la prueba, comunicaciones seguras y eficientes**
- . Horarios bien estimados, compromiso con su cumplimiento**
- . Seguimiento desde el desde helicóptero**
- . Grupo de trabajo numeroso y con vasta experiencia**
- . Apoyo y presencia de las autoridades gubernamentales en todos los actos programados**
- . Documentación, buena presentación, contenido según regulaciones**
- . Énfasis en llegar con Instrucciones referidas a seguridad al público asistente**

### **ÁREAS QUE NECESITAN MEJORAMIENTO**

- . Incluir los datos faltantes en el Libro de Ruta**
- . Largada promocional – cuando esté remodelado el lugar, volver al centro de la ciudad.**

## NOTAS ADICIONALES Y COMENTARIOS

El Club Uruguayo de Rally cumplió nuevamente con una muy buena organización de esta prueba, condición que tiene como objetivo principal dentro de su programación y para la que dispone los mayores recursos a su alcance orientados a ese fin.

Con el tiempo debido se estructuró un detallado plan de trabajo que incluyó todos los puntos y requerimientos que demanda un rally de características internacionales. Para su cumplimiento se dispuso de un grupo de trabajo con conocimientos, muy motivado por alcanzar un buen resultado final, y que se pudo observar, bien coordinado por los directivos con mayor experiencia.

Un agregado especial para el logro de estas metas lo constituye el apoyo que en alta dimensión le brinda a la organización la intendencia de Lavalleja. Facilitarle los predios, preparación de los caminos y los equipos necesarios para las tareas, la presencia incondicional en todos los actos que hacen al evento, son algunos de los aportes

En el aspecto deportivo se dispuso de un formato muy completo y desafiante, así lo vieron los competidores, con cambios en el tipo y dificultades de los caminos y muy competitivo.

Se incluyó en esta edición una Súper Especial nocturna, que atrajo una interesante cantidad de espectadores. No resultaron positivos, el hecho del recorrido que se dispuso, que si bien fue interesante para su disputa, no permitía mayor continuidad al espectáculo debido al intervalo necesario entre autos (4 minutos), y tampoco ayudó al lucimiento la mínima iluminación del escenario.

**Eficiente y segura la dirección de la carrera**

Buenas comunicaciones, concentración de los responsables en el cumplimiento de sus funciones, y oficiales deportivos con dilatada experiencia, resultaron garantía en el manejo de la prueba. El accionar ante las diferentes situaciones surgidas por el accidente en la PE4, demostró la preparación de la organización ante condiciones no anunciadas y de emergencia

**Muy activa y actualizada la información transmitida a través del sitio oficial**

**Documentación completa y de muy buena presentación.**

**Condiciones de seguridad, mucha dedicación de la organización en este tema, acatamiento de los espectadores a las directivas.**

**En general pareció haber menor cantidad de espectadores que en ediciones anteriores.**

**Fue más baja que en años precedentes la participación de tripulaciones extranjeras.**

**Atenciones ofrecidas a competidores, autoridades y visitantes, excelentes y muy respetuosas**

**Andrés Castelo  
Observador Codasur**

## ESTADÍSTICAS

Nombre: XXIII Rally del Atlántico  
 Lugar: Minas – Lavalleja (URY)  
 Fecha: 25 al 27 de noviembre de 2016  
 Campeonato FIA Codasur de Rally

### Cantidad de autos

GRUPOS	INSCRIPTOS	QUE LARGARON	QUE LLEGARON AL FINAL
Clase RC2	4	4	4
Clase RC2N	11	14	7
Clase RC3	--	--	--
Clase RC4	13	10	6
Clase RC5	16	12	5
<b>Total</b>	<b>44</b>	<b>40</b>	<b>22</b>

### Nacionalidad de las tripulaciones inscriptas

Argentina : 3	Paraguay : 4
Bolivia : 1	Uruguay: 36
Brasil : 0	
Chile : 0	

### Datos de los Tramos Cronometrados

PE más larga	PE 2/4	Arbelo – Camino Barriga Negra	38.90 Km
PE más corta	PSE 1	Cerro Artigas	3.00 Km
PE más rápida	PE 9	La Lata - Cuatro Vientos II	108.24 Km/h
PE más lenta	PSE 1	Cerro Artigas	63.45 Km/h

### Detalles del itinerario

TRAMO	DISTANCIAS DE ENLACES km	TRAMOS PRUEBAS ESPECIALES km	TOTAL km	% PE's DE LA ETAPA	% DE PE's TOTAL
ETAPA 1	62.40	129.00	191.40	67.4	
ETAPA 2	107.20	96.20	203.40	47.3	
<b>TOTAL</b>	<b>169.60</b>	<b>225.20</b>	<b>394.80</b>		<b>57.0</b>

A – Supera el standard    B – Conforme con el standard    C – Debajo del standard    D - Inaceptable