



# MANUAL DE SEGURIDADE

XX RALLYE EXEMPLO 2016

## INTRODUCCION

Benvidos ó XX Rallye de Exemplo 2016.

Este manual de seguridade ten como misión servir de ferramenta para o control e posible utilización en caso de emerxencia. Todos os oficiais da proba e persoal colaborador externo deben atender de maneira escrupulosa as medidas de seguridade propostas neste manual de seguridade. Detrás da elaboración deste documento, está o traballo de varios meses dos oficiais e responsables de garantir a seguridade deste evento.

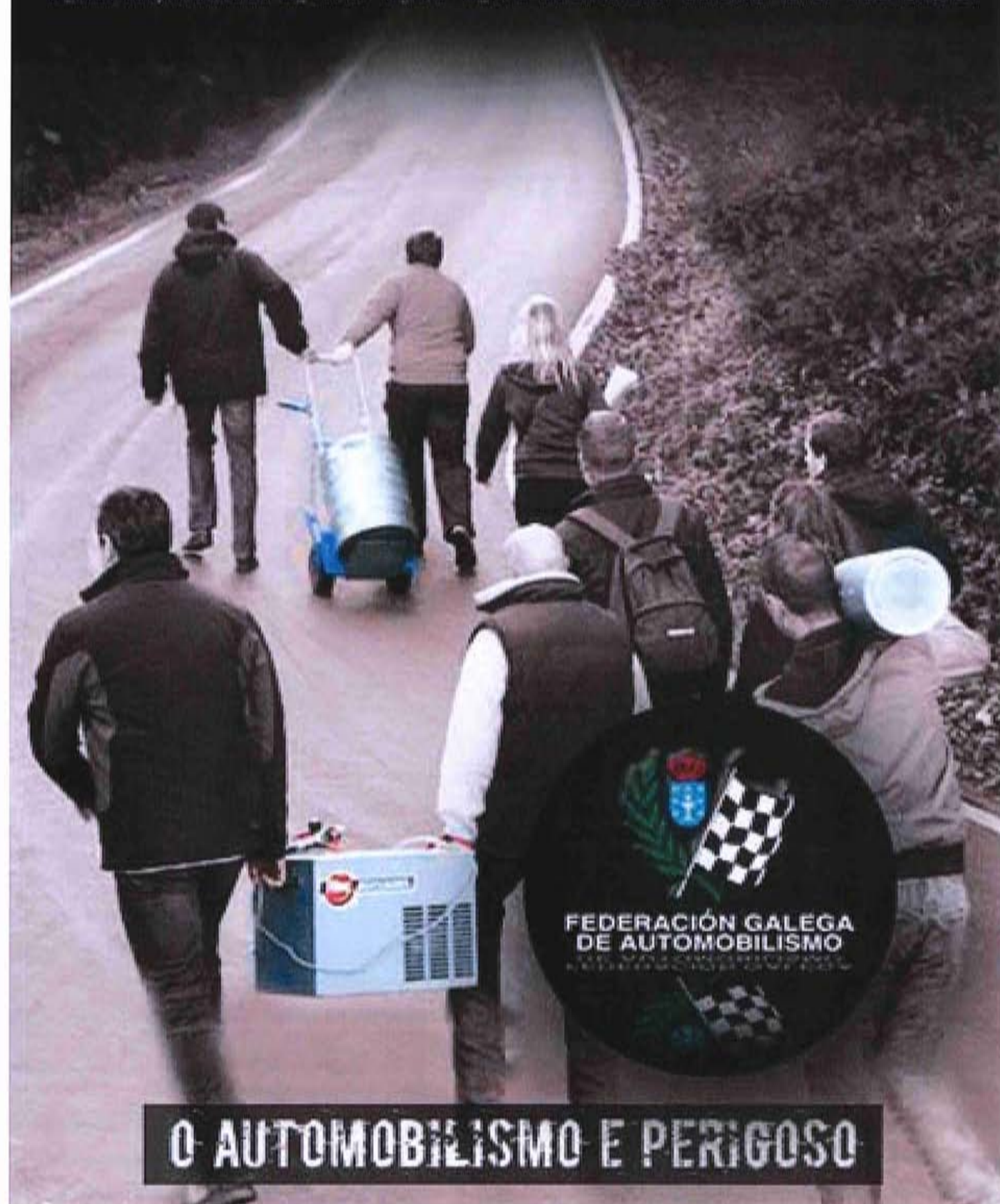
Agradecemos desde a organización da proba que sexa lido detalladamente, e no caso de que algunha parte do manual necesite unha explicación adicional, pídana para garantir a boa marcha desta proba.

A correcta aplicación das instrucións que os oficiais recibirán a través deste libro van garantir a celebración da proba, coas mellores condicións de seguridade posibles, para o público, oficiais e deportistas.

Este manual foi confeccionado con antelación suficiente para que o seu desenvolvemento e posta en práctica realícese sen dificultades, por iso, poden xurdir algúns pequenos cambios nas formulacións iniciais que deberán ser emendados e informados nas reunións previas á celebración da proba.

# ALCOE TOLERANCIA CERO

EMBRIAGATE CO ESPECTACULO NON CO ALCOE



O AUTOMOBILISMO E PERIGOSO

# NON DISTRAIAS AOS PILOTOS

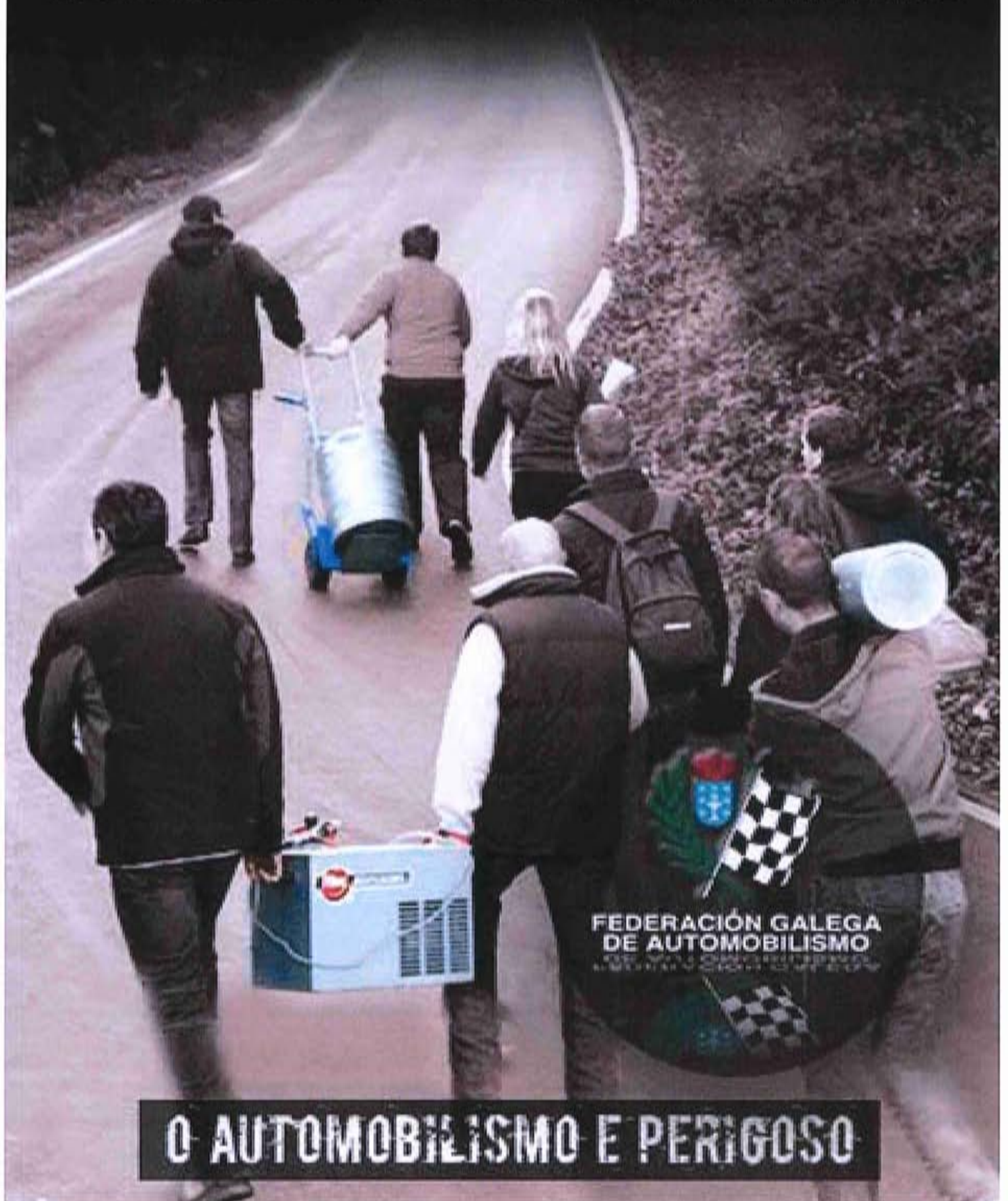
## RESPECTA AS DISTANCIAS DE SEGURIDADE



### O AUTOMOBILISMO E PERIGOSO

# AL COHOE TOLERANCIA CERO

EMBRIAGATE CO ESPECTACULO NON CO AL COHOE



FEDERACIÓN GALEGA  
DE AUTOMOBILISMO

RODRÍGUEZ VILA, JOAQUÍN  
ALVARO VILA, JOAQUÍN

O AUTOMOBILISMO É PERIGOSO

# RESPECTA AS ZOAS DE SEGURIDADE OS PILOTOS NON SON INFALIBLES



FEDERACIÓN GALEGA  
DE AUTOMOBILISMO



O AUTOMOBILISMO É PERIGOSO

# O TEU RALLYE E MOI ESPECIAL

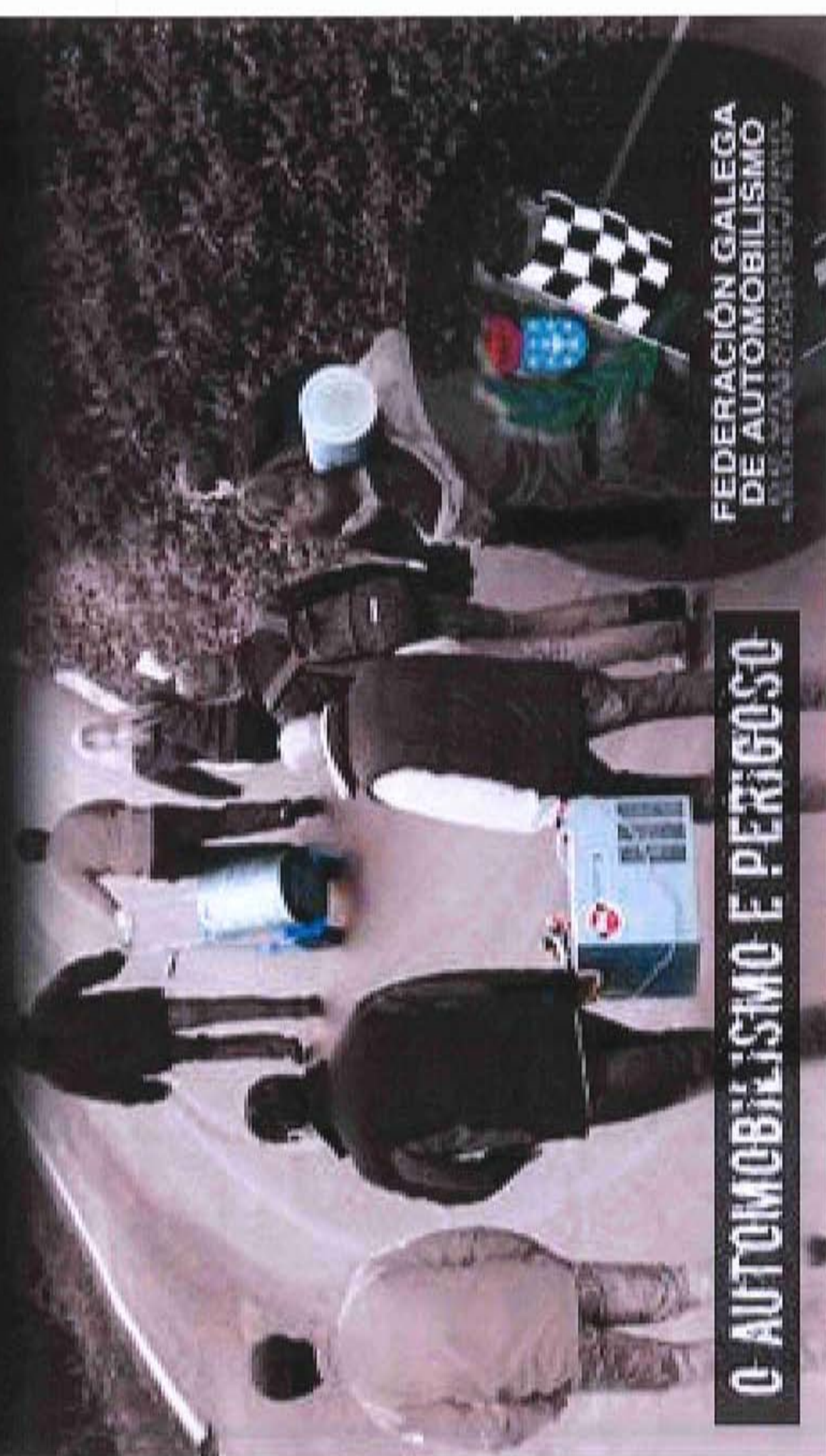
RESPECTAR AS NORMAS  
AXUDA A SUA CONTINUIDADE



O AUTOMOBILISMO É PERIGOSO

**ALCOHOL: TOLERANCIA CERO**

**EMBRAGATE SO ESPECTACULO NON SO ALCOHOL**



**O AUTOMOBILISMO É PERIGOSO**

**FEDERACIÓN GALEGA DE AUTOMOBILISMO**  
FEDERACIÓN GALEGA DE AUTOMOBILISMO



**NON DISTRAIAS AOS PILOTOS**

**RESPECTA AS DISTANCIAS DE SEGURIDADE**



**O AUTOMOBILISMO É PERIGOSO**



**FEDERACIÓN GALEGA  
DE AUTOMOBILISMO**

**RESPECTA AS ZOAS DE SEGURIDADE**

**OS PILOTOS NON SON INFALIBLES**



FEDERACIÓN GALEGA  
DE AUTOMOBILISMO

**O AUTOMOBILISMO É PERIGOSO**

**AÍ SOE TOLERANCIA ZERO**

**EMBRIGATE SO ESPECTACULO NON SO A ESCO**



**O AUTOMOBILISMO É PERIGOSO**

**FEDERACION GALEGA  
DE AUTOMOBILISMO**

# O TEU RALLYE É MOI ESPECIAL

## RESPECTAR AS NORMAS AXUDA A SUA CONTINUIDADE



FEDERACIÓN GALEGA  
DE AUTOMOBILISMO

### O AUTOMOBILISMO É PERIGOSO

## DIRECCION DO COMITÉ ORGANIZADOR

Durante as semanas previas á celebración da proba, a oficina do comité organizador estará situada en:

Escudería \_\_\_\_\_

Rúa \_\_\_\_\_

Numero \_\_\_\_\_

Código Postal \_\_\_\_\_

Cidade \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

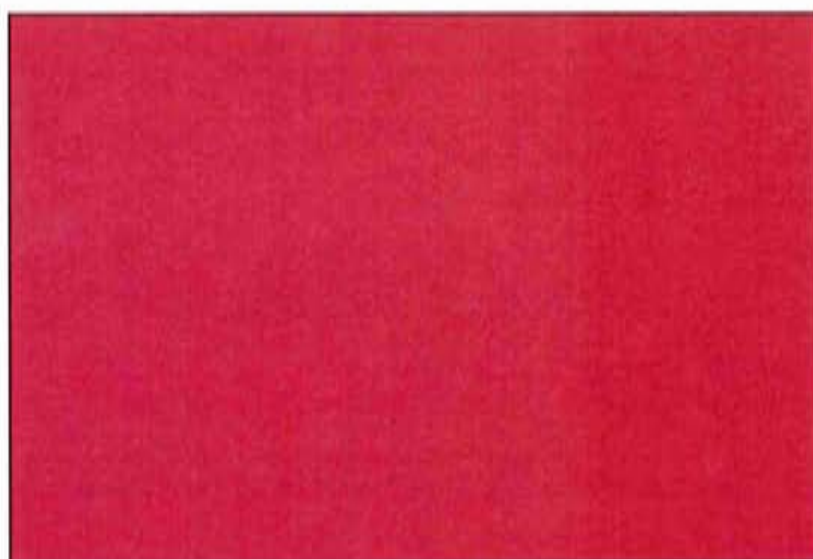
Persoa de contacto \_\_\_\_\_

Móbil \_\_\_\_\_

Páxina web [www.escuderiadaproba.es](http://www.escuderiadaproba.es)

E-Mail [organizacion@escuderiadaproba.es](mailto:organizacion@escuderiadaproba.es)

(Insertar mapa)



# DIRECCION DE CARREIRA

Durante a celebración da proba, a oficina de dirección de carreira estará situada na seguinte dirección:

Rúa \_\_\_\_\_

Número \_\_\_\_\_

Cidade \_\_\_\_\_

Código Postal \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

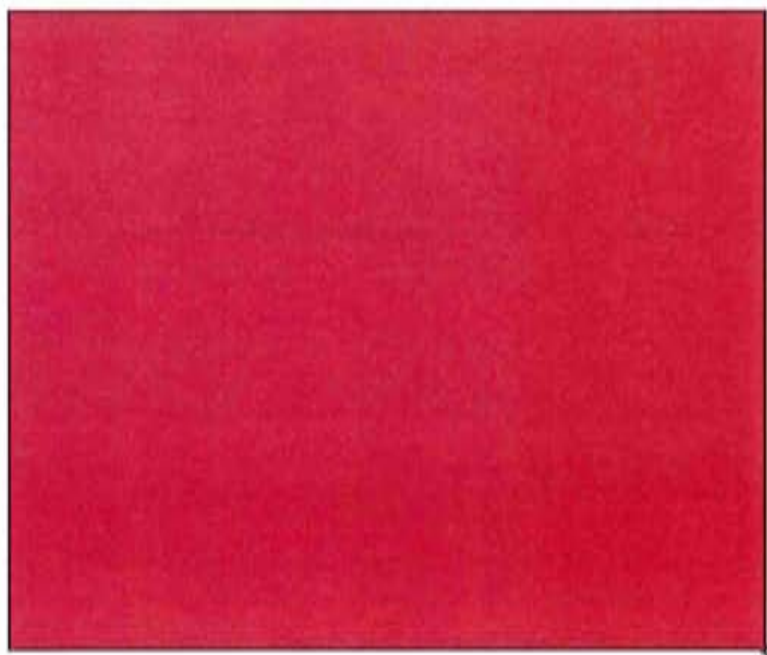
Na dirección de carreira atoparase o Director de Carreira, o director adxunto en base, xefe de comunicacións, o xefe de seguridade vial e o secretario da proba.

O acceso á oficina de dirección de carreira está restrinxido aos oficiais autorizados, a organización pon a disposición da prensa o seguinte número de teléfono dispoñible

Oficial relacións coa prensa \_\_\_\_\_

Teléfono móbil \_\_\_\_\_

(insertar mapa)



## CADRO DE OFICIAIS RESPONSABLES

Cargo	Nome	Teléfono	Ubicación
Director de Carreira	D.		Oficiña Dirección de Carreira
Director Adxunto Oficina	D.		Oficiña Dirección de Carreira
Xefe de comunicacións	D.		Oficiña Dirección de Carreira
Xefe de seguridade vial	D.		Oficiña dirección de Carreira
Xefe de Treito A	D.		Treito A
Xefe de Treito B	D.		Treito B
Xefe de Treito C	D.		Treito C
Xefe de Treito D	D.		Treito D
Xefe seguridade A	D.		Treito A
Xefe seguridade B	D.		Treito B
Xefe seguridade C	D.		Treito C
Xefe seguridade D	D.		Treito D
Médico Coche R1 FGA	D.		Treitos A e C
Médico Coche R2 FGA	D.		Treitos B e D
Piloto R1 FGA	D.		Treitos A e C
Piloto R2 FGA	D.		Treitos B e D
Control Stop Treito A	D.		Treito A
Control Stop Treito B	D.		Treito B
Control Stop Treito C	D.		Treito C
Control Stop Treito D	D.		Treito D
Xefe de C. Técnicos	D.		
Presidente C. Deportivos	D.		
Oficial Megafonía 1	D.		Caravana
Xefe Seguridade Carretera	D.		Caravana
Oficial Megafonía 2	D.		Caravana
Comisario Seguridade FGA	D.		Caravana
Director Adxunto coche 0	D.		Caravana
Coche 00	D.		Caravana
Oficina Permanente			Oficiña
Xefe de parque Pechado	D.		Parque pechado
Xefe de parque Traballo	D.		Parque traballo
Xefe Operativo Garda Civil	D.		

## CADRO TELÉFONICO DE INTERESE

Centro	Lugar	Teléfono
Hospital 1	Concello 1	
Hospital 2	Concello 2	
Centro saúde 1	Concello 1	
Cuartel Garda Civil 1	Concello 1	
Cuartel Garda civil 3	Concello 3	
Parque Bombeiros 1	Concello 1	
Protección civil 1	Concello 1	
Proteccion civil 2	Concello 2	
Grúas A	Concello 2	
Grúas B	Concello 1	
Cruz Vermella	Concello 3	
SOS Galicia		
Policia Local 1		
Policia Local 2		
Policia Local 3		
Tráfico		
...		
...		



## Itinerario Horario

Sector	C.H.	Descripcion	Km.TC	Km.Enlace	Tempo	Hora
1	1	Salida parque pechado		3,800	00:15	8:00
1	2	Entrada parque Trabajo		5,400	00:20	8:20
1		Parque de Trabajo			0:10	
1	3	Salida Parque Trabajo				8:30
1	4	CH A-1		6,250	0:25	8:55
1	5	Treito A-1	11,800		0:03	8:58
1	6	CH B-1		10,300	0:45	9:43
1	7	Treito B-1	6,750		0:03	9:46
1	8	Reagrupamento A		22,600	0:25	10:11

## Peche de Treitos

Treito	Peche	Apertura
A-1	7:00	NON
B-1	7:30	NON
A-2	Pechado	14:30
B-2	Pechado	15:00
C-1	16:00	NON
D-1	17:00	NON
C-2	Pechado	20:30
D-2	Pechado	21:00

Os horarios efectivos e reais de peche de treitos deben ser respetados sen diferencias co plantexado no cadro, ademáis do peche, á hora sinalada, todo o equipo de cronometraxe, sinalizadores, puntos de radio interno, comunicacións, medios de soporte ó treito tipo ambulancias, médicos, guindastres, deben estar correctamente ubicados e preparador para intervir se fora o caso.

O persoal de treito, debe prever un horario de reunión con antelación para evitar ningún retraso no peche.

## Caravana de seguridade

Lugar	Seguridade treito	Megafonía 1	Xefe Seguridade	Observador FGA	Garda Civil	Megafonía 2	Seguridade FGA	Director coche 0	1
Saída	XXX	XXX	7:30	XXX	XXX	XXX	XXX	7:50	8:00
A-1	7:30	7:45	8:00	8:05	8:05	8:10	8:15	8:20	8:30
B-1	8:00	8:15	8:30	8:35	8:35	8:40	8:45	8:50	9:00
Reagrupa	XXX	XXX	9:00	XXX	XXX	XXX	XXX	9:20	9:30
A-2	11:00	11:15	11:30	11:35	11:35	11:40	11:45	11:50	12:00
B-2	11:30	11:45	12:00	12:05	12:05	12:10	12:15	12:20	12:30
Reagrupa	XXX	XXX	12:30	XXX	XXX	XXX	XXX	12:50	13:00
C-1	15:00	15:15	15:30	15:35	15:35	15:40	15:45	15:50	16:00
D-1									16:30
Reagrupa									17:00
C-2									19:00
D-2									19:30
Final									21:00

- Se recomenda os oficiais da caravana estar no treito a disposición do director de carreira an canto lles sexa posible. Adiantando a sua chegada o treito canto tempo poidan.
- Os coches do Xefe de Seguridade e coche 0 deberán facer o itinerario o completo, o resto será opcional de acordo coas instrucións puntuais de dirección de carreira, aínda que é recomendado que tódolos vehículos sigan o itinerario ó completo.
- A saída do vehículo do observador é a criterio do mesmo, pero en caso de tomar saída deberá respeitar o cadro horario.
- O Horario de saída do vehículo da Garda Civil de tráfico debe ser consensuado co oficial encargado do operativo. (recomendado 25 min)
- O vehículo megafonía 1 e megafonía 2 repetirán de xeito continuo as mensaxes de concienciación para o público.
- En cada vehículo poderán viaxar un máximo de dúas persoas, coa correspondente licenza.
- Todos os vehículos deben ir dotados de sinalización luminosa de emerxencia. E serán obrigatoriamente vehículos de serie.

### Cadro Licenzas para oficiais dos vehículos da Caravana

Coche	Piloto	Acompañante	Radio D. Carr.
Megafonía 1	OD	OD	Recomendado
Xefe Seguridade	DC	OD	Obrigatorio
Observador FGA	OBS	OD	
Megafonía 2	OD	OD	Obrigatorio
Seguridade FGA	DC	OD	Obrigatorio
Director Adxunto 0	DC	OD	Obrigatorio
Coche 00	OD	OD	Obrigatorio

E obrigatorio que cando menos, un dos dous ocupantes de cada vehículo, teña experiencia previa en labores similares.

## Funcións dos vehículos de Caravana de Seguridade.

### **Xefe Seguridade de Treito:**

O Xefe de seguridade de treito deberá levar o vehículo equipado con material preciso para as tarefas de peche e sinalización para as zonas de público.

Sale ó treito unha antes do coche número 1, deberá deixa-lo treito pechado o seu paso, as cintas colocadas e os cruces pechados. Retirá do treito calquera vehículo non autorizado, para facelo, irá levando diante de el a calquera vehículo que tope, sempre no sentido da marcha do treito, asegurándose que detrás de él non queda ningún.

Debe deixar tras de sí, os comisarios de ruta e puntos de radio colocados e funcionando debidamente, en caso de topar algún obstáculo no treito, deberá retiralo. Será o primeiro e máximo responsable do cumprimento do plan de seguridade no seu treito.

### **Megafonía 1:**

Sairá a treito 45 minutos antes do participante número 1. Equipado con material de peche e sinalización, cintas, estacas etc... revisará e asegurará o cumprimento do plan de seguridade, informará mediante mensaxes normalizados da comisión galega de +seguridade ó público. Comprobará o peche correcto de todo o treito e informará vía radio a dirección de carreira ao remate do percorrido polo mesmo do estado de colocación a asistencia de público. No caso de detectar alguna zoa especialmente masificada de espectadores, deberá informar do punto kilométrico da mesma.

### **Xefe de seguridade Vial:**

Tomará saída 30 minutos antes do participante número 1. É o máximo responsable do estado do treito en ese momento, razón pola cal, ante unha alteración significativa da colocación adecuada do público, terá a obriga de deterse e corrixir o problema, non desistindo na súa actitude hasta deixar perfectamente ubicado a todo-los afeccionados. No caso de detectar un problema coa ubicación do público, e non ser quen de resolvelo, pedirá ó director de carreira que anticipe a saída do vehículo de tráfico para solicitar a súa colaboración no punto en cuestión, e si o considera preciso, tamén adiantará a saída do vehículo de megafonía 2, para facer de este xeito, unha tarefa de responsabilidade compartida e apoio a labourea dos oficias comisarios no punto en cuestión. Unha vez que chegue a meta, informará a dirección de carreira do estado e da idoneidade para lanzar a saída.

Levará material de reserva a bordo, tipo extintores, emisoras, cinta, cartéis, chalecos para comisarios de ruta, etc...

## **Megafonía 2:**

Tomará a saída 20 minutos antes do participante número 1. A tarefa a desempeñar por este vehículo é de vital importancia, xa que estes intres é cando se produce a maior afluencia de público. Mensaxes claros e de concienciación normalizados. Prestará tamén apoio os vehículos de caravana que estén facendo labores de colocación de público si fora preciso, ó xefe se seguridade se aínda non rematou o treito. No caso improbable, de topar unha zona con público mal ubicado, deberá deterse e arranxar o problema, acotando con cinta a zona a salvar, e solicitar apoio do comisario de seguridade FGA, e do coche 0 se fora preciso a través do director de carreira se non é quen de solventa-lo problema.

## **Comisario Seguridade FGA:**

Tomará a saída 15 minutos antes que o participante número 1. A súa misión é a de verificar e dar o conforme para a celebración do treito cronometrado segundo as condición plantexadas no presente plan de seguridade.

A mensaxe cara ó publico, e que si este vehículo non pasa, o treito non se celebra, por este motivo, ó paso de este vehículo, o público deberá estar ubicado do mesmo xeito que cando pase o primeiro participante.

O comisario de seguridade deberá estar na meta antes de que tome partida o coche número 1, e informar a dirección de carreira do vosto bo para a celebración do treito.

No caso de ter que parar ó vehículo por invasión de zonas prohibidas ó publico, de xeito inmediato solicitará ó apoio do coche 0 do director adxunto, e de este xeito, arranxar o problema ou decidir sobre a non conveniencia da calebración do treito se chegado o caso non hai outra alternativa segura.

## **Director Adxunto Coche 0:**

A función do director en carretera e dar as órdes para que se dé inicio ó treito cronometrado, despóis de percorrer o mesmo e comprobar, xunto co resto de oficias da caravana, que as condicións de seguridade son as óptimas para a súa celebración. Sairá 10 minutos antes do participante número 1, se por motivos de lonxitude do treito ou complexidade do mesmo non dera tempo a chegar a meta en menos de 10 minutos, deberá adiantar a súa saída para que cando chegue a hora de saída do numero 1, dirección de carreira xa teña o conforme do director adxunto.

,No día anterior ó inicio da proba, os integrantes da caravana de seguridade, terán unha xuntanza de 30 minutos en dirección de carreira, co director da proba e o xefe de seguridade vial, co fin de coordinar correctamente a actuación. E esta xuntanza de traballo se solicitará a presenza do observador da FGA para que poida valorar de xeito informado a

actuación posterior de ditos oficiais, e tamán se convocará o responsable do operativo de seguridade da Garda Civil se é posible.

## Plan de comunicacións

As comunicacións por emisora son fundamentais para o correcto desenrolo da proba, se plantexan tres redes de comunicación activas, tendo como rede de emerxencia alternativa para cada unha de elas en caso de continxencias, as propias de telefonía móbil comercial.

### REDE DE DIRECCIÓN DE CARREIRA



Emisoras con comunicación cifrada e dotadas con GPS para a localización exacta dos oficiais.

## REDE INTERNA DE TREITOS



- Falar3n s3 os puntos de Saida, intermedio e control Stop.
- Os puntos R permanecer3n a escoita cumplimentando as plantillas de paso dos veh3culos, informando o xefe de seguridade de treito no caso de producirse alg3n percance.
- As comunicaci3ns deben ser claras e concisas, mantendo a calma en todo momento para que as mensaxes sexan claras e lexibles.
- E obrigatorio que cada punto, sexa ocupado cando menos por unha persoa con experiencia previa en outras probas.
- A ubicaci3n dos puntos de radio debe permitirilles unha visi3n di3fana da carretera.



## REDE DE PASE DE TEMPOS



A rede de pase de tempos cobra unha especial importancia en materia de seguridade para participantes xa que é unha rede aberta, con comunicación continua con cada posto, ó traballar en tempo real, a pantalla de control de dirección de carreira permite detectar a falla de un vehículo no momento en que chegue a meta un participante cun número que tomou saída con posterioridade a súa.

A rede de pase de tempos está conectada on-line coa páxina web [www.temposfga.es](http://www.temposfga.es) e permite os aficionados e medios de comunicación facer seguimento da carreira en tempo real.

## PRENSA

Nas semanas previas a celebración da proba, se fará especial fincapé en respeitar as medidas de seguridade propostas polo organizador.

Para chegar ó público con esta mensaxe, de xeito periódico, se emitirán notas de prensa dirixidas a prensa local, quen colabora para garantir que chegue a mensaxe as persoas lo lugar, menos acostumadas a estes eventos.

Se enviarán imaxes da campaña de sensibilización da FGA ós medios para a súa publicación.

O xefe de seguridade Vial da proba, ocupará xunto co Presidente do comité organizador, un lugar destacado na presentación da proba ós medios de comunicación, e recalcará a mensaxe de concienciación de seguridade.

## Seguridade Participantes

Os vehículos participantes serán sometidos a verificacións técnicas previas en materia de seguridade. Se prestará especial atención a elementos importantes como son extincións, xaula de seguridade, sistemas de sujeción dos participantes, equipamiento persoal de vestimenta ignífuga, etc...

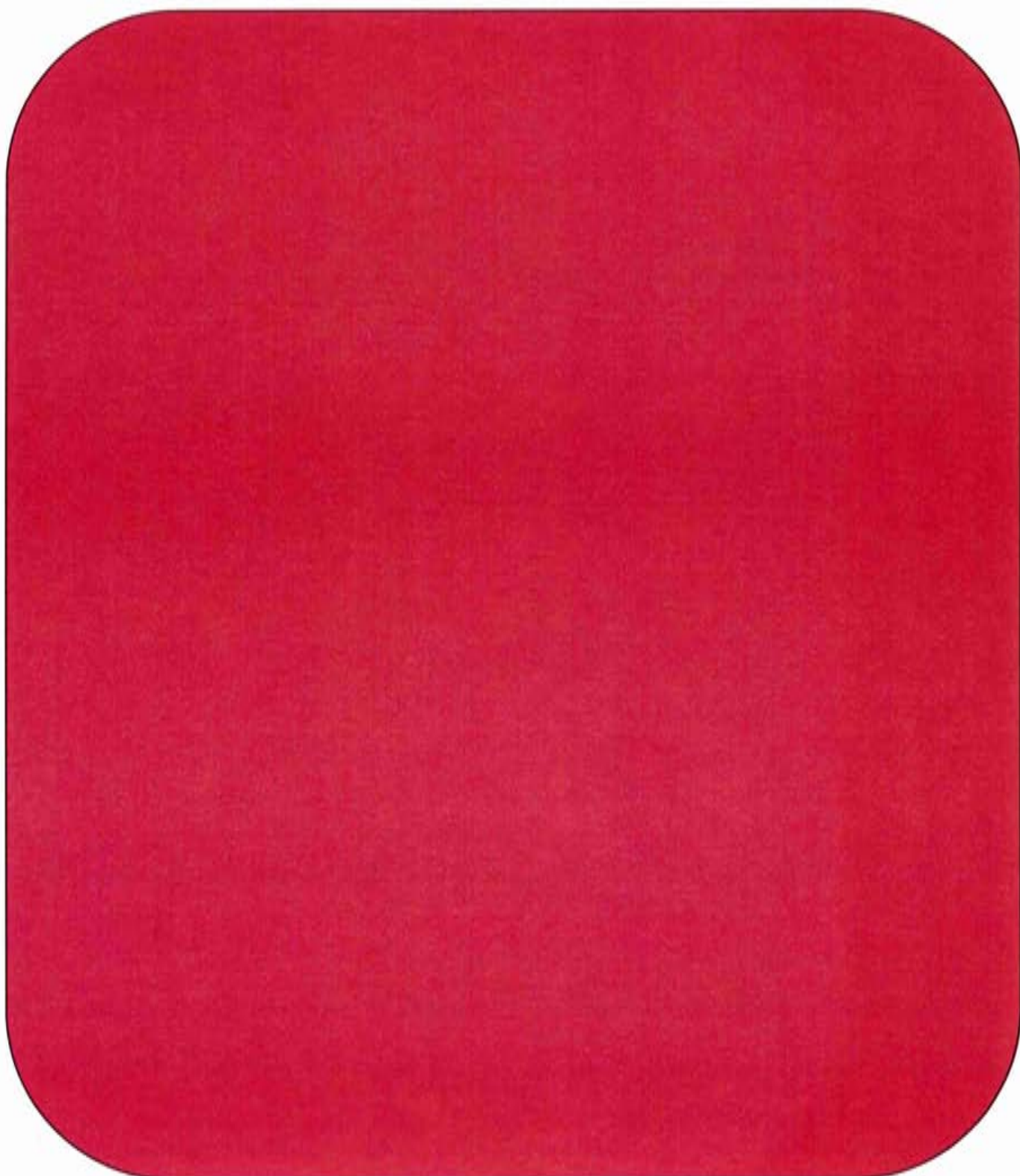
Durante o desenrolo da proba, por orde do director de carreira, o equipo de comisarios técnicos prestará atención ó posible deterioro dos vehículos participantes que poideran ter sufrido alguna saída de vía ou pequenos percances, e nos que a correceira quedase danada. Esta comprobación farase co fin de evitar que os vehículos presenten aristas cortantes que poideran agravar as consecuencias de un posible atropelo de espectadores.

## Vestimenta oficiais

Todos os oficiais que interveñen na proba, deberá ir correctamente identificados mediante petos reflectantes, en especial, aqueles que desenrolen a súa labor nas marxes da carretera ou en contacto directo cos vehículos participantes.

## MAPA XERAL DO RALLYE

(insertar mapa) Este mapa debe conter os treitos, a ubicación dos parques de traballo e parques pechados, os hospitais alertados e os centros de saúde que poidan atender urxencias menos graves.



## REFERENCIAS BÁSICAS DE SEGURIDADE APLICADAS NESTE PLAN DE SEGURIDADE

VELOCIDADE DA ZONA	ALTA			MEDIA			LENTA		
ALTURA DO PUBLICO SOBRE O NIVEL DA VIA	0 m.	+1 m.	+2 m.	0 m.	+1 m.	+2 m.	0 m.	+1 m.	2 m.
Sin protección	Prohibido 25 m	Prohibido 10 m.	Ok 1 m.	Prohibido 25 m.	Prohibido 10 m.	Ok	25 m.	10 m.	ok
Con Guardarrail	Prohibido 25 m.	Prohibido 10 m	Ok 1 m.	Prohibido 25 m.	Ok 10 m.	Ok	25 m.	10 m.	Ok
Con barreira de formigón	Prohibido 25 m.	OK 10 m.	OK 1 m.	Prohibido 25 m.	Ok 10 m.	Ok	25 m.	10 m.	Ok

## SEGURIDADE TREITO A

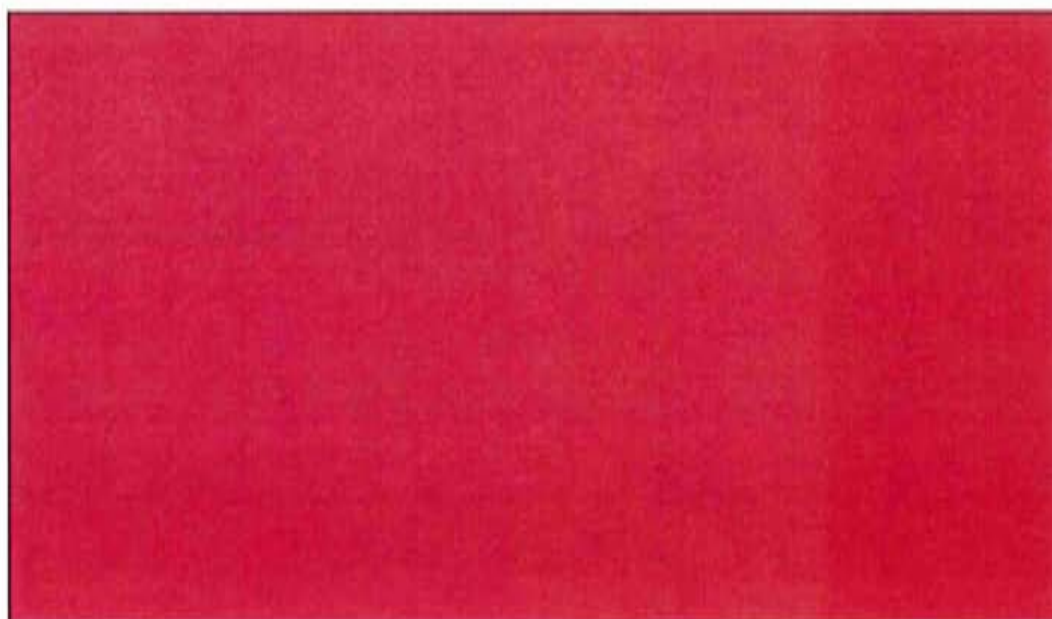
(REPETIR PARA CADA TREITO)

### HORARIOS

<b>Punto de reunión</b>	<b>Hora de reunión</b>	<b>Responsable</b>	<b>Hora de montaxe</b>	<b>Persoal convocado</b>
<i>Bar Pepe</i>	06:00	Xefe de Treito (650555555)	8:00	Cronometradores
<i>Gasolinera de repsol</i>	04:30	Xefe de Seguridade (650444444)	8:00	Comisarios ruta e montadores treito
<i>Saída Autopista</i>	06:00	Xefe de comunicacións (650333333)	8:00	Puntos de Radio
<i>Bar Pepe</i>	7:30	Xefe de Treito (650555555)	8:00	Ambulancias Coche R Bombeiros Gruas

Itinerario de evacuación treito

(inserir mapa de evacuación e sinalización)



CROQUIS DE SEGURIDADE

SEGURIDADE TREITO A-1				FOLLA Nº 1		
PUNTO KM.	DESCRIPCIÓN	MEDIOS HUMANOS		MEDIOS MATERIAIS		
		COMISARIOS	EMBORAS	VALLAS	CINTAS	OUTROS

## Distribución do libro de seguridade.

Este libro de seguridade é distribuído ós seguintes oficiais

Cargo	Nome
Director de Carreira	D.
Director Adxunto Oficina	D.
Xefe de comunicacións	D.
Xefe de seguridade vial	D.
Xefe de Treito A C	D.
Xefe de Treito B D	D.
Xefe seguridade A C	D.
Xefe seguridade B D	D.
Presidente C. Deportivos	D.
Comisario Deportivo 1	D.
Comisario Deportivo 2	D.
Médico Coche R1 FGA	D.
Médico Coche R2 FGA	D.
Piloto R1 FGA	D.
Piloto R2 FGA	D.
Xefe de C. Técnicos	D.
Servicio de Grúas	D.
Oficial Megafonía 1	D.
Xefe Seguridade Carretera	D.
Oficial Megafonía 2	D.
Comisario Seguridade FGA	D.
Director Adxunto coche 0	D.
Oficial Coche 00	D.
Observador FGA	D.
Xefe servizo Ambulancias	D.
Xefe Bombeiros	D.
Xefe Operativo Garda Civil	D.

Nota: No caso de conductores de Ambulancias, Camións de Bombeiros e Servizo de grúas, so se entregarán os apartados correspondentes os treito donde vaian a realizar as súas función.



## DECALOGO NUMERO 1 DE LA COMISION DE SEGURIDAD DE LA FEDERACION GALLEGA DE AUTOMOVILISMO. IMPLANTACION DE MEDIDAS PROPUESTAS.

### 1.- FORMACION Y COMUNICACIÓN.

- a) **Cursos de formación para oficiales**, se convocan para 2016 los siguientes cursos, con una duración de cinco horas cada uno de ellos, dirigidos a los siguientes oficiales y con el programa que se menciona:

#### .- JEFES DE TRAMO

- La función de un Jefe de Tramo.
- Comunicaciones en las carreras.
- Jerarquía de mando
- Seguridad para participantes
- Seguridad para público
- Coordinación y disposición de medios.

#### .- JEFES DE SEGURIDAD

- La función del Jefe de Seguridad Vial
- Libro de seguridad, la elaboración, su cometido, el contenido y la distribución.
- Comunicación en las carreras
- Adjuntos de seguridad en Tramo
- Jerarquía de mando
- Accesos para el público, "zonas recomendadas"
- Caravana de Seguridad
- El trato con el público, herramientas de ayuda en el control de masas

#### .- COMISARIOS DE RUTA

- La función de un comisario de ruta
- Puesto de vigilancia y control del comisario de ruta
- Comunicaciones en las carreras
- Jerarquía de mando
- Acreditaciones
- Trato con el público, herramientas de comunicación.





- b) Se ha implantado en la web de la FGA, una campaña de sensibilización mediante banners tipo GIF con los mensajes claros para el público, además, coincidiendo con el inicio de la temporada, se distribuirán a los medios de comunicación especializados los banners para hacer más extensible esta campaña, del mismo modo, a través de estos medios con amplio arraigo en las redes sociales, se divulgarán los contenidos de la campaña de manera masiva.

Para ellos se convocará reunión con los medios de información de internet, a través de sus informadores acreditados, y se les transmitirá el afán colaborador de la FGA con ellos, así como la conveniencia de establecer una vía de comunicación fluida entre la FGA y dichos medios.

## 2.- TRATAMIENTO Y CONTROL DE ACCESOS DEL PUBLICO.

- a) Iniciamos convenio de colaboración con empresas para la publicación y distribución de trípticos informativos sobre la correcta colocación del público, las medidas de seguridad que cada uno de los espectadores debe tener en cuenta, así como la manera correcta de actuar en caso de encontrarse con una actitud indebida por parte de otros espectadores. Para ello se habilita un número de teléfono único para todas las pruebas del campeonato, que será atendido por los departamentos de seguridad de cada una de las pruebas que se realicen.
- b) Información de accesos, se plantea a las organizaciones la elaboración de convenios de colaboración con entidades de la zona, tipo moto clubs, etc., para la señalización de accesos recomendados para el público. La mayor parte de los aficionados son residentes en otras zonas distintas de las de la celebración del rallye, ello motiva que se ubiquen en zonas donde ya hay aglomeración de público, al ver muchos coches aparcados, optan por esa alternativa en lugar de seguir buscando. Este problema se resolvería mediante la elaboración y colocación de carteles direccionales en las carreteras de la zona, y de esta manera el organizador puede dirigir a los espectadores a zonas más distribuidas en los tramos, contrarrestando así las aglomeraciones de personal en un mismo punto. Al dirigir al público hacia determinados accesos, podemos dejar libres las vías de evacuación o cuando menos, dejarlas con la menor afluencia posible. También es muy importante, al transmitir información de accesos a la prensa, tener esto en cuenta para lograr como objetivo la correcta distribución de espectadores.



### 3.- DELIMITACION DE ZONAS PELIGROSAS

- a) Cinta de zona prohibido al público, se está buscando patrocinador para la confección de cinta de zona prohibida al público, mientras tanto, cada organizador dispone de cinta roja que delimita las zonas de prohibición.
- b) Croquis de señalización de las zonas prohibidas, en los tramos, no existen zonas de seguridad, por lo tanto no se recomienda señalar zonas como adecuadas para la colocación de los espectadores, ya que esto podría incitar a la relajación de las personas asistentes con el consabido peligro que ello conlleva, pero si se hará especial en los mensajes de seguridad del tipo *"lejos de la vía, en zonas altas, siempre a un nivel superior que la carretera, nunca en las escapatorias"*, y todas aquellas que están correctamente especificadas y mencionadas en los mensajes que el coche de megafonía dirige al público antes de cada inicio de tramo cronometrado, y que la FGA ya ha distribuido en su momento entre las organizaciones.

### 4.- CARTELES IMPACTANTES

- a) Se elabora un cartel integrante de la campaña de sensibilización, que será de obligada inserción en las revistas promocionales de las pruebas, con un mensaje claro dirigido a los espectadores, en especial, aquellos que son de la zona y no son expertos en la presencia de eventos de este tipo, haciendo especial incidencia en la necesidad de autoprotección de cada espectador.
- b) Será importante que todos los vehículos de la caravana de la organización lleven la palabra SEGURIDAD en sus credenciales, para que este tema sea un continuo recurrente entre los espectadores.





## 8.- GRUPOS DE TRABAJO

Con el fin de asegurar un sistema de mejora continua de este decálogo de seguridad, y facilitar su implementación en todas las modalidades de automovilismo deportivo en Galicia, se crean los siguientes grupos de trabajo con las funciones determinadas para cada uno de ellos.

a) Comisión Gallega de Seguridad.

Las funciones de la comisión son las de coordinar los grupos de trabajo, está presidida por el presidente de la FGA.

b) Comisión Seguridad Rally.

Está constituida por los jefes de seguridad de cada una de las pruebas del campeonato, y asesorada por un integrante de la FGA experto y dedicado de manera exclusiva al seguimiento de la seguridad en las pruebas, y por el observador de la modalidad, que traslada al presidente y junta directiva las propuestas emanadas de las reuniones celebradas. Será convocada por el presidente de la FGA y vela en cada momento por la adecuación de las medidas que se deben aplicar para ofrecer a participantes y espectadores las mejores medidas de seguridad.

c) Comisión Seguridad Montaña.

Está constituida por los jefes de seguridad de cada una de las pruebas del campeonato, y asesorada por un integrante de la FGA experto y dedicado de manera exclusiva al seguimiento de la seguridad en las pruebas, y por el observador de la modalidad, que traslada al presidente y junta directiva las propuestas emanadas de las reuniones celebradas. Será convocada por el presidente de la FGA y vela en cada momento por la adecuación de las medidas que se deben aplicar para ofrecer a participantes y espectadores las mejores medidas de seguridad.

d) Comisión Seguridad Rallymix.

Está constituida por los jefes de seguridad de cada una de las pruebas del campeonato, y asesorada por un integrante de la FGA experto y dedicado de manera exclusiva al seguimiento de la seguridad en las pruebas, y por el observador de la modalidad, que traslada al presidente y junta directiva las propuestas emanadas de las reuniones celebradas. Será convocada por el presidente de la FGA y vela en cada momento por la adecuación de las



medidas que se deben aplicar para ofrecer a participantes y espectadores las mejores medidas de seguridad.

## 9.- OFICIAL ENCARGADO

En cada una de las pruebas a celebrar, se nombra un Jefe de Seguridad Vial, que figura y firma el reglamento particular, y a mayores, un **oficial de seguridad de público**, que tendrá como misión principal informar del correcto cumplimiento de las medidas de seguridad propuestas en el plan de seguridad de la prueba. Este Oficial, que podrá ser designado por la FGA, tendrá una función de adjunto y asesor del director de carrera, e informará directamente al director de carrera del estado de la vía y de la ubicación del público.

Durante la confección del plan de seguridad, actuará como colaborador del Jefe de Seguridad Vial, y estará presente en las reuniones que se lleven a cabo con las fuerzas de orden público previas a la prueba.

Este oficial, deberá circular por los tramos 15 minutos antes de la salida del vehículo número 1 y tendrá una clara vocación informativa con el fin de realizar la última tarea de seguridad encaminada a la correcta ubicación del público.

Para facilitar la tarea de este vehículo de verificación, se solicitará una labor conjunta con los medios de comunicación, para sensibilizar al público asistente de la necesidad de cumplir las instrucciones dadas por este oficial, que no serán otras que la de vigilar el cumplimiento del plan de seguridad propuesto por el Jefe de Seguridad Vial de la Prueba.

El vehículo será rotulado con la palabra SEGURIDAD y estará dotado de puente de luces, sirena y megafonía.

## 10.- EQUIPOS GUIA

Se confecciona un comunicado, dirigido a los participantes, en el cual se dan las instrucciones necesarias para informar de cualquier incidencia que tenga algo que ver con la seguridad de público y deportistas.

Se crea una línea de teléfono (888040050), atendida por la organización de cada una de las pruebas, con un mismo número de teléfono para toda la temporada, que será rotulado en el interior y en el exterior de cada vehículo participante como teléfono de emergencia.

La utilización de este teléfono de seguridad será obligatoria en los siguientes casos.

- .- Cuando se observe un peligro inminente para la seguridad del público asistente
- .- Cuando el equipo abandone en tramo por cualquier circunstancia.
- .- Cuando se necesite la presencia de un equipo médico para atender una emergencia.

La FGA reglamentará las posibles sanciones a quien incumpla el deber de informar a dirección de carrera de los puntos citados anteriormente.



FEDERACION GALEGA  
DE AUTOMOBILISMO

E-Mail: [fga@fga.es](mailto:fga@fga.es)  
<http://www.fga.es>  
 Tfno: 988 272 041 - Fax: 988 271 461  
 C/da. de Vigo, 43 Babelo - O Pino  
 32001 CARREDELA



Comunicado nº 059/16  
13 de abril de 2016

**RALLYCROSS CAMPEONATO DO MUNDO.**



Le invitamos a la Presentación en Ourense del "RALLYCROSS CAMPEONATO DO MUNDO" de Montalegre, que tendrá lugar el **Jueves, 14 de abril de 2016** con el siguiente programa:

- 17:00 h Presentación del evento en el Centro Cultural Marcos Valcárcel de Ourense con la presencia de Ken Block.
- 18:00 h Firma de autógrafos por parte de los pilotos en el stand ubicado en la calle del Paseo.



**SEGURO DE REPATRIACIÓN.**

Dita modalidade inclúe as seguintes coberturas:

- Traslado do asegurado polo medio máis adecuado ao centro hospitalario idóneo en España ou o seu domicilio por accidente ou enfermidade sobrevinda (Límite 25.000 euros). A decisión do traslado ou repatriación sempre será por prescripción e decisión médica.
- Regreso anticipado do asegurado por mor de falecemento do cónxuxe, ascendente ou descendente de primeiro grao ou irmán/a do asegurado.
- Billete de ida e volta para un familiar, e gastos de hotel, cando o asegurado atópese hospitalizado e a súa internación previa de duración sexa superior a 5 días.
- Transporte ou repatriación de falecidos e dun familiar do asegurado.
- Ámbito europeo.

PRIMA TOTAL POR ASEGURADO: 80,00 EUROS.

En caso de sinistro que requira algún dos servizos detallados, contactar co teléfono: 34 912 754 686 (TRAVEL GUARD AIG).



Travel Guard

**+ SEGURIDADE 2016-2017.**

As comisións da Federación Galega de Automobilismo están a traballar arreo para impartir novos cursos que redundarán na eficacia e + Seguridade das probas de automobilismo en Galicia:



- Curso 1.- **XEFES DE TREITO** (Pincha arriba).
- Curso 2.- **XEFES SEGURIDADE VIAL** (Pincha arriba).
- Curso 3.- **COMISARIOS DE RUTA** (Pincha arriba).

- A apertura das inscricións faranse para os posuidores das licencias correspondentes, e teranse que solicitar a través dunha escudería, previo cubrimento da folia de inscrición que se publicará ó efecto.

- Asimesmo habilitouse un novo número de teléfono para emerxencias das probas en estrada (Rallyes, RallyMix, e Montaña). Iste número que está direccionado a "Nube Comunicaciones", só recibe chamadas, e desviarase ó número que designe cada organizador (móbil ou fixo).

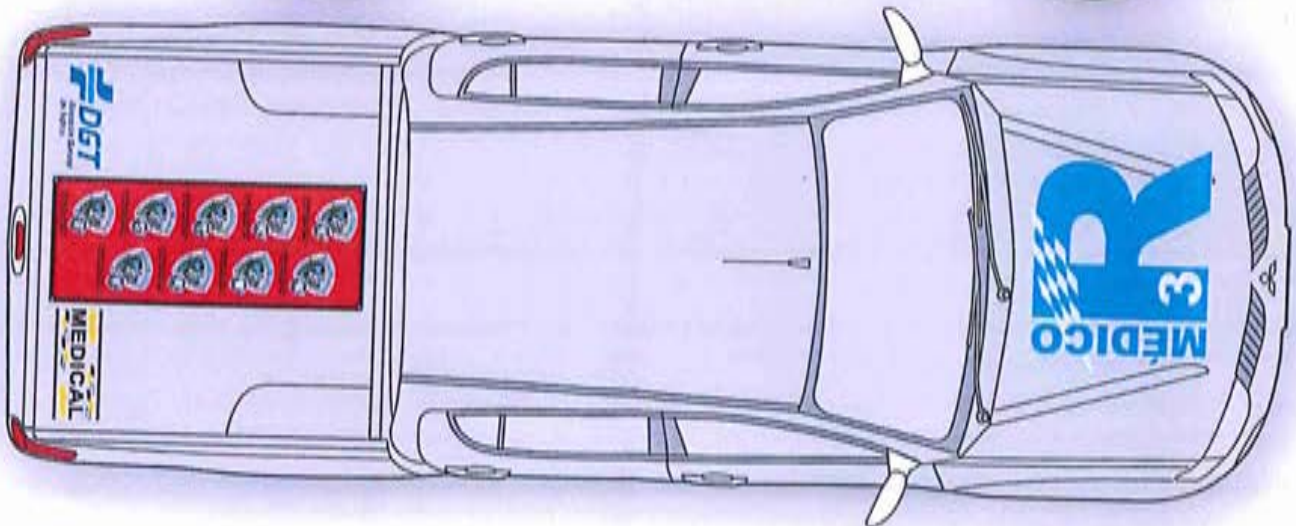
"Nube comunicaciones", convenlada coa Federación Galega de Automobilismo, asumirá o custe da liña polo que os organizadores, e pilotos, disfrutarana de eido gratuíto:

TELEFONO DE EMERXENCIAS

**888.040.050**

UNO CADA UNO PARA UNO DE PARANTES DO MUNDO

www.fga.es









Vigo, 24/04/16

A la atención del Sr Iván Corral, Responsable Federación de Automovilismo,

**CEAVIGAL (Centro de Acción contra la Violencia de Galicia)**, asociación sin ánimo de lucro, está integrada por profesionales de distintos ámbitos, con NIF G27825462, nace el 15/12/15, con el fin de aunar los esfuerzos de los distintos colectivos sociales involucrados en todo el proceso de prevención, detección y actuación en la violencia para que con la coordinación de todos/as, mediante la elaboración de protocolos y educando en respeto y en valores, desde la más tierna infancia, podamos ser más eficientes y así conseguir eliminar la lacra de la violencia en cualquiera de sus tipos, formas y ámbitos.

Nuestro lema: "Educando en el respeto, caminando hacia la paz", entiende que la violencia se crea, se transforma y se transmite y que hay que estudiar en profundidad sus orígenes, causas, y avanzar para erradicarla, objetivo primordial de la asociación, la eliminación de la violencia en todas sus manifestaciones: de género, homofobia, racismo, bullying, ciberacoso, mobbing..., por lo que entendemos la necesidad de crear un protocolo de coordinación, entre todos los agentes intervinientes: profesionales sanitarios, sociales, jurídicos, educativos, policiales... al fin de hacer más efectivas las medidas y avanzar hacia la erradicación de la violencia en la sociedad en la que vivimos.

Actualmente, la violencia de género (en sus múltiples tipos), por desgracia, se está convirtiendo en un gran problema de Estado, por el número creciente de mujeres muertas y por el número cada vez mayor de adolescentes que están siendo protegidas, con alto riesgo de sufrir violencia por parte de sus parejas, ex parejas y / o, amigos/as de las mismas. Y el problema del ciberacoso, bullying también se está incrementando exponencialmente (informe SAVE THE CHILDREN), por lo cual, de no detectarse a tiempo y, si una vez que se produzca el caso, no se le presta la atención debida por profesionales cualificados, trabajando de forma coordinada, siguiendo las indicaciones de un protocolo bien establecido y tratando de educar en valores, en todas las etapas educativas, desde la más tierna infancia, creemos que el problema se nos va a ir de las manos.

Pero no sólo es imprescindible unos protocolos para coordinar a los diferentes agentes implicados en la violencia, sino que para acabar con ella, es obligado ir al origen del problema, la inexistencia de una educación en valores, algo imprescindible para erradicarla y que se contempla ya en la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género (*artículo 4 "Principios y valores del sistema educativo"*). Educación en valores en los diferentes ámbitos y niveles educativos, involucrando a padres, profesores, alumnos...

Revirtiendo lo que acontece en la actualidad, haciendo que toda la sociedad se convierta en defensor de la Víctima, que no le rían las gracias al acosador, porque hoy no eres tú, pero mañana lo puedes ser, o un amigo/a, hermano/a...

Empatizando con la víctima y estudiando los motivos que llevan al agresor a actuar como lo hace, para que vea que su actitud no es la correcta y que se dé cuenta del daño que está causando.

CEAVIGAL- Vigo. Tfno.: 600 038 110 [-ceavigal@hotmail.com](mailto:-ceavigal@hotmail.com)

Empleando métodos similares, con las modificaciones que se estimen convenientes, ya empleados en otros países, y que están dando resultados, como el método finlandés para acabar con el acoso escolar y ciberbullying (KIVA). Convirtiendo a los propios alumnos en defensores de la víctima y no del acosador y que sean ellos, con ayuda de los profesores/padres... los que vigilen y estén alerta en los recreos, dando la voz de alarma, ante cualquier tipo de problema de esta índole, que les parezca observar, al fin de poner en marcha el protocolo establecido.

Aunque sabemos que la Administración no ha estado inactiva en esta materia, todavía hay muchas deficiencias que padecemos, tanto las víctimas, como los profesionales que actuamos contra la violencia, que nos producen estrés y que con la ayuda oportuna podemos mejorar y/o solucionar. Algunas de las mismas serían, en el **ámbito sanitario**, falla la ley de protección de datos (Las personas que acceden al servicio hospitalario por urgencias, tienen que dar los motivos de acudir al centro en alto, delante de muchas personas, a personal administrativo; no existe un protocolo sanitario que se nos exija realizar...); **ámbito seguridad(POLICIA-GUARDIA CIVIL)**, falta coordinación entre la Policía y demás cuerpos de seguridad (local, nacional, Guardia Civil...) debido al estricto cumplimiento de la ley de protección de datos, que perjudica finalmente a las víctimas (posibilidad de una base de datos coordinada de todos los cuerpos de seguridad...); **ámbito judicial**, los funcionarios que trabajan en los juzgados, inclusive en los juzgados de Violencia de Género, no tienen formación en Violencia de Género, hecho exigible en la ley de 2004 y por otro lado, entra dentro de lo evidente...; **ámbito educativo**, según la ley de 1/2004 de 28 de diciembre de medidas de protección integral contra la violencia de género, se deberían emplear y enseñar los métodos de resolución de conflictos desde la más tierna edad, no se puede depender, como en la actualidad, de que los/as profesores estén comprometidos/as con la materia para dar nociones, no teniendo además la formación pertinente para ello, debiendo impartirlo personal especializado, primero a los/as profesores/as y posteriormente a los/as alumnos/as

Por todo ello entendemos que:

- Es necesaria una nueva conceptualización de la violencia, entendiendo que la educación es básica.
- Es exigible un protocolo de actuación conjunta para coordinar a todos los profesionales y obtener el resultado de ayudar a la víctima y, en última instancia, erradicar la violencia.
- Hay que apoyar a la víctima desde el segundo cero, y desplazar la responsabilidad de la víctima a que denuncie, en los poderes públicos y los profesionales, en cada uno de sus ámbitos
- La víctima que sufre violencia sufre una revictimización, no se siente apoyada ni ayudada.
- Resolver la problemática de los profesionales que viendo su ineficacia presentan estrés. En los profesionales policiales se detecta un alto número de personas que se suicidan.

-El fomento de instrumentos de colaboración entre las distintas Administraciones públicas y los agentes sociales, las asociaciones de mujeres y otras entidades privadas.

- Potenciación de la mediación.

Por todo esto, y teniendo en cuenta que por encima de ideologías políticas, derecho a la intimidad de las personas, está el respeto a la vida y a los derechos fundamentales y basándonos en:

Art. 9.2 de la Constitución **"Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social".**

Art 14.5 y .9 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres (Vigente hasta el 01 de Enero de 2017), establece como criterios de actuación de los Poderes Públicos **"5. La adopción de las medidas necesarias para la erradicación de la violencia de género, la violencia familiar y todas las formas de acoso sexual y acoso por razón de sexo. 9. El fomento de instrumentos de colaboración entre las distintas Administraciones públicas y los agentes sociales, las asociaciones de mujeres y otras entidades privadas."**

Y el art.2 de Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género, en sus letras h e i nos concreta la necesidad de **"h) Coordinar los recursos e instrumentos de todo tipo de los distintos poderes públicos para asegurar la prevención de los hechos de violencia de género y, en su caso, la sanción adecuada a los culpables de los mismos.i) Promover la colaboración y participación de las entidades, asociaciones y organizaciones que desde la sociedad civil actúan contra la violencia de género."**

Los proyectos en los que estamos actualmente inmersos y que tratamos de llevar a práctica son:

- Elaboración, implantación, evaluación y posterior modificación, si es preciso, de los protocolos de coordinación de la violencia entre los diferentes agentes sociales implicados en el asunto.
- Intentar implantar, evaluar y modificar, si es preciso, en los diferentes Ayuntamientos el programa psicoeducativo que hemos elaborado, con cursos de formación impartidos por especialistas, pues los profesores tienen que impartir su materia y no se les puede exigir que impartan formación a mayores o resuelvan problemas para los que no tienen los conocimientos necesarios. Además de la implementación de un método similar al finlandés, KIVA, siendo los/as alumnos/as, los/as que harán que el respeto impere en las aulas y tras las mismas (ciberacoso)...

Por ello, le solicitamos una reunión, para explicarle nuestra labor y si fuese posible conseguir publicitarnos:



- A través de su página web
- En las vallas y carteles, en los diferentes eventos que se organizan desde su Federación

Esperando contar con su colaboración, se despide atentamente,  
*Vigo, 24 de abril de 2016*

*Alicia Peralejo Abeleira*  
*Presidenta de CEAVIGAL (Centro de Acción contra la Violencia en Galicia)*



FEDERACION GALEGA  
DE AUTOMOBILISMO

# **MANUAL DE AXUDA PARA OFICIAIS DO AUTOMOBILISMO DEPORTIVO EN GALICIA**

- 1) INTRODUCCIÓN
- 2) A FEDERACIÓN GALEGA DE AUTOMOBILISMO
- 3) O CODIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL
- 4) TIPOS DE OFICIAIS E FUNCIONS QUE DESEMPEÑAN
- 5) AS DISTINTAS ESPECIALIDADES
- 6) RALLYE
- 7) LIBRO DE RUTA
- 8) ORDE DE SAIDA
- 9) PLACAS E NUMEROS DO RALLYE
- 10) CIRCULACION
- 11) REMOLQUE
- 12) PARQUES DE TRABALLO
- 13) VERIFICACIONES
- 14) SAIDAS
- 15) CARNET DE RUTA
- 16) FUNCIONAMENTO DOS CONTROIS
- 17) TREITOS CRONOMETRADOS
- 18) PARQUES PECHADOS
- 19) CLASIFICACIONES
- 20) RECLAMACIONES

## 1.- INTRODUCCIÓN

Con este documento, a federación Galega de Automobilismo quere dotar os oficiais e colaboradores dunha ferramenta de consulta complementaria ó anuario que podedes consultar na nosa web [www.fga.es](http://www.fga.es).

Grazas pola vosa colaboración desinteresada e por facer grande este deporte para disfrute da nosa afición. A labor dos oficiais de automobilismo é importante e imprescindible para este deporte.

## 2.- A FEDERACION GALEGA DE AUTOMOBILISMO.

A Federación Galega de Automobilismo foi constituída ó amparo do artigo 27.22 do estatuto de Autonomía de Galicia, así como da lei 11/97 de 22 de Agosto Xeral do Deporte de Galicia e adaptada a lei 3/2012 do deporte de Galicia, é una entidade privada sen ánimo de lucro con personalidade xurídica propia e plena capacidade para obrar, cun ámbito de actuación que se estende o territorio da comunidade Autónoma de Galicia, no desenvolvemento das actividades que lle son propias.



Ten como fin a reunión e dirección dos deportistas, oficiais de proba e das Escuderías, seccións deportivas, asociacións deportivas, adicadas a práctica do deporte do automobilismo, na suas diversas modalidades, para o fomento, protección, orientación, regulación, dirección e coordinación con carácter exclusivo do Automobilismo deportivo dentro do territorio de Galicia, sen ánimo de lucro é en coordinación coa Secretaría Xeral para o deporte da Xunta de Galicia. Especificamente son consideradas como modalidades, especialidades do automobilismo deportivo as seguintes competicións por circuitos, por estradas, camifos e campo a través de tódalas clases:

- a) Rallyes e Montaña
- b) Autocross e Ralycross
- c) Karting
- d) Slalom
- e) Todo terreno, 4x4, rutas, raid e quad
- f) Automóbiles antigos, concentracións.

Cada unha de estas especialidades virá estruturada e regulada de conformidade co  
Que cada ano determinen os Regulamentos Xerais, Particulares e especiais que se aproben polos  
órganos da Federación.





### **3.-O CÓDIGO DEPORTIVO INTERNACIONAL.**

#### **CAPITULO I. PRINCIPIOS XERAIS**

##### **1.- REGULAMENTO INTERNACIONAL DO DEPORTE DO AUTOMÓBIL.**

A Federación Internacional do Automóbil, denominada a continuación FIA, é o poder deportivo internacional cualificado para establecer e facer aplica-los regulamentos destinados a promocionar e a dirixi-las competicións e os récords automobilísticos e organiza-los Campionatos Internacionais da FIA.

##### **2.- Código Deportivo Internacional.**

Con obxecto de permitir ós poderes anteriores exercer dunha maneira xusta e equitativa, a FIA estableceu o presente Código Deportivo Internacional.

##### **3.- Regulamentación Nacional do Deporte do Automóbil.**

Cada Clube Nacional ou Federación Nacional que forme parte da FIA considerárase como adherida ó presente Código e obrigada a respetalo.

Tendo en conta esta adhesión e esta obrigación, un único Clube ou unha única Federación por país nomeado de aquí en adiante F.G.A., está recoñecida pola FIA como o único poder deportivo cualificado para aplica-lo presente CDI e rexir-lo deporte do automóbil no seu país, así como nas súas dependencias, dominios, países do protectorado ou colonias.

##### **4.- Poder deportivo nas dependencias, dominios, países do protectorado ou colonias.**

Nembargantes, se nun destes últimos territorios está representado directamente na FIA nas condicións previstas no artigo 4 dos Estatutos, o poder deportivo alí será exercido pola F.G.A..

##### **5. Delegación do poder deportivo.**

A F.G.A. terá dereito a delegar en un ou varios Clubes do seu país todo ou parte dos poderes deportivos que lle foron conferidos polo presente Código, pero soamente coa aprobación previa da FIA.

##### **6.- Retirada da delegación.**

A F.G.A. pode retirar a súa delegación baixo reserva de notificación á FIA.

##### **7.- Regulamento Deportivo Nacional.**

A F.G.A. poderá establecer o seu Regulamento Deportivo Nacional, que deberá ser enviado á FIA.

### **4. TIPOS DE OFICIAIS E FUNCIÓNS QUE DESEMPEÑAN.**

Para o desenvolvemento deste Capítulo basearémonos na enumeración e definicións que utiliza o CDI, no seu Capítulo X.3.1. Los Comisarios Deportivos.

**4.1 Os Comisarios Deportivos** son os únicos Oficiais dunha proba aos que o CDI outorga Poderes e Deberes.

#### **4.1.1. Deberes dos CC.DD.**

Os Comisarios Deportivos non son, en forma algunha, responsables da Organización e por tanto, non poden ter ningunha función executiva dentro da mesma. Esta prohibición derógase, excepcionalmente, nos casos en que o propia FGA organice directamente a proba.

Os Comisarios Deportivos, na súa condición de tales, só dependen da FGA, e en consecuencia son responsables ante ela.

Ao finalizar a proba deberán asinar e enviar á FGA, un informe final dando os resultados da mesma e explicando os detalles sobre as reclamacións presentadas ou as exclusións pronunciadas. Así mesmo incluírán no devandito informe todos os demais documentos xerados: actas, decisións, posibles intencións de apelación, etc.

Tamén deberán incluír a súa opinión respecto da decisión para tomar en caso dunha proposta de suspensión ou descualificación.

#### 4.1.2. Poderes dos CC.DD.

En primeiro lugar hai que sinalar que os Comisarios Deportivos son os únicos oficiais aos que o CDI concede explicitamente poderes. Ao resto dos oficiais unicamente indícalles os deberes que han de cumprir.

O principal poder que teñen os Comisarios Deportivos dunha proba, e podería engadirse obrigatoriedade, é facer respectar tanto o CDI como todos os Regulamentos aplicables á proba en que se estea actuando, así como facer cumprir o Programa.

É evidente que toda a reclamación que poida xurdir deben ser xulgada exclusivamente polos Comisarios Deportivos en primeira instancia.

De seguido relaciónanse algúns dos poderes dos Comisarios Deportivos establecidos no artigo 141 do CDI:

\*Decidir as sancións para aplicar en caso de infracción ás leis e Regulamentos.

\*Achegar a título excepcional certas modificacións aos Regulamentos Particulares (Art. 66 do CDI).

\*Pronunciar exclusións (Art. 158 do CDI).

\*Designar, se é necesario, un ou varios suplentes en caso de ausencia dun ou varios Comisarios Deportivos indispensables.

#### 4.2. Deberes do Director de Carreira

O Director de Carreira pódese axudar de adxuntos e, de acordo co indicado no CDI, pode tamén realizar as funcións de secretario.

As responsabilidades do Director de Carreira concéntranse nos seguintes puntos:

.-Que o "meeting" desenvólvese de acordo co horario oficial.

.-Que o percorrido estea en perfecta orde.

.-Que todos os oficiais da proba atópanse nos seus postos e coa información necesaria para cumprir a súa función.

.-Que tanto os concursantes como os condutores e os vehículos esteando de acordo aos regulamentos; impedir o concurso aos que por distintas causas non deban participar, e asegurarse de que cada vehículo é conducido pola persoa indicada na folla de inscrición.

.-Que cada vehículo estea inscrito na categoría e a clase que lle corresponde.

.-Informar e trasladar aos Comisarios Deportivos todo o referente a: cambio no programa, reclamacións, actas de secretaría, de Comisarios Técnicos, de Cronometradores, de Controladores, de Comisarios de Ruta / Pista, etc.

.-Presentar aos Comisarios Deportivos, en colaboración co Secretario, un informe da(s) carreira(s) da súa responsabilidade para a súa aprobación.

#### 4.3. Deberes do Secretario

No Secretario do "meeting" recae a responsabilidade de que todo o material necesario para o desenvolvemento da proba estea onde corresponda, que se publiquen no Taboleiro de Anuncios oficial da proba todos os documentos que deban ser publicados, e colaborar co Director de Carreira na elaboración do informe final.

#### 4.4. Deberes dos Cronometradores

O primeiro deber destes é o de poñerse ás ordes do Director de Carreira, antes do comezo do "meeting", para recibir as instrucións oportunas.

É da súa responsabilidade o empregar aparellos de cronometraxe aprobados pola FGA; así como establecer os tempos empregados, asinar e enviar as actas, ademais dos documentos correspondentes a elas, ao Director de Carreira; entregar os orixinais só a petición dos Comisarios Deportivos ou da ADN e asegurarse de que os tempos ou os resultados só son comunicados aos Comisarios Deportivos ou ao

Director de Carreira.

#### **4.5. Deberes dos Comisarios Técnicos**

A súa función é a de controlar e verificar os órganos mecánicos dos vehículos. Os seus deberes son:

- .-Realizar o control antes do comezo do "meeting".
- .-Realizar determinados controis durante e ao finalizar a carreira a petición do Director de Carreira.
- .-Empregar instrumentos e utensilios que lles permitan levar a cabo os controis de forma fidedigna e *estean aprobados pola FGA*
- .-Comunicar os resultados dos controis exclusivamente ao Director de Carreira, os Comisarios Deportivos ou á FGA.
- .-Redactar e asinar as actas e entregarlles á autoridade, de arribalás mencionadas, que lla demandou.

#### **4.7. Deberes dos Comisarios de Ruta**

Art. 148 do CDI: Os Comisarios de Ruta ocupan, ao longo do percorrido, os postos que lles son asignados polo Director de Carreira ou o Comité de Organización. Desde a apertura dun meeting, cada Xefe de Posto estará baixo as ordes do Director de Carreira, ao cal deberá dar conta inmediatamente polos medios de que dispoña (teléfono, sinais, mensaxeiros, etc.) de todos os incidentes ou accidentes que poidan producirse na sección vixiada por ese posto.

Os sinalizadores estarán especialmente encargados do manexo das bandeiras de sinalización. Poderán ser ao mesmo tempo Comisarios de Ruta. Ao final de cada competición, cada Xefe de Posto deberá enviar ao Director de Carreira un informe escrito sobre os incidentes ou accidentes constatados por el.

Durante as competicións, e salvo orde contraria do Director de Carreira, os Comisarios de Ruta deberán indicar, na medida do posible, á Oficina central de Información a orde de paso dos concursantes ante o seu posto de vixilancia e isto volta a volta se se tratase dun circuito pechado.

## **5. AS DISTINTAS ESPECIALIDADES.**

No noso país, basicamente, existen as seguintes especialidades:

- a) Rallyes e Montaña
- b) Autocross e Ralycross
- c) Karting
- d) Slalom
- e) Todo terreno, 4x4, rutas, raid e quad
- f) Automóbiles antigos, concentracións.

Todas elas celébranse baixo o amparo dos distintos Regulamentos que anualmente se publican a través WEB da FGA, así como da organización dos Clubs e Entidades Deportivas, ao redor das cales se aglutinan os Oficiais.

Chegados a este punto cremos necesario precisar que o noso deporte, aínda que teña distintas especialidades e regulamentos, goza de moitos puntos en común que a continuación imos expoñer.

### **5.1. Elementos comúns a todas as especialidades**

#### **5.1.1. Organizadores e Oficiais.**

Descoñecido polo gran público, moitas veces incomprendido polos practicantes, o Organizador soporta, con todo, a responsabilidade principal nas manifestacións do motor onde asume a xestión deportiva e administrativa. Asegúrase das autorizacións necesarias dos poderes públicos e das Autoridades Deportivas Nacionais.

O Organizador durante as carreiras está asistido por diferentes oficiais:

- 1) Comisarios Deportivos
- 2) Director de Carreira e Adxuntos
- 3) Secretario/s do Meeting
- 4) Comisarios Técnicos

- 5) Cronometradores
- 6) Oficiais de Ruta
- 7) Oficiais de Parques

Todo o labor destes responsables está coordinada polo Comité Organizador (atae despois do día da proba) e a Dirección de Carreira (durante a proba). Os Oficiais de Ruta recibiredes a información necesaria a través do voso Xefe de Seguridade de Treito.

### 5.1.2. Os Equipos

Tras cada un dos pilotos que participan nunha carreira, hai todo un equipo de mecánicos e de persoas que se ocupan das diferentes necesidades do piloto e do vehículo. Os Oficiais dos Parques de Asistencia son os que estarán máis en contacto con eles.

Sempre nos deberemos dirixir a eles coa máxima amabilidade posible, mesmo, se eles non o son conosco. Nestes casos deberedes ser moi comprensivos (atención acumulada e cansazo ás veces é moi grande) e, moi importante, nunca vos enfrontedes con ninguén.

### 5.1.3. Os pilotos

Algúns deles esquecen, moitas veces, aprenderse o Código, por conseguinte coñecen mal ou a medias, o que está permitido ou non. De todas as maneiras, son conscientes do papel que vós xogades.

### 5.1.4. O Público e a Prensa

O teu Posto de Control está á vista de todo o mundo e moitas veces á de millóns de telespectadores. O público e a prensa xulgarán a túa competencia, en primeiro lugar pola eficacia, pero tamén polo coidado e a Organización na túa localización. Non te deixes influenciar, nas túas decisións / actuacións, pola opinión do público ou de supostos membros da prensa, sempre "especialistas moi ben informados"; segue as instrucións de Dirección de Carreira e decide sempre de acordo con estas instrucións; lembra que sentado na marxe dunha estrada ou nunha cuneta as cousas sempre parecen moito máis fáciles e menos perigosas que "in situ".

Un accidente sempre é un imprevisto, pero para os Oficiais non poden existir os imprevistos, o teu labor é demasiado importante e o risco é real, sempre que acarreira estea en marcha; é necesario que actúes con decisión e sen deixar nada por improvisar.

Cando saltes á pista ou interveñas en calquera incidente debes ter moi claro que vas facer, como e cando é o momento de risco mínimo. Os mellores pilotos cometen erros, os Oficiais en cambio non poden cometelos; será xulgado sempre máis facilmente polos teus erros que polos teus acertos. Non te deixes distraer nunca nin polo público nin por algunha visita eventual no teu Posto de Control. Se as persoas próximas ao teu Posto non van debidamente acreditadas, non cumpren as normas de seguridade ou poden representar un perigo para a carreira, por vós ou por elas mesmas (inconsciencia do perigo), debes advertirlles para que modifiquen a súa conduta, sempre con educación. Se non obtés resposta ou esta é

Negativa, insiste todas as veces que sexa necesario de xeito amable pero con firmeza e decisión; paralelamente, comunícase a situación a Dirección de Carreira por se fose necesaria a intervención do Servizo de Orde Pública.

### 5.1.5. Os servizos anexos de soporte aos Oficiais

Sempre que creades necesaria a intervención de calquera dos servizos anexos, só tedes que poñelo en coñecemento a través do voso Xefe de Seguridade de Treito ou da emisora. Para que, normalmente, a Dirección de Carreira ordene a súa actuación.

**Servizos médicos:** compóñense de medios humanos e materiais. Os medios humanos fan referencia ao Xefe Médico, Médicos, persoal de enfermería, Auxiliares de Clínica e persoal da Cruz Vermella. Referente aos medios materiais debedes saber que os Rallyes contan con medios precisos para atender debidamente calquera emerxencia sanitaria. Así mesmo, existen unha serie de vehículos que seguidamente vos describimos:

**Helicóptero medicalizado:** utilízase para evacuar persoas, con feridas graves ou moi graves, que necesiten dunha atención hospitalaria urxente e vixilancia médica continuada. Están alertados e existe no libro de seguridade a zona delimitada para o aterraxe dos mesmos.

**UVI:** Ambulancias de Unidade de Vixilancia Intensiva. A súa finalidade é similar á do Helicóptero medicalizado. Utilízase en ausencia de Helicóptero ou cando as condicións meteorolóxicas ou a escuridade impiden o voo.

**Ambulancia:** Distribuídas nas saídas dos Tramos Cronometrados evacúan aos pilotos desde o lugar do incidente ata os Hospitais ou ata algún punto intermedio para seguir o traslado con helicóptero. Así mesmo, tamén vos poden atender a vós se o necesitades.

**Coches R:** Son vehículos da FGA, conducidos por un piloto experto, e que levan de acompañante a un médico especialista e unha maleta con elementos médicos de reanimación. Estes vehículos atópanse nas saídas ou puntos intermedios dos Tramos Cronometrados e están ás ordes do Director de Carreira que os fará actuar por decisión propia ou a solicitude do Xefe de Treito.

**Coches Vehículos anti-incendios:** Vehículos da Organización ou do Corpo de Bombeiros; a súa misión é a de actuar en caso que se produza algunha situación de risco de incendio entre os vehículos participantes ou ben na contorna. De toda maneira, en calquera Posto de Control sempre dispoñeredes de extintores para sufocar calquera conato de incendio.

**Servizos de orde:** Están distribuídos por todo o percorrido ou instalación. A súa función é a de controlar os accesos aos lugares restrinxidos e de dar vos soporte se o público lanza obxectos ou pretende invadir o Tramo Cronometrado. En calquera destes casos, avisade inmediatamente á Dirección de Carreira.

**Vehículos de rescate:** interveñen en caso que os vehículos accidentados obstrúan o trazado ou as escapatorias. Neste caso, é necesario retirar os vehículos accidentados a un lugar que non represente ningún perigo para o resto dos participantes e, sempre que sexa posible, fóra do Tramo (en Rallyes). Están a lles ordes de Dirección de Carreira e/ou do Xefe de Treito, é necesario que colabores no seu labor, para que o rescate dure o menos posible.

**Coches R e Vehículos 4 x 4:** da FGA que teñen como finalidade axudar nos rescates dos vehículos atrapados en grava e que están dotados de sistema anti-incendios e con ferramentas e máquinas para cortar a chapa dos vehículos. Nestes vehículos atoparedes un soporte importante para realizar con éxito o voso labor.

**Guindastres e plumas:** son dirixidas desde Dirección de Carreira, pero o Xefe de Treito pode pedir a súa presenza. En Rallyes, basicamente, trabállase cos Guindastres e Plumas.

**Coches Caravana Seguridade:** vehículos da Organización, exclusivos en Rallyes e Montaña, sitúanse por diante da caravana dos equipos participantes para poder comprobar que todo o persoal, servizos e montaxe están realizados, segundo o previsto polo Organizador. Neles sempre hai algún experto en emisoras e crono-impresores que poderían deixar de funcionar nese momento. Tamén é habitual que leven material de reposto. Pregúntalles calquera dúbida que teñas, posto que se non coñecen a resposta probablemente saiban como conseguila.

**Coches Escoba:** vehículos da Organización, exclusivos en Rallyes, sitúanse detrás da caravana dos equipos participantes para poder atender aos equipos con problemas e que abandonan. Normalmente tamén son responsables de recoller os orixinais de cronometraxe.

### 5.1.6. As Comunicacions

Entendemos por comunicación o feito de notificar ou avisar dalgún incidente ou necesidade. Calquera destes motivos poden ser feitos a través de:

- 1) Emisora

- 2) Comunicado de Incidentes
- 3) Sinais
- 4) De maneira directa co interlocutor

É moi importante, en calquera caso, que sexas conciso e imparcial, tanto se o faspor escrito como oralmente.

Neste Manual faremos especial incidencia na comunicación a través das emisoras.

#### 5.1.6.1. As Emisoras

Son moi importantes para o desenvolvemento da proba; xa que, grazas a elas, Dirección de Carreira decátase de todos os incidentes ou accidentes que ocorren ao longo dunha proba. Deste xeito, a información recibida mediante a emisora fai poñer en marcha aos servizos de seguridade necesarios.

A maioría de organizadores dispoñen de diferentes canles de frecuencia de radio (emisoras), coa finalidade de non saturar as comunicacións, que seguidamente detallamos:

Rallyes

Canle Dirección de Carreira

Canle Cruz Vermella

Canle Bombeiros

Canle Seguridade interior TC Canle Oficiais de Pista

Canle Tempos -

Cada un destas canles ten un operador (normalmente situado na Salade Dirección de Carreira) a través dos cales o Director de Carreira transmite e recibe as informacións.

En cada Posto de Control debe haber como mínimo unha emisora conectada a Dirección de Carreira.

Todo o mundo que dispón dunha emisora pode escoitar ao resto, e cunha certa disciplina a seguridade é total. Dirección de Carreira pode dar unha instrución a un Posto, ou a todos á vez. Un Posto onde se produciu un incidente pode avisar á Dirección de Carreira e aos Postos anterior e posterior.

É necesario estar permanentemente a escoita xa que algún das mensaxes enviadas por medio das ondas pode estar dirixido a ti... ou che pode concernir. Pódenche pedir que busques a un posible ferido, que informes acerca dalgún participante, que deixedes de dar saídas.

Os problemas máis importantes co que te enfrontarás é a transmisión de información. O ruído dos vehículos participantes dificultan moito a súa efectividade. É necesario que esteas moi pendente da emisora pero tamén da zoa na que estás. Cando o público e/ou participantes estean preto ou moi preto, é moi importante que non grites, posto que o resto de participantes e o público non teñen porqué coñecer as vosas informacións. Nunca deixedes a emisora fose do vehículo ou da caseta, e moito menos co volume alto.

Todo accidente ou incidente debe ser obxecto dunha información precisa, por emisora (de maneira inmediata) e por escrito (posteriormente). Tendo en conta as túas informacións, Dirección de Carreira tomará as medidas necesarias, para solucionar e/ou tentar evitar a reincidencia. Evita utilizar a emisora para falar de aspectos que non teñan nada que ver co desenvolvemento da proba. Todo o mundo escóitache, e ao mesmo tempo noutro Posto de Control poden ter outro incidente, por todo isto, existe a obriga de:

1. Dicar quen es con exactitude.
2. Dirixirte sempre a Dirección de Carreira. En caso de querer comunicarche con outros controis, pide autorización a Dirección de Carreira.
3. Seleccionar as intervencións.
4. priorizar, sabendo que as informacións sobre seguridade (accidentes e intervencións) teñen prioridade sobre as deportivas.
5. Esforzate en ser o máis conciso e breve posible. A túa información, se non ten interese, pode privar outra de primordial.

Se o piloto está ferido e o control non dispón de ambulancia, e (ou) de servizo médico, pedilo inmediatamente por emisora.

É tamén necesario que avises, rapidamente, por emisora en caso de:

Calquera deterioración dos elementos de seguridade (muro, pneumáticos, rótulos de distancias, etc.)

Calquera anomalía observada a bordo dun vehículo (fuga de aceite, perda de elementos da carrocería, principio de incendio) pode ser que o piloto non se apercebiu.

Non digades nada se escoitades pola emisora que outro control xa indicoulles anomalías.

Condutas perigosas ou infraccións serias cometidas polos pilotos na túa zona de control.

### **Comunicación de incidentes:**

En caso dun incidente serio, a información a Dirección de Carreira e de aquí aos vehículos de intervención é primordial. Indica:

a) Se o vehículo puido ser retirado ou se se necesita a axuda dun vehículo de intervención para retiralo. Sinala, neste caso, se o incidente é á dereita ou á esquerda da pista (sempre mirando no sentido da carreira).

b) Se, debido ao incidente, rompéronse ou non as proteccións da pista (muros, pneumáticos, etc.)

c) Se o vehículo está inmovilizado en grávas de seguridade; e, neste caso, sese pode retirar polos medios dos que dispón o Posto de Control. Se o incidente ocasionou feridas o piloto, débese indicar Dirección de Carreira e de aquí ao vehículo de intervención.

Se o TC está obstruído polo incidente: é necesario sinalar a Dirección de Carreira, se está totalmente obstruído, se a obstrución pode ser solucionada rapidamente ou ben tardará en ser resolta.

A criterio do Xefe de Seguridade de Treito, se cre que o accidente é grave, pode pedir ao Director de Carreira (só o Director pode decidirlo) que se neutralicen as saídas do TC, e en consecuencia detéñase a carreira.

Estas indicacións, tanto en Rallyes como en Circuitos, son importantes para o Director de Carreira, para decidir se ten que deter a carreira, neutralizala ou mantela.

#### **5.1.6.2. Os Comunicados de Incidentes**

Como norma xeral, o Comunicado de Incidentes é o documento escrito que se emite despois dun primeiro aviso a través da emisora.

En todos os informes que se tramiten por escrito a Dirección de Carreira, é moi importante que a túa información sexa imparcial, non inculpando nin exculpando a ningunha das partes, co fin de non influir, nin a favor nin en contra, nas decisións dos Comisarios Deportivos que deberán xulgar os feitos.

É necesario que identifies claramente o N<sup>o</sup> do teu posto de control, a hora do incidente, o/os dorsal/é e do/dos vehículos implicados, así como unha descrición detallada dos feitos, o estado dos pilotos e o teu nome e N<sup>o</sup> de licenza.

Calquera erro ou/e omisión provocará que o Comunicado perda a súa validez. Por este motivo realiza o Comunicado o máis rapidamente posible, despois de comunicalo por emisora a Dirección de Carreira, ou ao teu Xefe de Treito.

#### **5.1.7. Dispositivos de seguridade nos Automóviles**

Ademais dos dispositivos de seguridade pasiva, que non afectan os Oficiais como: o parabrisas laminado, arco de seguridade, arnés, peches de capó, depósitos de seguridade, etc., os vehículos dispoñen de dous dispositivos que realmente nos interesan:

##### **1. Corta-circuíto.**

A súa función é a de illar a batería, do resto de instalación eléctrica. Normalmente está sinalado cun lóstrego vermello dentro dun triángulo azul. Apunta do lóstrego está a indicar a maneta.

- Nos turismos, o corta-circuíto atópase na base do parabrisa, no lado do condutor.

- Nos prototipos, débese atopar preto do arco de seguridade.

- Nos monoplazas atópase, xeralmente, na base do arco de seguridade.

##### **2. Extintor (varía segundo os vehículos e o seu grupo).**

Está sinalado por unha E branca dentro dunha circunferencia vermella. Atópase, xeralmente, preto do corta-circuíto. O mando é un botón que ao pulsalo dispara o extintor do habitáculo e do motor.

Recomendacións:

Non confundas o un co outro. Sempre que haxa posibilidade de vertedura de produtos inflamables actúa o curta-circuíto, non o dubides.

Se máis prudente co extintor, non o acciones se non hai un lume declarado; un pouco de fume pode ser debido a moitos factores pouco importantes. Permanece a punto co teu propio extintor. Disparar, sen necesidade, os extintores do vehículo causaría importantes problemas ao participante e, seguramente, alguna reclamación.

#### **5.1.8. Antes das probas**

A convocatoria para as competicións, normalmente, efectúase a través do Xefe Treito, é necesario que o avises de calquera imprevisto para que poida tomar as medidas oportunas; a túa ausencia podería en perigo a boa marcha da organización.

A organización dos postos nunha proba, non se fai por comodidade: é necesario contar os probables efectivos en función dos sectores crave, paliar os defectos de última hora

Para facilitar o labor do responsable, é conveniente que:

1. Confirma a túa asistencia ao Xefe de Treito.
2. Toma nota dos horarios e do punto de concentración.
3. Avisa en caso de ausencia.
4. Asistas ás reunións preliminares e cursos de formación.
5. Preveñas posibles incidentes no traxecto ata o teu emprazamento para chegar a tempo.

Os horarios de concentración, ás veces, pódense sorprenden. Están calculados para poder suplir as ausencias e reorganizar os postos, o que non se pode facer no último segundo. Aínda que a hora de convocatoria sexa de madrugada, terémosque conformar.

Para ser eficaz, deberás poder facer fronte a toda-las situacións climáticas. No Posto de Control, a choiva ou a calor, son rapidamente un problema serio para quen non está realmente preparado.

É necesario levar roupa de abrigo, impermeable, gorra, así como, roupa lixeira e fresca en caso de calor. As variacións climáticas son, ás veces, desconcertantes. Por iso recomendamos que:

Vaiades con roupa resistente que non dificulte os movementos.

Levedes calzado deportivo ou de montaña con solas anti-deslizantes, para poderse mover en calquera superficie.

Evitedes as lentes de cristais "minerais", demasiado fráxiles en caso de proxección de pedras.

Dispoñades dun chifre potente e dun reloxo dixital que funcione.

En caso de intervención nun rescate, usedes luvas e unha gorra de visera longa, para protexer a cabeza e a cara.

Así mesmo, é conveniente dispoñer de bebidas quente e frias e, tamén, algún alimento lixeiro con valor enerxético.

Un Comisario de Ruta en activo ten que evitar ir con algunha parte do corpo desprotexida. En caso de intervención contra o lume, as superficies descubertas poden representar un freo para achegarse. Ve sempre coa roupa correctamente colocada, así, ademais de protexerche a ti mesmo, poderás ser máis efectivo.

#### **5.2.1. Procedemento da Verificación Administrativa.**

As verificacións administrativas realizaranse en base á lista oficial de inscritos e consistirán en:

a) Comprobación do boletín de inscrición e en particular do control da firma do concursante e observar se as características do vehículo (Marca, tipo, categoría e cilindrada e con esta o grupo e a clase) corresponden coa inscrición.

b) Ningunha modificación poderá ser achegada ao Boletín de Inscrición salvo nos casos previstos polo Regulamento.

c) Control de Licenzas

d) Control do pasaporte técnico-deportivo no caso de que a houbese.



### **5.2.2. Normas para as verificacións técnicas.**

As verificacións preliminares versarán principalmente sobre o aspecto deportivo (licenzas, seguros, etc.), formalidades do vehículo (placas, números, etc.), características do vehículo (marca, tipo, cilindrada, etc.) controlar mediante a ficha de verificación ou a lista de inscritos se está inscrito no grupo e clase que lle corresponde a cada vehículo, e moi particularmente os elementos de seguridade esenciais (Arco de seguridade, extintor, arnés, cascos, trouxen ignífugo, etc.) así como a súa conformidade co Código de Circulación (cando cumpria). Iso non implicará que se deba pasar por alto as irregularidades técnicas manifestas que poida haber nos vehículos.

Ningún vehículo poderá participar nos adestramentos (se os houber) ou na carreira, se antes non foi controlado polos comisarios técnicos, e estes entregáronlle un adhesivo de conformidade co regulamento, Adhesivo de VERIFICADO.

Tamén contéplase a posibilidade de realizar outro tipo de Verificacións como son:

Verificación por modificación dun vehículo ou por accidente.

Verificacións itinerantes: típicas en rallyes, cando en determinadas zonas definidas como Parque Pechado os Comisarios Técnicos efectúan algún control solicitado polo Director de Carreira e por escrito.

Verificación de Oficio: Ordenadas polos Comisarios Deportivos, en particular sobre aqueles vehículos que demostrasen prestacións excesivas ou se tivese información de que non están conformes cos Regulamentos.

### **5.2.3 Parque Pechado.**

O parque pechado será obrigatorio en toda as competicións nas que están previstas verificacións técnicas. O regulamento particular da proba precisará o lugar onde será instalado o parque pechado.

No interior do parque pechado, cuxo acceso non será autorizado máis que aos oficiais nomeados para o efecto de quen dependerá o bo funcionamento do parque e serán os únicos autorizados a dar ordes aos concursantes e pilotos, quedará prohibida calquera operación de comprobación, posta a punto ou reparación, salvo a que estea autorizada polos Comisarios Deportivos.

O parque pechado será o suficientemente grande e protexido para asegurar que ningunha persoa non autorizada poida acceder ao mesmo.

### **5.2.4. Oficiais da proba.**

Deberán preverse suficiente número de Comisarios de Ruta para cubrir o percorrido das probas de velocidade pura. Esta función non poderá ser realizada, en ningún caso, polos Comisarios Deportivos nin por persoas sen a licenza de oficial correspondente, expedida pola FGA.

No exercicio das súas funcións os oficiais unicamente poderán comunicar o resultado das súas operacións á FGA, aos Comisarios Deportivos e ao Director de Carreira, con exclusión de calquera outros. Aos oficiais que incumpran esta normativa será lles aberto un Expediente Disciplinario.

Haberá un de designación directa por parte da FGA. Este observador non ten función executiva algunha, pero si dunha supervisión total para poder elaborar o posterior informe, tendo libre acceso a toda as actuacións, tanto en Dirección de Carreira como de Comisarios, Cronometradores, etc.

### **5.2.5. Aplicacións e interpretación dos regulamentos.**

A FGA será a única cualificada para resolver as dúbidas que poidesen xurdir na aplicación ou interpretación das presentes Regulamentos particulares e Comúns e dos Regulamentos Xerais dos Campionatos, Copas, Trofeos de Galicia.

## 6. RALLYE

Unha vez chegádeses ao momento de encontro, dirixirvos rapidamente ao Treito Cronometrado ou á vosa posición. Montade, o máis axiña posible, o control e asegurar que tedes á vosa disposición todo o material que conviñédeses coa Organización. A todos aqueles Oficiais que para o desenvolvemento das súas funcións lles sexa asignada unha emisora, recomendamoslles que, tan pronto lles sexa entregada, móntenae comproben o seu correcto funcionamento (desta maneira evitaremos problemas a posteriori, ademais de estar en disposición de localizar e ser localizado).

En Rallyes existen diferentes tipos de postos de control:

- Controis Horarios de TC
- Controis de Saída
- Controis de Chegada
- Controis Stop
- Controis Horarios de Parques de Asistencia
- Controis Horarios de Parques Pechados

### 6.1.1. O Posto de Control

Un Posto de Control componse de efectivos humanos e materiais. Os humanos son:

Un Xefe de Seguridade de Treito, encargado de coordinar todo o que sucede na súa zona de control, as transmisións con Dirección de Carreira e de encher os Partes de Incidencias.

Oficiais de ruta.

Cronometradores.

Por outra banda, os recursos materiais son:

Medios de transmisión (emisoras e walkies)

1 ou máis postos de sinalización (pancartas) Ver esbozos da colocación de pancartas nun TC.

Cronómetros e/ou Crono-Impresores

Células foto-eléctricas, nalgúns casos

Cartafol coa información da proba (lista de inscritos, follas de control, ...)

Petos identificativos para os Oficiais

Chifres

Extintor/é nun número variable segundo as características do posto.

Nunha carreira nocturna dispoñerás ademais de:

peto reflector

lanternas

focos

Os postos de Control, están determinados polo Director de Carreira. Se tes calquera dúbida consulta ao teu Xefe de Seguridade, se a dúbida persiste consulta por emisora a Dirección de Carreira. NUNCA despraces un posto de control por iniciativa propia, nin sen o acordo coa Dirección de Carreira.

### 6.1.2 Unha vez no teu Posto de Control:

1. Fala co Xefe de Treito para distribuír os labores e coñecer aos outros Oficiais. Ademais, o Xefe de treito comunicarvos consígnalas xerais da proba e as instrucións particulares do control. É necesario que te informes exactamente de cal é o teu labor, consulta calquera dúbida que teñas co Xefe de Treito. É fundamental para o bo funcionamento do control que no momento de producirse unha incidencia todo o mundo saiba exactamente cal é a súa función, neste momento, xa é demasiado tarde para distribuír as funcións.

2. Verifica co Xefe de Treito e o resto do equipo, se hai todo o material indispensable:

xogo de pancartas, cronómetros, follas de control, extintores en número suficiente (e do tipo que son), emisora/s (walkie/s), etc.

3. Verifica, igualmente, a presenza dos medios técnicos de auxilio: bombeiros, ambulancias, guindastres, vehículos de rescate, ... Ponche en contacto con eles para colaborar cando sexa necesario. O organizador facilíta, normalmente no Libro de Seguridade, un plano coa situación dos servizos.

4. Verifica o bo estado e funcionamento dos medios de comunicación coa Dirección de Carreira.

5. Se ocupas un Posto de Radio nun Tramo Cronometrado comproba que poidas comunicarche por emisora co posto inmediatamente anterior e posterior, e coresponsable do Posto de Saídas.

6. Antes de empezar o meeting, Dirección de Carreira, a través da emisora levará a cabo unha roda de comunicación para coñecer se todos os controis son operativos e están ao 100% de persoal e servizos. En calquera caso, sempre que detectes algunha anomalía, se falta material, ou algúndos servizos previstos, informa, por emisora a Dirección de Carreira antes de empezara proba. Para a montaxe dun Posto de Control, non hai ningunha regra xeral, tan só uns principios fundamentais a ter en conta:

1. Chega ao teu Posto de Control coa suficiente antelación. A hora de situación non é a de chegada ao Tramo ou Posto de Control senón que se entende que todo operativo está montado.
2. Repasa con esmero todo o material que se che entrega e comproba que funcione ademais de ter sempre a man, recambio de pilas e papel de crono-impresor.
3. Nunca deas a hora de palabra, mostra o reloxo.
4. En caso de accidente informa inmediata e detalladamente ao teu Xefe de Área e/ou a Dirección de Carreira.

## **6.2. Durante as probas**

Desde a hora de situación, acordada co Organizador e ata despois do paso do último vehículo escoba, debes estar en situación de poder facer fronte ao paso de calquera vehículo, xa sexa da Organización ou de calquera participante. É moi importante que, ao paso do primeiro vehículo da Organización, poidas lle facer o rapport dos servizos así como de se dispós de todo o material necesario (emisoras, pancartas, follas de control). Adéstrate, en realizar todas as operacións propias do control, con estes vehículos para asegurarche que tes todos os conceptos claros. Neste momento aínda estás a tempo de solucionar calquera dúbida ou inconveniente que che puidera xurdir. Esta operación realízase para que o Director Adxunto, o Observador e mesmo os Comisarios Deportivos (responsables máximos do desenvolvemento do meeting) poidan comprobar a presenza de todos os oficiais e os servizos acordados co Organizador, así como de comprobar in situ se coñecen as súas funcións.

Así mesmo, e durante a celebración do rallye debes estar, en todo momento, a disposición de ser requirido na Dirección de Carreira para poder ser interpelado con relación a calquera feito ocorrido no teu control.

### **6.2.1. Principais labores a desenvolver**

Os oficiais de cada Posto de Control deben:

1. Informar a Dirección de Carreira de calquera incidente que se produza e propondes a actuación dos servizos de urxencia e/ou emerxencia se o considerades necesario.
2. Verificar que a competición se desenvolve correctamente, desde o punto de vista deportivo. En caso de comportamento anti-deportivo ou de existir calquera posible penalización comunicarédelo inmediatamente a Dirección de Carreira.
3. Estar sempre pendentes da emisora. Algún de vós débese facer responsable dela e non debes abandonala nunca, desde a hora de situación ata que Dirección de Carreira vos de a orde de levantar o Posto.

### **6.3. Despois das probas**

Recolle e garda todo o material, con esmero, e lévao ao lugar convindo coa Organización, segue as instrucións de recollida que che darán pola emisora.

### **6.4. Metodoloxía de actuación dos controis.**

6.4.1. Instrucións xerais.

1. Antes da vosa saída, comprobade o conxunto de material que vos foi entregado. Se non tedes claro o funcionamento dalgún elemento, pedide as especificacións de uso.
2. Para os desprazamentos, utilizade o itinerario máis curto, saíndo sempre con antelación. Non utilicedes nunca o itinerario en sentido contrario ao da carreira.
3. Informade inmediatamente a Dirección de Carreira da vosa chegada ao emprazamento previsto.

4. Respectade o emprazamento previsto pola Organización. O desprazamento dun control non se pode efectuar sen o acordo formal con Dirección de Carreira.
5. Instalade os paneis de sinalización segundo regulamentación.
6. A colocación nos vosos postos debe estar terminada á hora indicada nas vosas instrucións particulares.
7. Para as inscricións na documentación, utilizade preferentemente bolígrafos de cor negra ou azul.
8. As liñas telefónicas postas á vosa disposición están reservadas exclusivamente para o uso da organización, con exclusión de calquera outra.
9. A vosa actitude cara aos concursantes debe ser en grao sumo cortés en calquera circunstancia, sobre todo en caso de litixios débese manter a calma aínda que se estea seguro respecto da regulamentación. En calquera caso hai que redactar un informe e remitilo o máis rapidamente posible a Dirección de Carreira.

#### **6.4.2. Responsabilidades e funcións do Xefe de Tramo.**

1. Responsabilidade do tramo en comunicación directa con Dirección de Carreira.
2. Asegurarse coa debida antelación que conta con toda a participación do persoal necesario, cubrindo os eventuais fallos con novos comisarios.
3. Coidarse de que todos os postos de control estean situados.
4. Distribuír todos os servizos do tramo (ambulancias, guindastres, bombeiros, Cruz Vermella e controis de seguridade (Garda Civil e/ou outras Forzas de Seguridade))
5. Asegurarse de que a Garda Civil de Tráfico procedese ao peche previsto e procurar en todo momento estar informados da situación de peche a través do equipo de comunicacións.
6. Comprobar a exacta colocación das pancartas FIA, segundo os esquemas de colocación
7. Que todo o persoal vaia correctamente identificado cos petos obrigatorios, desde a hora de estar situados (mesmo por encima do anorak ou outras pezas de abrigo).
8. Comprobar a colocación do cronometrador de chegada do tramo, que debe estar situado exactamente sobre a liña formada polas pancartas FIA.

Ademais é necesario lembrar que:

Hai que dobrar a cronometraxe das chegadas.

O oficial que se encarga de dar as saídas debe levar un crono de reserva colgado.

En caso de picada, pode conceder ao concursante 5 minutos suplementarios aos 3 previstos entre o C.H. e a saída do tramo. O cambio de roda debe efectualo os propios concursantes cos medios de a bordo e sen axuda externa (facer o correspondente informe).

Hai que respectar os 3' entre o C.H. e a saída do tramo.

**HORA DE SAÍDA DE TRAMO = HORA REAL DE CHEGADA Ao C.H. + 3'.**

9. Farase cargo da distribución do ROAD- BOOK DE EMERXENCIA, en caso da anulación do tramo.
  10. Insistir a todos os servizos de vixilancia que actúen con celeridade para evitar que o público se sitúe en lugares perigosos, utilizando os chifres de que dispoñerán para advertirles da proximidade dun participante.
  11. A decisión de «PARAR A CARREIRA» ou de facer intervir os medios de socorro, non debe tomarse salvo en caso de necesidade e sempre con autorización de Dirección de Carreira (informe).
  12. A Dirección de Carreira será a que decidirá, unha vez teña coñecemento exacto da situación, se é convinte que o Xefe de Seguridade de Treito acompañe ao equipo de intervención.
  13. Lembrar aos responsables do C.H. e do STOP, que deben controlar moito especialmente o acceso ao tramo unha vez procedido ao peche do mesmo.
- NOTA IMPORTANTE: Calquera anomalía observada, ou calquera dúbida que se vos poida presentar, debe ser consultada con Dirección de Carreira e se é necesario redactar o correspondente "informe".

#### **6.4.3. Responsabilidades e funcións dos Controis Horarios.**

1. Verifica que o emprazamento do control sexa o previsto pola Organización.
  2. Verifica os cronos - hora oficial.
  3. Coloca as pancartas no seu sitio, seguindo a regulamentación e poñendo particular atención a que sexan ben visibles polos concursantes.
- Á chegada de cada participante (ademais do Coche 00 e 0) ao posto de control, procederase a efectuar as seguintes anotacións:

**NO CARNÉ DE RUTA DO CONCURSANTE:**

- a. Anotarase a hora de paso do equipo polo posto de control. Dita hora expresarase sempre en HORAS e MINUTOS.
- b. Pasarase á cadrícula seguinte do carné de ruta e anotarase a hora teórica de saída do equipo no tramo cronometrado (3 MINUTOS MAIS QUE A HORA DE PASO POLO CONTROL HORARIO).

NA FOLLA DE CRONOMETRAXE:

Anotarase a HORA REAL DE PASO do participante polo posto de control.

4. Ten en conta que os vehículos están autorizados a entrar na Zona de Control (espazo comprendido entre a pancarta amarela de preaviso e o posto de control) UN MINUTO antes da súa hora ideal de paso. Con todo, a HORA REAL de paso será aquela en que un dos membros do equipo presente ao comisario do posto o seu carné de ruta.
5. Non se anotará a hora de paso, ata que AMBOS OS MEMBROS DO EQUIPO, así como o seu VEHÍCULO, atópanse na zona de control e próximos ao comisario.
6. Vixiarase, en combinación cos cronometradores de saída do tramo cronometrado, a zona de parque pechado comprendida entre o posto de control horario e a saída do tramo.
7. En caso de imposibilidade de que poida disputarse o tramo, procederase atendendo as indicacións de Dirección de Carreira.
8. Ao final da proba, pon os documentos no sobre previsto para este fin e entégao ao coche escoba.

#### **6.4.4. Responsabilidades e funcións dos Controis de Saídas.**

1. Á chegada do vehículo á zona de saída, procederase a efectuar as seguintes anotacións:

No carné de ruta do concursante:

- a. Anotarase a SAÍDA REAL na que o concursante vaia a partir no TC. Dita hora coincidirá normalmente coa SAÍDA TEÓRICA que sería anotada polo cronometrador do Control Horario precedente.
- b. Anotarase en VEHÍCULO ANTERIOR o número do concursante que tomase a saída con anterioridade. Este punto é importante para que os comisarios do posto de CONTROL STOP poidan comprobar se falta algún vehículo dos que tomasen a saída e poidan solicitar información do participante que saíndo a continuación finalizase o tramo e atópanse detido no devandito posto de CONTROL STOP.

Na folla de cronometraxe:

- a. Anotarase o número do vehículo que se atope no punto de saída, nunca vos anticipedes.
  - b. RESPECTA SEMPRE A MARXE DE 3 MINUTOS ENTRE O CH E A SAÍDA.  
NON AUMENTES NIN DIMINÚAS ESTE INTERVALO SALVO ORDE EXPRESA DE DIRECCIÓN DE CARREIRA.
2. Colocarase os vehículos no punto de saída.
  3. O cronometrador de saídas levará encima e ben visibles dous cronos en marcha e sincronizados.
  4. A saída sempre será a 1'. Non aceptedes ningunha derogación. Unha vez anotada a saída, anunciaránselle ao concursante en voz alta, os 30" e 15". Os 10" anunciaranse abrindo e pechando dúas veces seguidas a palma daman situada fronte ao parabrisas dianteiro á altura dos ollos do condutor. Os últimos 5" anunciaranse coa palma da man aberta. Cada segundo menos se indicará pechando un dedo e así ata o segundo 00 cando retiraremos a man. Este procedemento será utilizado ante a falla do reloxo de saída se fose o caso.
  5. En caso de forza maior e en contacto con Dirección de Carreira poderase modificar a hora anotada, coidando de asinar esta incidencia no carné de ruta e tomándola da mesma na folla de cronometraxe.
  6. Dar a saída segundo procedemento regulamentario. Un equipo que non poida presentar o seu vehículo co motor en marcha, queda fóra de carreira.
  7. Calquera anomalía será obxecto dun informe que se enviará ao Director de Carreira.
  8. Ao final da proba, poñer os documentos no sobre previsto para este fin e entregalo ao coche escoba.

#### **6.4.5. Responsabilidades e funcións do Control de Chegadas.**

1. A chegada será lanzada e anotarse na folla de cronometraxe a hora de paso do vehículo, indicando o número do mesmo e expresando dita hora en HORAS, MINUTOS, SEGUNDOS e MILESIMAS DE SEGUNDO.

2. A hora de paso será tomada por un só cronometrador dobrando con dous reloxos impresores. Anotarna tira do relox, cal corresponde ao relox oficial e cal aoreloxo de dobraxe. Paralelamente inscribírase o número do concursante sobre abanda de control da impresora.
3. O cronometrador debe estar situado en liña coas pancartas FIA que marcan achegada.
4. A hora de chegada comunicarase inmediatamente ao posto de CONTROL STOP, indicando o número de vehículo e a súa correspondente hora de chegada.
5. Anotarase en OBSERVACIÓNS se algún vehículo detense entre o posto do cronometrador de chegada e o STOP.
6. Ao final da proba pon os documentos no sobre previsto para este fin e entrégao ao coche escoba.
7. Aínda que os tempos poden pasar directamente a Dirección de Carreira, vía telefónica, as bandas das impresoras (cinta de papel do cronómetro principal), son o documento oficial de chegada das probas de clasificación.

#### **6.4.6. Responsabilidades e funcións do Control Stop.**

1. Os vehículos haberán de deterse obrigatoriamente no posto de CONTROL STOP e farán entrega, ao comisario do mesmo, do carné de ruta correspondente.
  2. O comisario correspondente anotará no devandito carné de ruta, parte inferior, o tempo de chegada facilitado polo cronometrador de chegada expresada en HORAS, MINUTOS, SEGUNDOS e MILESIMAS.
  3. Unha vez anotada a hora, entregarase ao concursante o seu carné de ruta.
  4. En caso de imposibilidade de anotar a hora de chegada, asinarase a folia polo comisario.
  5. Controlarase sempre se pasou o vehículo que tomou a saída con anterioridade. No caso de que non pasase tomarase conta e preguntaremos o concursante, se non ten información, informaremos a dirección de carreira.
6. Anotarase no panel de tempos, se houbera, os resultados do tramo tan pronto se vaian producindo.
7. Ao final da proba, pon os documentos no sobre previsto para este fin e entrégao ao coche escoba.

#### **6.4.7. Responsabilidades e funcións dos Oficiais de Seguridade Interna dos TC.**

1. Son os encargados de levar o control dos concursantes dentro dos tramos.
2. Utilizarán as frecuencias previstas pola Organización e, ademais, nos postos de SAÍDA e STOP e algún posto máis dentro do tramo, poderán comunicarse directamente con Dirección de Carreira.
3. Os postos asignados en cada un dos tramos están, normalmente, sinalizados no asfalto de cor branca coa denominación (R-1, R-2, etc.). Unha vez situados no lugar designado colócase as pancartas facilitadas pola Organización.
4. Seralles facilitado un impreso para o control dos vehículos que vaian pasando polo seu posto de control e a súa operativa axustarase ao seguinte esquema:

##### **RADIO DE SAÍDA:**

- a. Pasará información da saída dos vehículos, por radio e un a un, a o resto da liña incluíndo a radio do STOP. No impreso correspondente anotará os números dos vehículos que toman a saída e tacharalos en canto reciba a confirmación do STOP de que terminaron o tramo.
- b. Calquera falta ou anomalía que se observe comunicarase ao Xefe de Tramo.

##### **RADIOS INTERMEDIAS:**

- a. Están permanentemente a escóitaa das de SAÍDA e STOP, levando o control dos coches en carreira e a súa orde, anotando no seu impreso de control o número dos vehículos que vaian tomando a saída e tachándoos cando pasen polo seu posto de control.
- b. O seu traballo realizarase normalmente de forma silenciosa.
- c. En caso botar en falta algún participante ou cando vexa que pasan algún minutos sen que os participantes fágano avisará inmediatamente á Radio de Saída. Neste caso:  
Se a interrupción produciuse entre o Control anterior e o teu os dous postos seguindo as instrucións do Xefe de Tramo empezarán a andaren sentido oposto ata atopar ao/ os participante/safectado/s. Unha vez localizado/s informarase de inmediato sobre a situación.

RADIO DO STOP:

Anotará os concursantes que chegan, dá o OK á radio de saída e informaao mesmo da chegada.

### **6.5. En caso de accidente.**

Precaucións durante a intervención:

As ordes de intervención son dadas polo Xefe de Treito.

Cando teñas que correr paralelamente á estrada/camiño para chegar a unincidente, corre sempre tan afastado como poidas da estrada/camiño; candochegues á altura do incidente se debes cruzar mira sempre na dirección por ondeveñen os vehículos.

Non actúes de costas aos vehículos participantes, agás se o TC estáinterrompido e non quedan máis participantes por pasar.

Non te poñas nunca na traxectoria do resto de vehículos.

É necesario acompañar os pilotos cara a zonas fóra de perigo. Unha colisión oucaída pode facerlle perder a orientación e andar cara á estrada/camiño coperigo que isto leva. Debes acompañarlles e só collerlles se crees que podencaerse ou ocasionar unha situación de perigo.

Afástate o máis rapidamente posible da zona do incidente.No caso que un vehículo quede no teu control, débese indicar ao piloto que se afasteda traxectoria.Os pilotos teñen a obrigaón de deixar os vehículos en situación de ser retirados,pero despois dun incidente é comprensible que ás veces non o fagan, unha marchaposta pode dificultar un rescate aparentemente sinxelo.

### **6.6. As comunicacións.**

O plan de comunicacións deseñado para a maioría de rallyes, consta de tres sistemasprincipais de transmisións, son independentes e simultáneos e con distintasmisións dentro da proba.

1. REDE DE DIRECCIÓN DE CARREIRA E SEGURIDADE
2. REDE DE SEGURIDADE INTERNA DOS TRAMOS
3. REDE DE PASE DE TEMPOS

#### **6.6.1. Rede de dirección de carreira e seguridade:**

A rede de DIRECCIÓN DE CARREIRA E SEGURIDADE, está formada basicamente por unou máis repetidores enlazados, con varios equipos móbiles (emisoras que ás vecesalcanzan un número superior ás 70) e unha base instalada en Dirección de Carreira.

Estarán conectados a esta rede, todos os vehículos da caravana de seguridade, Xefesde Treito, vehículos "S", coches de megafonía, coche escoba, coches 0 e 00, xefe de seguridade vial, emerxencias, controis de tramo(CH, saídas, chegadas, STOP), secretario da proba e o Coordinador Xeral damesma.

A través dela enviaranse as ordes de Dirección de Carreira respecto de horarios,saldas montaxe, estado dos tramos, situación de público, etc.

#### **6.6.2. Rede de seguridade interna dos tramos:**

A REDE DE SEGURIDADE INTERNA DOS TRAMOS, ten ao seu cargo o control elocalización en todo momento dos vehículos dentro do tramo, e está formada por unidades móbiles utilizadas por Oficiais da proba.

As comunicacións entre elas son a través de canle directa, paralelamente e a través de repetidor os dous puntos de Saída e STOP poderán comunicar directamente coXefe de Seguridade situado en Dirección de Carreira.

#### **6.6.3. Rede de pase de tempos:**

A REDE DE PASE DE TEMPOS está formada por aparellos de radio e/ou telefónicossituados na saída e chegada de cada uns dos tramos cronometrados.

#### 6.6.4. Instrucións de Servizo:

Para unha maior fluidez e seguridade nas comunicacións, rogámosvos teñades en conta os seguintes puntos:

**NON DEIXAR O PULSADOR DO MICRO APERTADO**, indicación moi importante a ter en conta polos que leven emisoras nos vehículos en marcha.

Apertar correctamente o pulsador do micro á hora da transmisión.

**BREVIDADE NAS TRANSMISIÓNS.**

**QUE HAXA PERMANENTEMENTE UNHA PERSOA Á ESCUITA.**

Se é posible, escoller un punto despexado para calquera comunicación.

Verificar que a canle sexa o correcto.

Non interromper unha comunicación a non ser que sexa da máxima urxencia.

Os vehículos que estean parados, aconséllase poñer o motor en marcha periódicamente

### 7. ITINERARIO E LIBRO DE RUTA (ROAD-BOOK).

Todos os equipos recibirán un Libro de Ruta (Road-Book) que incluírá unha descrición detallada do itinerario obrigatorio a seguir. Calquera desviación pode entrañar a exclusión do vehículo ao final da Etapa, a criterio dos Comisarios Deportivos.

Os equipos deben respectar integramente o itinerario indicado no Libro de Ruta (Road-Book), así como os Parques ou Zonas de asistencia sinalados e non poden abandonalo, salvo caso de forza maior, aceptada polos Comisarios Deportivos.

### 8. ORDE DE SAIDA

Á saída do Rallye ou de cada etapa, o Organizador preverá a saída dos vehículos participantes cun intervalo de un minuto.

### 9. PLACAS DO RALLYE E NÚMEROS DE COMPETICIÓN



9.1. Os organizadores entregarán a cada equipo os seguintes elementos, os cales deberán ser colocados da maneira prescrita no regulamento particular.

9.2. En calquera momento da proba, a constatación de:

9.2.1. A ausencia dun dos números de competición, entrañará unha penalización.

9.2.2. A ausencia simultánea dos números de competición entrañará a exclusión.

### 10. CIRCULACIÓN

10.1. Durante todo o desenvolvemento do Rallye, os equipos deberán respectar estrictamente todas as Prescricións do Código da Circulación. Todo equipo que infrinja estas Prescricións será sancionado.

### 11. REMOLQUE



Está prohibido remolcar, transportar ou facer empuxar os vehículos, se non é para devolverlles á calzada ou para deixar libre a estrada. Calquera infracción pode ser penalizada.

11.1 Está igualmente prohibido ao equipo, baixo pena dunha penalización

11.1.1. Bloquear intencionadamente o paso dos vehículos participantes ou impedir que lle adianten.

11.1.2. Comportarse dunha maneira incompatible co espírito deportivo.

## 12.- PARQUES DE TRABALLO.

12.1.- Será o lugar previsto no Regulamento Particular, ó que o Concursante estará obrigado a conducir o seu/s vehículo/s

12.2.- No interior do Parque Pechado, onde non poderán entrar máis que os Oficiais da proba e os destinados á vixilancia, quedará prohibida calquera comprobación ou reparación, salvo se o autorizaran os Comisarios Deportivos ou Técnicos.

12.3.- O Regulamento Particular da proba precisará o lugar no que se instalará o Parque Pechado e os lugares dos Parques de Traballo, (con marcaxe obrigatorio das rodas) así como a hora límite de entrada.

12.4.- O Parque Pechado, e os Parques de Traballo contarán cas dimensións adecuadas e estarán correctamente valados para que nel non poidan acceder persoas non autorizadas.

12.5.- Os Parques Pechados e os de Traballo serán controlados por oficiais colexiados designados polo Organizador, que serán os responsables do seu bo funcionamento.



### 12.6. Parques de Traballo

12.6.1 Os organizadores terán que designar obrigatoriamente parques de traballo, nos seus regulamentos particulares, e terán que prohibir tódalas asistencias nos inter treitos. Os organizadores tomarán as medidas necesarias que controlen especialmente este punto.

12.6.2. La hora límite de entrada al P.T. de los vehículos autorizados será al menos desde las 20:00 horas de viernes do comezodo rallye hasta unha hora antes da hora teórica de entrada do primeiro participante o P.T.; quedando ó criterio dos organizadores o poder modificar dita hora límite.

12.6.3. Os P.T. deben estar emprazados en espazos asfaltados, e suficientemente amplos para garantir a seguridade dos equipos e do público, debendo dispor dun espazo adecuado para cada vehículo. Recoméndase prever a circulación en carrís dun só sentido, nos que recoméndase que esté limitado ou controlado o paso do público, tamén o tránsito do público non poderá interferir na cronometraxe nos controis de entrada e saída do parque.

12.6.4. Os P.T. deberán estar indicados no itinerario-horario do rallye cun C.H. de entrada e outro C.H. de saída (as distancias de 25 m na sinalización de controis, quedan reducidas a 5 m como mínimo).

12.6.5. Se o Organizador prevé un Reagrupamento e un P.T. seguidos, o orde deberá ser: 1º o reagrupamento e 2º o P.T.

12.6.6. Os P.T. deberán dispor dos sistemas de extinción adecuados. Debendo ter un mínimo de 3 extintores no parque e un vehículo contra incendios, si se realizase nun recinto feiral, servirá co sistema contra incendios instalado no recinto e a organización debe dispor dunha copia do plan de actuación de dito recinto feiral.

12.6.7. Nos P.T. deberanse prever obrigatoriamente servizos de WC, e contedores suficientes para o lixo que xeneren os equipos. Así mesmo serán válidos los servicios dun Centro Comercial ou cafetería próximos o P.T., non estando este excesivamente lonxedo parque.

12.6.8. Os P.T. deberán establecerse de acordo cos seguintes criterios:

a) Nº de Treitos Cronometrados entre P.T. serán como mínimo 2 e un máximo 3

b) Serán un número máximo de 6, o 1º terá unha duración de 10 minutos antes do 1º treito cronometrado, e o resto terán unha duración de 20 minutos, agás o programado inmediatamente despois do reagrupamento largo do mediodía que terá unha duración de 40 minutos. Despois do último treito cronometrado terá unha duración de 10 minutos antes do control horario defin da proba. Os pneumáticos só se poderán cambiar nos parques de traballo exclusivamente, agás do parque de asistencia de chegada do rallye.

c) O emprazamento dos P.T. debe ser único, salvo autorización expresa da F.G.A.

d) Entre os parques de asistencia onde existan treitos cronometrados non se poderán superar os 150 km. de percorrido total.

12.6.9. A velocidade máxima dos vehículos que circulen polo P.T. nunca será superior a 30km/h podendo ser controlada esanccionada, quedando tamén prohibido calquera tipo de manobra que non sexa a propia da circulación normal. O incumprimento deste apartado poderá ser motivo de exclusión da proba a criterio dos Comisarios Deportivos.

12.6.10. O espazo para asistencia por participante deixase a criterio do Organizador en función do tamaño do P.T.

12.6.11. O Organizador deberá coordinar cos responsables dunha Copa de promoción a ubicación o P.T. dos vehículos participantes nas mesmas.

12.6.12. Recomendase o Organizador elaborar un plano de ubicación do P.T. así como o lugar asignado a cada vehículo. Para elo os equipos deberan indicar se comparten asistencia e deberan ser comprobado este dato durante as verificacións administrativas.

12.6.13. Os equipos deberán deixar o lugar onde realizaron a asistencia nas mesmas condicións encontradas súa chegada, depositando o lixo e os materiais inservibles nos contedores ubicados no propio P.T.

#### 12.6.14. Vehículos admitidos nun Parque de Trabajo

a) Soamente un ou dous vehículos de Asistencia, como máximo e a criterio da organización, por vehículo inscrito poden actuaren cada P.T. Estes vehículos deben estar claramente identificados por placas de "Asistencia" entregadas polo Organizador e colocadas nun lugar visible indo obrigatoriamente pegadas para poder acceder o P.T. Recomendase que as placas teñan os dorsais dos equipos participantes.

Se varios equipos comparten asistencia entregarase como máximo dúas placas a ese grupo de equipos.

b) Será de obrigatorio cumprimento, a identificación en todo momento do/s vehículo/s de asistencia, matrícula, responsable, etc.

A notificación á organización será prevista na folia de inscrición, tendo como prazo límite o venres nas verificacións administrativas. No caso de non confirmar da totalidade do espazo necesario a organización exímese de responsabilidade, contando só co espazo necesario para un vehículo de asistencia por participante poderase negar a entrada a calquera coche que non este completamente identificado.

c) Durante o desenrolo da proba, non poderán entrar nin saír do P.T. estes vehículos, soamente poderán entrar e saír se o organizador preveu un acceso independente para as asistencias, ou no paro do mediodía. A entrada dun vehículo e asistencia no PT habendo saído con anterioridade, no transcurso da proba (agás no parón do mediodía), poderá levar consigo a non autorización da entrada de novo PT. da mesma maneira, tomarase nota de cada vehículo non inscrito que permaneza no PT. Quedará completamente prohibida a entrada de calquera vehículo que non sexan os participantes dentro do tempo de parque de asistencia.

d) A F.G.A. terá dereito a un máximo de DOUS vehículos para actuar no P.T. sempre que este convocada alomenos unha Copa de promoción para dar servizo os equipos inscritos nestas copas.

Deberase prever un espazo de 10 x 10 metros para montar unha oficina de atención os equipos inscritos nas citadas Copas de promoción.

e) As dúas placas de Asistencia autorizadas serán gratúitas. As demais placas que solicite un Concurante, de acordo coa regulamentación antes citada, o Organizador poderá establecer un prezo máximo de 150 Euros por placa.

#### 12.7.- Repostaxes (Refuelling)

As repostaxes teranse que facer nos parques de traballo, e nas estacións de servizo, ubicadas no percorrido do rallye, e terán que estar indicadas no libro de ruta (Road Book).

12.7.1. No parque de traballo no momento do repostaxe deberase cumprir as seguintes condicións:

- Afastar os fumadores.
- Repostar o vehículo co motor parado.
- Se os membros do equipo están no interior do vehículo, deberán ter os cinturóns de seguridade desabrochados.

- Excepto nos vehículos que teñen prevista unha toma de presión para a repostaxe, este deberá levarse a cabo por gravidade ou bombas manuais, para o que recomendase a utilización de bidóns de repostaxe según normas FIA provistos de acoplamentos estancos e respiradeiros. En calquera caso, a capacidade dos bidóns de repostaxe quedará limitada a 25 litros. Se o bidón está elevado por encima do chan, en ningún caso o nivel de reserva de carburante no bidón poderá estar a unha altura superior a 3 metros durante toda a operación.

12.7.2. Nas estacións de servizo, só está autorizado repostar directamente dos surtidores comerciais nas seguintes condicións:

- A única operación autorizada é o repostaxe de combustible.
- A repostaxe terase que realizar sen ningunha axuda exterior, agás dos empregados da propia estación de servizo.

12.8 Pneumáticos.

12.8.1. Os pneumáticos a empregar deben estar de acordo coa regulamentación F.G.A. para rallyes, estando autorizados os pneumáticos "slicks raiados" e os pneumáticos con "NO + PINCHAZOS". Os vehículos de categoría GT autorízaseles a montaxe de pneumáticos raiados polo fabricante, ou polo distribuidor autorizado.

12.8.2. Están autorizados un máximo de 5 pneumáticos por vehículo entre Parques de Traballo.

12.8.3. A saída dun P.T. marcaranse todos os pneumáticos colocados no vehículo (incluso o de repostaxe). A chegada do próximo P.T., o vehículo deberá levar unicamente os pneumáticos marcados no P.T. anterior.

12.8.4. Para facilitar a marcaxe dos pneumáticos, deberase dispor un espazo acotado inmediatamente despois do C.H. de saída do parque de Traballo, ver croquis explicativo de montaxe no regulamento particular da proba. Coa única finalidade de axudar o procedemento de marcaxe, un membro do equipo poderá ter acceso a este espazo. Para esta operación a Organización está obrigada a dar un suplemento de 5 minutos extra no sector de que se trate, e así mesmo indicalo no Itinerario Horario da proba.

12.8.5. O tallado dos pneumáticos está autorizado exclusivamente nos P.T.

12.8.6. Os cambios de pneumáticos realizaranse unicamente nos P.T. fora dos mesmos, soamente os membros do equipo poderán realizalos cos medios a bordo pero respectando sempre o disposto no apartado 12.8.2.

12.8.7. Entre o último parque de traballo e a chegada do rallye, os pneumáticos a utilizar son libres (respectando o resto da normativa do presente artigo).

12.8.8. Está autorizado o uso de quentadores de pneumáticos, soamente dentro dos P.T.

12.8.9. Nas copas de promoción, o modelo e número total de pneumáticos a empregar será o que estipulen nos regulamentos particulares das mesmas, non podendo superar o número máximo establecido no presente artigo.

12.8.10. O procedemento da marcaxe das rodas:

a) Marcaranse as llantas cos pegatinas en PVC troqueladas segundo a normativa FIA

b) Poderase marcar os pneumáticos con rotuladores de diferentes cores.

c) Recomendase un mínimo de tres comisarios para realizar a marcaxe.

12.8.11. Se na saída dun P.T. se atopase un pneumático non conforme, este deberase substituír por outro. O pneumático non conforme considerase nulo e quedara en poder dos Comisarios Técnicos. O tempo concedido para o Sector do que se trate, non poderá ser ampliado.

12.8.12. O control da marcaxe dos pneumáticos realizarase entre o Control Horario precedente o treito Cronometrado e a saída de dito Treito, ver croquis explicativo de montaxe Nº2 no regulamento particular da proba, tamén nos C.H. de entrada os P.T. poderase realizar unha comprobación da marcaxe.

12.8.13. Toda infracción concernente a normativa dos pneumáticos, comprobada polos Oficiais da proba, entrañará unha penalización, podendo chegar a exclusión da proba.

## 13. VERIFICACIÓNS TÉCNICAS E ADMINISTRATIVAS

13.0. Limitación de elementos mecánicos, bridas.

13.1. Verificacións antes da saída e durante o rallye.

13.1.1. Todos os equipos e todos os vehículos participantes no rallye deben presentarse ás verificacións técnicas (e os equipos ás administrativas), previstas no Programa do rallye.

13.1.2. A saída será denegada aos equipos que se presenten ás verificacións técnicas (e/ ou administrativas) fose dos prazos previstos no regulamento particular do rallye, salvo en caso de forza maior aceptado polos Comisarios Deportivos.

13.1.6. As verificacións efectuadas antes da saída serán de tipo totalmentexeral (control de licenzas, da marca e modelo do vehículo, conformidade aparente do vehículo co grupo no cal está inscrito, elementos de seguridade básicos, conformidade do vehículo co Código da Circulación, etc.)

13.1.7. Procederase a :

13.1.7.1. A identificación do equipo.

13.1.7.2. A identificación do vehículo; o chasis e o bloque motor poderán ser obxecto en todo momento dunha marca específica.

13.2. Control final

13.2.1. Á súa chegada, cada equipo conducirá o seu vehículo ao parque pechado. Procederase a un control rápido para verificar:

13.2.2. Estado xeral do vehículo

13.2.3. Unha verificación técnica completa, incluíndo o desmonte do vehículo, poderá ser levada a cabo a criterio exclusivo dos Comisarios Deportivos, actuando de oficio ou como consecuencia dunha reclamación ou a petición do Director de Carreira.

## 14. SAÍDA

14.0. Antes da saída, os vehículos participantes serán agrupados nun parque pechado de saída.

14.0.1. Os participantes ou persoa designada para o efecto polos concursantes, deberán depositar os seus vehículos no mencionado parque, de acordo co horario establecido no regulamento particular do rallye.

14.0.2. Entrar cun atraso máximo de 15 minutos no parque de saída entrañará unha penalización.

14.0.3. Se o atraso é superior a 15 minutos, os Comisarios Deportivos poderán denegar a saída aos participantes atrasados, salvo causa de forza maior aceptada polos Comisarios Deportivos.

14.1. Os equipos poden entrar no Parque Pechado de saída 10 minutos antes da súa hora de saída.

14.2. A hora exacta de saída figurará no Carné de Control de cada equipo.

14.3. Todo atraso imputable ao equipo na súa presentación á saída do rallye, dunha etapa ou dunha sección, ou dun sector de ligazón (excepto cando coincida coa saída dun tramo cronometrado) será penalizado:

Se o atraso é superior a 15 minutos, o equipo non será autorizado a tomar a saída.

14.4. Se os equipos, que dispoñen de 15 minutos para presentarse á saída do rallye, dunha etapa, dunha sección ou dun sector de ligazón, preséntanse dentro desta marxe de tempo, a hora exacta de saída será anotada no Carné de Control.

14.5. O intervalo de 1 minuto entre cada vehículo, poderá ser aumentado.

14.8. Para as etapas posteriores, a orde de saída poderá ser establecido de acordo coa clasificación provisional da etapa precedente.

## 15. CARNÉ DE RUTA

15.1. Á saída do rallye cada equipo recibirá un carné de control, no que figurarán os tempos concedidos para cubrir a distancia entre dous controis horarios consecutivos. Este carné deberá ser entregado ao control de chegada de cada sección e substituído por un novo carné á saída da seguinte sección. Cada equipo é o único responsable do seu carné de control. A presentación do carné de control nos diferentes controis e a exactitude das anotacións no mesmo, quedan baixo a única responsabilidade do equipo. O equipo é, pois, o único responsable de calquera anotación feita no carné de control.

Corresponde ao equipo decidir o momento preciso de presentar o seu carné de control aos Comisarios e verificar que a hora anotada foi a correcta. As horas e minutos serán sempre indicados da forma seguinte: 00h01 24h00, sendo unicamente contados os minutos completos. Durante todo o rallye, a hora oficial será a indicada no regulamento particular.

15.2. O carné de control deberá estar dispoñible a calquera requirimento, especialmente nos postos de control, onde deberá ser presentado persoalmente por un membro do equipo para ser visado e a hora anotada.

15.3. Salvo autorización expresa do Comisario responsable, toda rectificación ou modificación feita sobre o carné de control entrañase a exclusión.

15.4. A falta de visado ou selo nun control de paso, a ausencia de anotación d'ahora nun control horario, ou a non entrega do carné de control en cada control (horario, de paso ou de reagrupamiento) ou á chegada, entrañarán a exclusión.

15.5. Soamente o Comisario do posto de control está autorizado a inscribir agora no carné de control, manualmente.

15.6. Toda diverxencia nas inscricións de tempos entre o carné de control do equipo e os documentos oficiais do rallye, será obxecto de estudo polos Comisarios Deportivos, que xulgarán en última instancia.

## **16. PROCEDIMIENTO PARA O FUNCIONAMENTO DOS CONTROIS**

### **16.1. Disposicións xerais**

16.1.1. Todos os controis, é dicir, controis horarios e de paso, zonas de control de saída e chegada dos tramos cronometrados, controis de reagrupamiento e neutralización, serán indicados por medio de paneis estandarizados FIA.

16.1.2. O comezo dunha zona de control estará indicado por un panel de aviso de fondo amarelo. A unha distancia mínima de 25 m., o emprazamento do posto de control estará indicado por un panel idéntico de fondo vermello. O fin da zona de control, ao redor de 25 m. máis lonxe, estará indicado por un panel de fondo amarelo con 3 bandas transversais negras.

16.1.3. Toda zona de control (é dicir, a zona comprendida entre o panel de aviso amarelo e o último panel amarelo con 3 barras transversais) será considerada como Parque Pechado, e ningunha reparación nin asistencia poden ser efectuadas na Zona de Control.

16.1.4. A duración da parada en calquera zona de control, non deberá exceder do tempo necesario para realizar as operacións de control.

16.1.5. A hora ideal de rexistro queda baixo a única responsabilidade dos equipos, que poden consultar o reloxo oficial situado sobre a mesa do posto de control.

16.1.6. Os Comisarios do posto non poden dar ningunha información sobre a hora ideal de rexistro.

16.1.7. Os postos de control comezarán a funcionar 15 minutos antes da hora ideal de paso do primeiro vehículo concursante.

16.1.8. Salvo decisión en contra do Director de Carreira, deixarán de operar 15 minutos despois da hora ideal de paso do último vehículo, aumentado do prazo establecido para a exclusión.

16.1.9. Os equipos deben seguir obrigatoriamente as instrucións de calquera Comisario de Ruta responsable dun posto de control, baixo pena dunha penalización que pode chegar á exclusión, a criterio dos Comisarios Deportivos.

### **16.2. Sinalización dos controis**

16.2.1. Debe obrigatoriamente utilizarse a sinalización que figura no anuario.

16.2.2. Todos os controis, é dicir controis horarios, controis de paso, saídas e chegadas de tramos cronometrados e controis stop, estarán sinalizados por medio de paneis estandarizados de acordo cos debuxos do anuario.

16.2.3. A sinalización do posto de control farase por medio de tres paneis da forma indicada no anuario.

NOTA: En caso de necesidade, a sinalización de fondo amarelo poderase reforzarse por medio dunha bandeira amarela e a de fondo vermello por unha bandeira vermella.

16.2.4. Control horario.

16.2.4.1. O comezo da zona de control será indicado polo debuxo, nun panel de fondo amarelo.

16.2.4.2. O emprazamento do posto de control estará tamén indicado polo debuxo sobre fondo vermello e o fin da zona de control polo debuxo.

16.2.5. Control de paso.

Utilizaranse paneis en forma idéntica aos utilizados no Control Horario, pero substituíndo o debuxo nº 1 polo nº 2.

16.2.6. Treitos cronometrados.

16.2.6.1. O punto de saída estará indicado polo debuxo en fondo vermello.

16.2.6.2. A chegada estará pre-sinalizada polo debuxo sobre fondo amarelo. Aliña de chegada, onde se realizará a cronometraxe, estará indicada polo debuxo sobre fondo vermello.

16.2.6.3. Un panel STOP sobre fondo vermello estará colocado entre 100 e 300 m. máis lonxe. Encima deste panel deberán colocarse dúas luces vermellas intermitentes para optimizar a súa sinalización.

### **16.3. Zona de Control**

Todos os oficiais dos controis deberán estar identificados. En cada control, o Xefe de Posto deberá levar un distintivo que permita identificarlo de forma inmediata.

### **16.4. Controis Horarios**

Nestes controis, os Comisarios de posto inscribirán no carné de control a hora de presentación do equipo. A cronometraxe realizarase a minuto.

### **16.5. Procedemento de Control**

16.5.1. O procedemento de control empeza no momento en que o vehículo excede o panel amarelo de aviso de comezo da zona de control.

16.5.2. Entre o panel de aviso e a zona de control prohibese ao equipo deterse ou avanzar a marcha excesivamente lenta.

16.5.3. A cronometraxe e a anotación da hora no carné de control, só poderán realizarse se os dous membros do equipo así como o vehículo, atópanse na zona de control e na inmediata proximidade da mesa de control.

16.5.4. A hora de presentación é aquela en que un membro do equipo presenta o carné de control ao comisario en funcións.

16.5.5. Leste anotará no Carné de Control, ben manualmente ou por medio dun aparello impresor a hora real de presentación do citado carné.

16.5.6. A hora ideal de presentación é a que se obtén sumando ao tempo concedido para percorrer o sector de ligazón, a hora de saída deste sector, estando expresados devanditos tempos en horas e minutos.

16.5.7. O equipo non incorre en ningunha penalización por adianto se a hora entrada na zona de control corresponde ao transcurso do minuto ideal de presentación ou ao que lle precede.

16.5.8. O equipo non incorre en ningunha penalización por atraso, se a hora de presentación do carné ao Comisario en funcións corresponde ao transcurso do minuto ideal de presentación.

16.5.9. Nos controis horarios de chegada de fin de etapa, os equipos poderán entrar con adianto, sen incorrer en penalización, salvo que o control de fin de etapa coincida co do final do rallye.

### **16.6. Hora de saída dos controis**

16.6.1. Cando o sector de ligazón seguinte non empezo nun tramo cronometrado, a hora de presentación inscrita no Carné de Control é á vez a hora de chegada do sector de ligazón e a hora de saída do seguinte sector.

16.6.2. En cambio, cando un control horario está seguido dun control de saída dun tramo cronometrado, aplicarase o seguinte procedemento:

a) Os dous postos estarán comprendidos nunha soa zona de control, os paneis serán dispostos como segue:

a1) Panel de aviso amarelo representando un cronómetro (comezo da zona).

a2) Un 25 m. despois, un panel vermello representando un cronómetro (posto de control horario).

a3) A unha distancia de 50 a 200 m. panel vermello representando unha bandeira (saída do tramo cronometrado).

a4) Por último, 25 m. máis lonxe, panel de fin de zona (tres varrastras transversais sobre fondo amarelo).

b) No control horario de chegada do sector de ligazón, o comisario en función anotará no carné de control, por unha banda a hora de presentación do equipo e por outra, a hora prevista de saída para o sector de ligazón seguinte. Deberá respectar un intervalo de 3 minutos co fin de permitir ao Equipo prepararse para tomar a saída. Ademais, en caso de roda picada, será concedido ao equipo afectado un tempo máximo de 5 minutos suplementarios. A nova hora de saída que lle será sinalada despois da reparación, deberá respectar o intervalo de tempo que lle corresponda.

c) Despois de pasar o Control Horario, o vehículo concursante proseguirá inmediatamente ata o control de saída do tramo cronometrado. O Comisario de Ruta responsable do posto anotará na ficha do tramo a hora de saída do mesmo, que normalmente coincidirá coa hora prevista de saída para o sector de

ligazón. A continuación, o Comisario dará a saída ao equipo segundo o procedemento previsto nas presentes Prescricións.

d) Se en caso de incidente, existe unha diverxencia entre as anotacións, agora de saída do tramo cronometrado dará fe, salvo decisión en contrados Comisarios Deportivos.

### **16.7. Eliminación de carreira. Exclusión**

Os equipos están obrigados, baixo pena de exclusión de carreira, a presentarse en todos os controis na orde prevista e no sentido do percorrido. Está igualmente prohibido circular marcha atrás na zona de control.

### **16.8. Controis de Reagrupamiento**

16.8.1. Varias zonas de reagrupamiento poderán ser establecidas ao longo do percorrido. Os controis de entrada e saída estarán sometidos ás normas xerais que rexen para os postos de control. No interior dunha zona de reagrupamiento, a posta en marcha dos motores poderá ser efectuada por medio dunha batería exterior. Esta operación, unicamente pode ser realizada polos membros do equipo. Esta batería non poderá ser transportada a bordo do vehículo.

16.8.2. Estas zonas de reagrupamiento serven para reducir os intervalos que se poidan producir entre os equipos como consecuencia de atrasos e/ou abandonos. É preciso pois, ter en conta a hora de saída do reagrupamiento e non a duración do mesmo.

16.8.3. Á súa chegada aos controis de reagrupamiento, os equipos entregarán ao Comisario do posto o seu carné de control e recibirán instrucións sobre a súa hora de saída. A continuación, deberán inmediata e directamente, conducir o seu vehículo ao parque pechado, e unha vez en leste, deberán obrigatoriamente

parar o motor. Os organizadores poderán entregar un novo carné de control á entrada ou á saída do parque pechado.

16.8.4. Despois dun reagrupamiento, a orde de saída efectuarase, sempre que sexa posible, de acordo coa clasificación xeral establecida despois da chegada a esta zona de reagrupamiento. En caso contrario, os vehículos tomarán a saída, segundo a súa orde de chegada. En ningún caso, permitirase tomar en consideración soamente os tempos realizados nos tramos cronometrados; a clasificación xeral debe ser establecida tendo en conta igualmente todas as penalizacións que se expresan en tempo.

## **17. TREITOS CRONOMETRADOS**

17.1. Os treitos cronometrados son probas de velocidade sobre estradas pechadas ao tráfico. Nos treitos cronometrados a cronometraxe realízase ao segundo.

17.2. No transcurso dos treitos cronometrados, o uso de vestimenta ignífuga, casco homologado, collarín ou hans e cintos de seguridade, é obrigatorio para todos os ocupantes do vehículo, baixo pena de EXCLUSIÓN.

17.3. Está prohibido aos equipos circular en sentido contrario ao tramo cronometrado, baixo pena de EXCLUSIÓN, pronunciada polos Comisarios Deportivos.

17.4. A saída dun tramo cronometrado será dada co vehículo parado, motor en marcha e co vehículo colocado na liña de saída. Todo vehículo que non poida arrincar dentro dos 20 segundos posteriores ao sinal de saída será eliminado de carreira e o vehículo será desprazado a un lugar seguro.

17.5. As saídas dos tramos cronometrados efectuaranse da seguinte maneira:

17.5.1. Cando o vehículo, co seu equipo a bordo, detéñase diante do control de saída, o comisario en funcións inscribirá sobre o carné de control do treito cronometrado a hora prevista para a saída (hora e minuto). O comisario devolverá este documento ao equipo e anunciaralle en voz alta os 30 segundos e sinalará o reloxo de saída dipois do efecto.

17.5.2. Por un sistema electrónico de conta atrás.

A conta atrás descontarase segundo a segundo e será claramente visible polo equipo desde a súa posición de saída. Este sistema poderá ser axustado electronicamente a un dispositivo de detección da liña de saída, que rexistrará toda situación na que un vehículo cruza a liña de saída antes do sinal correcto.

En todos os treitos Cronometrados dun mesmo rallye, o procedemento de saída, salvo caso de forza maior, deberá ser o mesmo.

17.6. A saída dun tramo cronometrado á hora inscrita no carné de control, só poderá ser atrasada polo comisario en funcións por causa de forza maior.

17.7. En caso de atraso imputable ao equipo, o comisario anotará unha nova hora de saída e a penalización será dun minuto por minuto ou fracción de minuto de atraso.

17.8. Unha falsa saída, e especialmente unha saída efectuada antes que o sinal sexada, será penalizada segundo anuario FGA

17.9. A chegada dos tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido deterse entre o panel amarelo de aviso e o panel stop, baixo pena de EXCLUSIÓN. A cronometraxe efectuarase sobre a liña de chegada por medio de aparellos de cronometraxe obrigatoriamente impresores. Estes aparellos serán dobrados por cronómetros manuais. Nachegada dos tramos cronometrados, os cronometradores débense situar as fotocélulas exactamente aliñados coa liña de cronometraxe indicada por un panel que represente unha bandeira a cadros con fondo vermello.

17.10. Todo equipo que rehúse tomar a saída nun tramo cronometrado á hora e na posición asignadas, será penalizado polos Comisarios Deportivos.

17.11. A unha distancia de 100 a 300 metros despois da chegada, o equipo debe estar no punto STOP sinalizado por un panel vermello, con obxecto de facer anotar no seu carné de control a súa hora de chegada (hora, minuto e segundo). Se os cronometradores non puidesen comunicar inmediatamente a hora exacta de chegada aos Comisarios, estes poñerán soamente o seu visado sobre o carné de control do tramo cronometrado do equipo, e os tempos anotaranse na neutralización ou reagrupamentos seguintes.

17.12. Se por culpa do equipo, a anotación do tempo non puido ser efectuada, aplicarase as penalizacións seguintes oportunas.

17.13. Dentro dun tramo cronometrado, está prohibido recibir asistencia.

17.14. Os intervalos de saída nos tramos cronometrados deberán respectar as mesmas disposicións indicadas para a saída da etapa en que se realicen.

#### 17.15. Finalización dun Tramo Cronometrado

17.15.1. Cando o desenvolvemento dun tramo cronometrado sexa DEFINITIVAMENTE interrompido antes do paso do último equipo, calquera que sexa o motivo.

17.15.5. Os vehículos afectados pola interrupción definitiva, ao seu paso polo Control Stop anotaráselles no seu Carné de Control, unha hora de saída, un cada minuto, desde ese Control Stop, á que deberá sumarse o tempo previsto que figura no Carné de Control. A suma de ambos será a hora de presentación no Control Horario Fin de Sector.

#### 17.16. Vehículos de Seguridade

Os organizadores deberán prever, unha caravana de seguridade segundo regulamentación FGA, debidamente numerados e identificados. Estes vehículos deberán efectuar a totalidade do percorrido.

#### 17.17. Plan de Seguridade

O plan de seguridade deberá ser conforme o plan de seguridade tipo publicado pola FGA e visado e conformado polo comisario de Seguridade da FGA

#### 17.18. Seguridade dos Participantes

17.18.1. Cada vehículo participante debe transportar un triángulo vermello reflector que, en caso de parada do vehículo nun tramo cronometrado, deberá ser colocado por un membro do equipo, de forma visible, como mínimo a 50 m. antes do vehículo co fin de avisar aos pilotos seguintes. Ao equipo que non observe esta regra, seralle imposta unha penalización en metálico a criterio dos Comisarios Deportivos.

17.18.2. En caso dun accidente no que non haxa ningún ferido que requira atención médica inmediata, o sinal OK do Road-Book, debe ser claramente mostrada como mínimo aos tres vehículos seguintes, así como a calquera helicóptero que preste asistencia médica. Ademais, deberán facer uso do teléfono de emerxencias 888.040.050 para comunicar a dirección de carreira o seu estado e ubicación. Ao equipo que non observe esta regra seralle imposta unha penalización en metálico a criterio dos Comisarios Deportivos.



## 18. PARQUE PECHADO

### 18.1. Xeneralidades

Durante o réxime de Parque Pechado, está prohibido baixo pena de EXCLUSION, facer calquera reparación ou reavituallamiento.

Os vehículos estarán en réxime de Parque Pechado:

18.1.1. Desde a súa entrada nun parque de saída (se existe), de reagrupamiento, ou de fin de etapa ata a súa saída dos mesmos.

18.1.2. Desde a súa entrada nunha zona de control ata a súa saída da mesma.

18.1.3. Desde a súa chegada ao final do rallye ata que acabe o prazo para a presentación de reclamacións e sexa autorizada a apertura do mesmo polos Comisarios Deportivos.

18.1.4. No Parque Pechado está prohibida a entrada a calquera persoa, salvo aos oficiais do rallye que teñan unha misión no mesmo.

18.1.5. Á saída do rallye poderá ser previsto un Parque Pechado de saída ao cal deberán ser conducidos os vehículos, como máximo 4 horas antes da saída.

18.1.6. Os equipos poden entrar no Parque Pechado de saída 10 minutos antes da súa hora de saída. Para saír dun Parque Pechado de saída, de reagrupamiento ou de fin de etapa o equipo será autorizado a entrar no Parque 10 minutos antes da súa hora de saída. No caso de que un parque de reagrupamiento non dure máis de 15 minutos, os equipos poderán permanecer dentro do mesmo.

18.1.7. Soamente os oficiais do parque e/ou os membros do equipo poderán empuxar un vehículo de competición á entrada, no interior ou á saída dun Parque Pechado de saída, dun control horario, de reagrupamiento ou de etapa. No interior dun Parque Pechado, a posta en marcha dos motores pódese realizar por medio dunha batería exterior. Esta operación unicamente pode ser realizada polos membros do equipo. Esta batería non poderá ser transportada no vehículo.

### 18.2. Reparación no Parque Pechado

18.2.1. Se os Comisarios Técnicos dun rallye consideran que o estado dun vehículo chega a ser tan defectuoso que pode afectar á seguridade da circulación por estrada, este vehículo debe ser obrigatoriamente reparado en presenza dun Comisario Técnico.

18.2.2. O tempo empregado na reparación debe ser considerado como minutos de atraso, co fin de evitar que un equipo busque recuperar o tempo así perdido; a penalización aplicable será dun minuto por minuto ou fracción de minuto. O equipo recibirá unha nova hora de saída despois da reparación, se o tempo perdido provoca un atraso respecto da hora de saída que se previu inicialmente.

18.2.3. Como excepción ás normas de parque pechado, pero baixo o control dun Comisario autorizado ou dun Comisario Técnico, está permitido ao equipo, dentro dun parque pechado de saída, de reagrupamiento ou de fin de etapa: proceder ao cambio de parabrisas ou da luneta traseira con posibilidade de axuda exterior.

18.2.4. Se para substituír o parabrisas é necesario reparar pequenas partes da carrocería e/ou do arco de seguridade, aplicarase o Art. 19.2.2.

18.2.5. Estas intervencións deberán estar totalmente terminadas antes da hora de saída; en caso contrario o exceder esta hora entrañará unha penalización nas mesmas condicións que as previstas no Art. 19.2.2.

18.2.6. Despois de aparcar o seu vehículo no parque pechado, os pilotos deberán obrigatoriamente parar o motor e abandonar inmediatamente o parque pechado; a partir deste momento, a entrada ao mesmo estará prohibida aos membros do equipo.

## 19. CLASIFICACIÓNS

19.1. Procedemento para establecer as clasificacións: As clasificacións estableceranse sumando os tempos obtidos nos tramos cronometrados e as penalizacións en tempo incorridas nos sectores de ligazón, así como calquera outra penalización que se exprese en tempo.

19.2. Publicación de resultados:

19.2.1. No transcurso do rallye as clasificacións serán publicadas de acordo co seguinte criterio.

Clasificacións oficiosas: clasificacións distribuídas pola dirección do rallye durante o desenvolvemento dunha etapa. A través da web [www.temposfga.eu](http://www.temposfga.eu)

Clasificacións parciais oficiosas: clasificacións publicadas ao final dunha etapa.

Clasificación final provisional: clasificación publicada pola dirección dorallye ao final do mesmo.

Clasificación final oficial: clasificación aprobada polos Comisarios Deportivos.

19.2.2. En toda-las clasificacións deben incluírse os resultados dos tramos cronometrados, así como toda penalización que se exprese en tempo.

## **20. RECLAMACIÓNS E APELACIÓNS**

20.1. Toda reclamación deberá ser presentada de acordo co estipulado no Código Deportivo Internacional e o anuario da FGA

20.2. Toda reclamación deberá ser presentada por escrito e remitida ao Director de Carreira,

20.3. Os concursantes teñen o dereito de apelación segundo o indicado no Art. 180 e seguintes do CDI.

20.7. En caso de xurdir diferenzas na interpretación das Prescricións Xerais, soamente a FGA da está cualificada para tomar unha decisión.

Este traballo e froito das labores e bos criterios de moitos voluntarios que o logo dos anos foron aportando ó noso deporte a súa experiencia e seu bo facer. E pretende ser un pequeno homenaxe as persoas que formamos parte de este deporte do automobilismo. Os textos e referencias proveñen de outra documentación editada en posta a nosa disposición por outras organización o longo de anos.



FEDERACION GALEGA  
DE AUTOMOBILISMO

E-Mail: fga@fga.es  
Http://www.fga.es  
Télex: 988272 841 - Fax: 988271481  
C/ra. de Vgo. 43 Bajo - O Pino  
30001 OURENSE



XUNTA DE GALICIA  
PRESIDENCIA  
Secretaría Xeral para o Deporte

Comunicado nº 076/16  
27 de abril de 2016

**□ +SEGURIDADE 2016/2017. PROTOCOLO DE ACTUACIÓN NO CASO DE PARADA POR AVARÍA OU ACCIDENTE NUN TREITO CRONOMETRADO DAS ESPECIALIDADE DE RALLYES, MONTAÑA, E RALLYMIX.**

Recordamos a tódolos participantes que é **OBRIGATORIO** levar no vehículo dous Chalecos e dous Triángulos Reflectantes segundo a normativa vixente da Lei de Circulación vixente.

**NOS TREITOS DE ENLACE.** Teranse que empregar para sinalizar, en caso de detención por avaría, ou accidente, por estradas abertas ao tráfico.

**NOS TREITOS CRONOMETRADOS,** no momento que un equipo se vexa obrigado a abandonar, **POR AVARÍA OU POR ACCIDENTE**, o procedemento será o seguinte:

1.- Saír do vehículo coa maior rapidez posible e permanecer alerta ante a chegada do seguinte participante.

2.- retroceder a pé uns metros e **mostrar a última páxina do "Road Book" polo menos aos tres seguintes participantes,**

indicando co **OK Verde** que tanto os dous ocupantes do vehículo como os posibles espectadores da zona estean ben, non é necesaria asistencia médica, ou pola contra, a **Cruz Vermella** para solicitala presenza do Vehículo "R", tanto para participantes como público.

3.- A maiores, **deberán situar polo menos un dos dous triángulos reflectantes** precedendo á posición do vehículo, cunha **distancia mínima de 50 metros** dende o lugar onde se atopa detido, que sexa **visible dende 100 metros antes.**

Recomendamos igualmente que un dos dous membros do equipo indique ao resto de participantes por qué lado deben pasar, e si é necesario aminorar a velocidade.

4.- **RECORDAMOS**, que en caso de existir un Comisario de Ruta no lugar, a súa función se limita a transmitir información a Dirección de Carreira, non podendo abandonar a súa ubicación salvo que a gravidade do sinistro o esixa.



**□ 2ª COPA SEGUROXDÍAS 2016.**

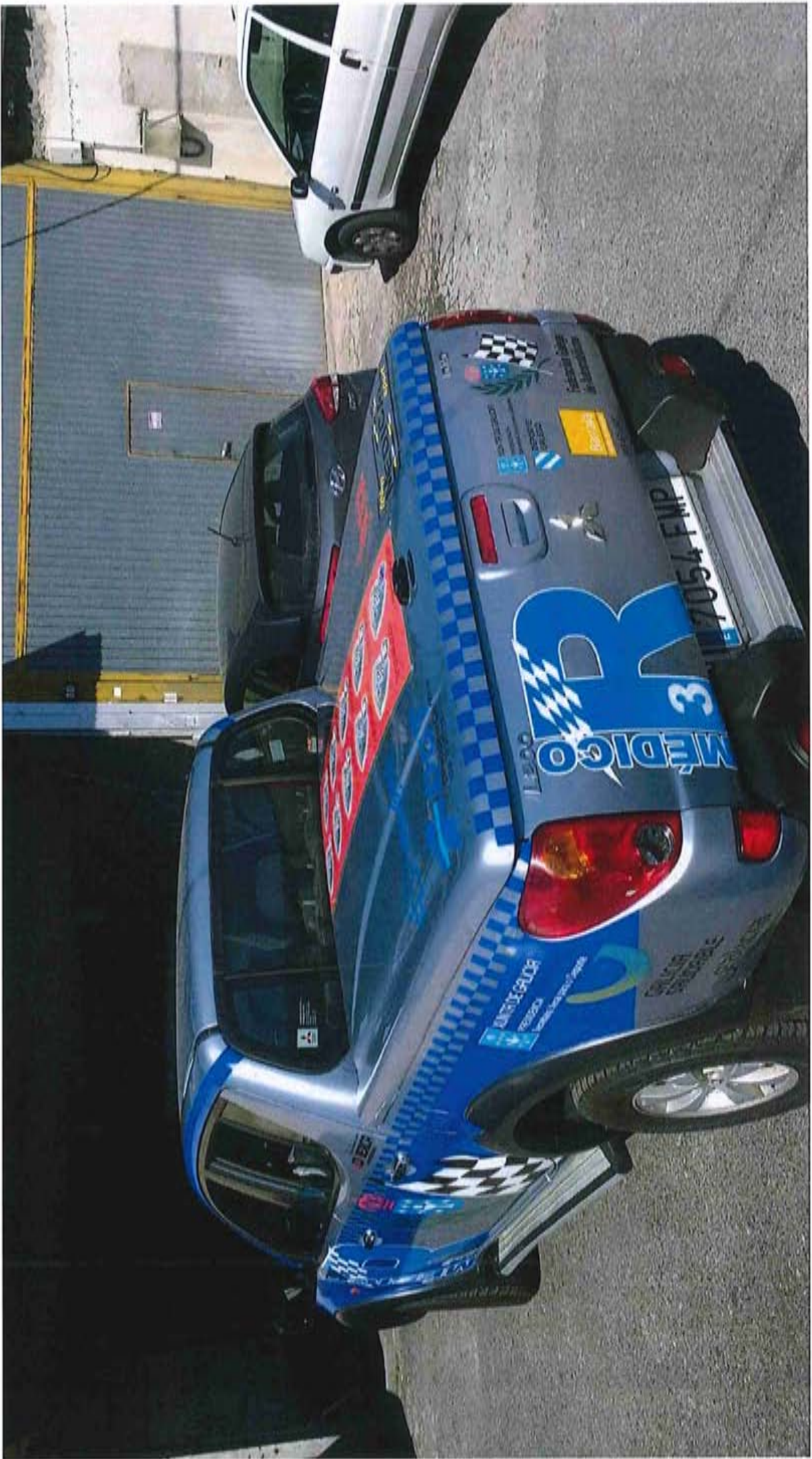
Ante a solicitude de pilotos participantes, polos problemas na monta das pastillas de freo "EBC" acórdase: A partir da data de publicación deste comunicado apróbanse tres opcións de monta:

1.- Pastillas "EBC".

2.- Pastillas "Carbono Lorraine" RC6 (dianteiras) e RC5+ (Traseiras).

3.- Os pilotos que mercaran en "Taller BAD Competición" as pastillas "EBC" poden participar libremente con calquera marca de pastilla no resto do Campionato.

Os participantes que se inscriban, a partir da data de publicación deste comunicado terán que mercar a "Taller Bad Competición" as pastillas de freo Carbono Lorraine, e para calquera aclaración ou solicitude no mail "[badcompetición@gmail.com](mailto:badcompetición@gmail.com)", expoñendo a súa dúbida con aportación de teléfono de contacto, ou do correo electrónico persoal.



MONOBIOG-ORENSE, S. A.

