PRESCRICIÓNS COMÚNS PARA RALLYES

PRESCRICIÓNS COMÚNS PARA RALLYES

Artigo 1.- CARACTERÍSTICAS DAS PROBAS. Tódalas probas responderán á definición de Rallyes de primeira categoría (Art. 21 do C.D.I.) e deberán estar inscritas no Calendario da F.G. de A. para o ano en curso, e aceptar tódolos apartados e normativas contidas neste Anuario e nos comunicados numerados e fechados, na páxina http://www.fga.es/.

Artigo 2.- PERCORRIDO.

2.1.- O percorrido dun rallye será íntegro sobre piso asfalto, e dividirase en Etapas, Seccións, Sectores e Treitos Cronometrados, segundo as seguintes definicións.

2.1.1.-Etapa. Cada unha das partes dunha proba, separadas entre sí por unha parada de alomenos 9 horas.

2.1.2.- Sección. Espazo percorrido no transcurso dun rallye sen detencións intermedias. No momento que houbese unha neutralización prevista no Regulamento Particular, terminarase unha sección, e despois de dita neutralización comezará a seguinte.

2.1.3.- Sector. Parte do itinerario comprendido entre dous controis horarios sucesivos, é dicir, espazo comprendido entre o control horario de saída (CHS ou punto B no croques adxunto), que poderá coincidir ou non co control de saída dun treito cronometrado, e o control horario de chegada (CHLL ou punto A do croques).

No punto A terminará un sector. Uns 100 metros despois no punto B, empezará o seguinte sector. O punto A corresponderá o final do tempo a inverter no seguinte sector. Fixarase pola Organización o tempo a inverter entre os dous puntos A e B consecutivos, nun mínimo de tres minutos, os cales se terán en conta para establecer o horario teórico. No punto A a cronometraxe será o minuto desprezándose os segundos e as décimas. A cronometraxe nos puntos B (CHS) e C(CLL) será á centésima de segundo, mediante célula fotoeléctrica con dobraxe. O control horario (C.H.LL) e o control horario (CHS) (punto A e B) poderán reunirse nun so punto, atendidos por un mesmo cronometrador. Os rallyes puntuables para os Campionatos e Copas de Galicia, agás a Regularidade, non terán ningún control secreto. No caso de que, por razóns de forza maior, houbese que cambiar algunha parte do itinerario, non se poderá poñer no novo itinerario ningún control horario. Non se poderá establecer entre controis horarios (punto A) unha velocidade media superior a 50 Km por hora, a non ser que o treito comprendido este Pechado ó tráfico normal ou que tal velocidade media superior fose expresamente autorizada pola Xefatura de Tráfico. Para a medición de distancia na estrada darán fe os fitos quilométricos (C.D.I.).

2.1.4.- Treito cronometrado.

Espazo de estrada asfaltado Pechado ó tráfico normal e no que os vehículos desenrolarán a súa máxima velocidade, con vistas á clasificación no rallye. Os treitos cronometrados están delimitados no croques polos puntos B (CHS) e C (LL).

O punto C marcará o final do treito cronometrado (queda definido coas iniciais CLL) e o paso dos vehículos por este punto será lanzado. A distancia entre C e D quedará a criterio da Organización, debéndose respectar un mínimo de 100 metros e un máximo de 300 metros aproximadamente, fixándose esta distancia en función da velocidade de chegada dos vehículos hasta o punto C. As Organizacións deberán solicitar á Consellería de Interior, da Xunta de Galicia o peche de estradas desde 200 metros antes do punto A ata o punto E de cada sector que teña un treito cronometrado. Así mesmo, deberán estar coidadosamente Pechados ó tráfico normal tódolos camiños ou estradas que accedan ós treitos cronometrados. As Organizacións deberán elixir os treitos cronometrados de forma que sexan suficientemente selectivos, de media non superior a 100 Km/h (máis 10%) e de unha lonxitude mínima de 6 Km (para asfalto), e dunha lonxitude máxima de 15 Km (para asfalto), e que poidan ser perfectamente controlados pola Organización nunha posible situación de emerxencia. De selo treito de máis quilómetros terase que solicitar á Federación, e ésta de consideralo axeitado autorizalo. O principio e o fin dos treitos cronometrados estarán concretamente definidos no Roadbook e Plan de seguridade entregados co Regulamento Particular, para a autorización da proba, non podéndose, baixo ningún concepto, amplia-la súa lonxitude, é dicir, que se por razóns de forza maior fora necesario modifica-la saída ou a chegada, o treito deberá desenrolarse sempre dentro do espazo inicial previsto. Non se poderá realizar nun mesmo rallye o mesmo treito cronometrado, en ambos sentidos do percorrido. Non se poderán celebrar treitos cronometrados nun circuíto pechado baixo reserva e autorización da F.G. de A. Non se poderán celebrar treitos cronometrados secretos, e percorridos secretos nos rallyes puntuables para o Campionato ou Copas de Galicia de Rallyes. As probas especiais dos Rallyes deberán ser unicamente treitos cronometrados de velocidade pura.

2.1.5- Interrupción dun treito cronometrado.
2.1.5.1.- Cando o desenrolo dun treito cronometrado sexa interrompido antes do paso do último equipo, calquera que sexa o motivo, poderase establecer unha clasificación do mesmo que se obterá outorgando a tódolos equipos afectados polas circunstancias da interrupción, un tempo a elexir entre os seis peores tempos realizados antes da mesma. Si existisen tempos de pasadas anteriores, poderanse aplicar os mesmos de cada participante, sempre que as condicións ambientáis sexan similares e baixo único criterio dos Comisarios Deportivos. Si a interrupción prodúcese entre os equipos participantes dunha copa, establecerase unha clasificación independente entre seus participantes, que se obterá outorgando a tódolos equipos afectados un dos seis peores tempos realizados da devandita copa, ou si existisen tempos de pasadas anteriores, poderanse aplicar os mesmos de cada participante, sempre que as condicións ambientáis sexan similares e baixo único criterio dos Comisarios Deportivos. Si a interrupción dun treito, e a neutralización da mesma resólvese nun tempo prudencial, a organización da proba poderá relanzalo treito, Inclusive si se producisedurante unha copa. En ningún dos casos se poderá adxudicar un tempo futuro posterior a neutralización nin tempos inventados. Todo elo sempre a criterio dos Comisarios Deportivos
2.1.5.2.- Esta clasificación poderase establecer incluso cando só un equipo puidese efectuar o percorrido en condicións normais de carreira.
2.1.5.3.- A aplicación desta disposición é competencia exclusiva dos Comisarios Deportivos, previa comunicación do Director de Carreira explicando os motivos da interrupción, e con informe do Xefe de Treito.
2.1.5.4.- Queda terminantemente prohibido, si se interrumpe un treito, poñer tempos aleatoriamente, adxudicar un tempo futuro posterior a neutralización ou esperar a que finalice o Rallye para publicalos tempos do treito anulado. Con esta medida evítase desvirtuala competición e darlle ós participantes un pulo no seu eido competitivo.
2.1.5.5.- Os vehículos afectados pola interrupción, o seu paso polo Control Stop anotaráselle no seu carné de control, unha nova hora de saída para o sector correspondente, que establecerá o Director de Carreira, que sumada co tempo establecido na nova casilla no carné de control para a realización do sector indicará a hora teórica de presentación no control horario de chegada de dito sector.
2.1.5.6.- Por último, todo equipo responsable ou cómplice dunha interrupción de carreira, en ningún caso, poderase beneficiar desta medida. Seralle, pois, retido o tempo que realmente realizase aínda que este fose peor que o tempo de neutralización adxudicado ós demais equipos, con traslado ó Tribunal Galego de Apelación da FGA si se provocara de maneira intencianada..
2.1.5.7.- Se no treito oubera un incidente sen interrupción do mesmo, e houbese vehículos afectados en tempo debido ás indicacións dun oficial da proba, os Comisarios Deportivos poderán outorgarlle a ditos vehículos un tempo seguindo o sinalado no artigo 2.1.5.1. do presente regulamento.
2.1.5.8.- En ningún caso, o participante causante da interrupción do treito poderá beneficiarse, en termos de adxudicación de tempos, das resolucións adoptadas en virtude das anteriores disposicións. No caso de que dito participante remate o treito cronometrado, seralle atribuido o tempo efectivo que teña realizado, sempre e cando sexa superior o atribuido ós equipos que non remataron o treito; no caso contrario, seralle atribuido o tempo que os Comisarios Deportivos establezan para estes participantes.
2.1.6.- Reagrupamento. Parada prevista polos Organizadores en réxime de parque pechado cun Control Horario á entrada e outro á saída, co obxeto, por unha parte, segui-lo programa do Rallye, e por outra, permiti-lo reagrupamiento dos vehículos que siguen en carreira. O tempo de parada pode variar dun equipo a outro.
2.1.7.- Neutralización. Tempo no que os equipos son detidos polos organizadores do Rallye por calquera razón.
2.1.8.- Seguridade dos Participantes
2.1.8.1.- Cada vehículo participante debe transportar dous triángulos bermellos reflectantese dous chalecos amarelos reflectantes (segundo a normativa da DGT) e, no caso de parada definitiva do vehículo nun treito cronometrado, deberá ser colocado por un membro do equipo, a lo menos un triángulo de forma visible,como mínimo 50 metros antes do vehículo, sempre indicando o lado onde se atopa obstaculizando,co fin de avisar ós pilotos seguintes. Ó equipo que non cumpra estaregra, e segundo a perigosidade, darase traslado ó Tribunal Galego de Apelación da F.G. de A.
2.1.8.2.- No caso dun accidente no que non houbese ningún ferido que requira atención médica inmediata, o

sinal de OK do Road-Book debe ser claramente mostrada como mínimo ós tres vehículos seguintes, así comoa calquera helicóptero que preste asistencia médica, e tamén pulsará o botón de "OK" no dispositivo GPS. Ó equipo que non cumpra esta regra, seralle imposta unha penalización de exclusión, e o traslado ó Tribunal Galego de Apelación da F.G. de A.

Artigo 3.- SINALIZACIÓN E MONTAXE.

3.1.- Indicaranse por medio de pancartas normalizadas F.I.A. segundo os debuxos anexos, tódolos controis, é dicir, controis horarios, controis de paso, saída e chegada de probas de clasificación, etc. A sinalización por medio de pancartas efectuarase da forma seguinte:

3.2.- Control horario: O comezo da zona de control efectuarase por medio dunha pancarta con fondo amarelo. O punto de control indicarase por medio dunha pancarta con fondo vermello. O fin da zona de control indicarase por medio dunha pancarta con fondo amarelo ou laranxa con franxas negras. Como norma xeral, as pancartas de presinalización colocaranse aproximadamente 25 metros antes do punto de control. As pancartas que indiquen o fin de zona de control colocaranse aproximadamente 25 metros despois do punto de control.

3.3.- Control de paso: As pancartas de Control de Paso situándose como as de Control Horario.

3.4.- Treitos cronometrados: O punto de saída colocarase por medio dunha pancarta con fondo vermello e bandeira galega. O final dunha proba estará precedido por unha pancarta con fondo amarelo e coa indicación da distancia que queda ata o fin da proba. A liña de chegada onde se cronometrará está marcada por unha pancarta con fondo vermello e bandeira a cadros. Colocarase unha pancarta de "stop" sobre fondo vermello aproximadamente entre 100 e 300 metros despois. En cada control, o responsable do mesmo deberá levar un distintivo que permita identificalo inmediatamente, portando a súa licenza federativa que lle corresponda.

3.5.- O punto de detención e arrancada dos vehículos en saída debe ser a 6 metros antes da liña de toma de tempos (fotocelulas).

Artigo 4.- SEGURIDADE. Será obrigatorio, ademais do establecido no Anexo J, o uso de:

- Casco homologado en tódolos treitos cronometrados.
- Collarín Cervical, ou Hans homologado, en tódolos treitos cronometrados.
- Cintos de seguridade en tódolos treitos cronometrados.
- Mono ignífugo homologado, sotocasco, calcetins, e roupa interior (homologados e ignífugos).
- Lubas, calzado (homologados e ignífugos).

IMPORTANTE: En cada principio de treito cronometrado (ou Shakedown no seu caso) haberá un vehículo “R”, unha ambulancia UVI Móbil, unha ambulancia de transporte, un guindastre, un 4x4 de arrastre, e coche de bombeiros para calquera posible emerxencia. Así mesmo, deberá funcionar un sistema de comunicación, e dirección de carreira contratado coa empresa “TCR Datos Norte”, e os localizadores-GPS coa empresa “ANUBE”, de forma que a organización poida estar informada con rapidez e actuar con eficacia ante calquera incidente ou accidente da proba. Asimesmo será obrigatorio extintor en C.H. de chegada, saída e control Stop. Os treitos de máis de 12 quilómetros terán que dispoñer dunha ambulancia UVI Móbil, Médico, guindastre, e bombeiros, situada aproximadamente na metade do treito enlazados por radio, e teléfono móbil, coa Dirección de Carreira.

SEGURIDADE OBRIGATORIA PARA RALLYES: Os organizadores que non contraten os servizos de "TCR Datos Norte" e "Anube", para a celebración do seu rallye, baixarán a coeficiente 6 para a seguinte tempada, coa correspondente merma das subvencións a pactar coas Institucións. Ó ser un tema de seguridade extrema darase traslado do incumprimento ó Tribunal Galego de Apelación, da Federación Galega de Automobilismo, podendo chegar a pedir responsabilidades persoais e prohibir o calendamento da proba na tempada seguinte.

Artigo 5.- REGULAMENTO PARTICULAR.

5.1.- O Organizador deberá facer constar clara e inequivocamente en dito documento: O carácter dos parques; tolerancia de entrada en cada un dos controis; horario de citación dos Concursantes a verificación técnica e lugar da mesma; cantidade, situación e carácter da publicidade contratada polo Organizador e tódolos datos sobre inscricións, e control da proba.

5.2.- As probas puntuables para o Campionato de Galicia cumprirán os mínimos de tempo de presentación (60 días) dos Regulamentos que están marcados pola F.G. de A. e a Consellería de Interior.

5.3.- As restantes probas presentarán os seus regulamentos á F.G. de A. para súa eventual aprobación (60 días), ó menos dous meses antes do principio da proba e deberá estar publicado na súa forma definitiva, ó menos 60 dias hábiles antes do comezo da proba.

O peche de inscricións realizarase, con data límite, catro días (luns) antes do principio dos adestramentos, publicándose a relación de inscritos e o orden de saída proposto polo Organizador, co visto e prace do habilitado da F.G. de A., alomenos un día antes do comezo dos adestramentos do rallye.

5.4.- O Regulamento Particular deberá estar a disposición dos concursantes a partir da data de apertura de inscricións e publicado na web (www.fga.es) da Federación Galega de Automobilismo.

Artigo 6.- LIBROS DE RUTA (ROAD BOOK).

6.1.- Libros de Ruta (Roadbook). Os Organizadores confeccionarán un libro de ruta (Road Book). Este deberá estar en disposición dos concursantes o día dos adestramentos publicado no regulamento particular da proba. No mesmo deberá constar a data da súa publicación. Toda modificación no percorrido deberá ser rapidamente comunicada ós Concursantes, publicada no taboleiro de anuncios e entregada a tódolos participantes, referendándose o seu recibo mediante asinamento, coa máxima antelación posible. O libro de ruta deberá axustarse ás seguintes condicións:

CONDICIÓNS OBRIGATORIAS: O sentido de lectura será de arriba a abaixo. A unión das follas efectuarase cunha espiral que permita unha apertura de 360 grados e sexa resistente a numerosas manipulacións. Ó principio do libro de ruta deberá figurar unha páxina explicativa cos símbolos utilizados. Indicarase unha referencia para calibrar o contaquilómetros. Na parte superior de cada páxina se indicará o número de etapas, seccións e sectores, o tempo impartido, o quilometraxe e os controis. Cada información será numerada e separada da seguinte por liña horizontal, volvendo a cero a numeración en cada control horario. As informacións moi próximas, é dicir, con distancia inferior a 100 metros non serán separadas entre sí.

Cada páxina será numerada correlativamente dentro do mesmo volume. Toda información que non poida ser vista dende a estrada deberá aparecer entre paréntese. Para cada control horario, control de paso, saída e chegada dos treitos cronometrados, reproduciranse os signos normalizados pola F.I.A. e indicarase con precisión a localización dos controis. As sinais de tráfico reproducidas deberán corresponder o seu emprazamento exacto sobre a ruta. Tódolos paneis de cambio de dirección que existan na ruta deberán aparecer coa data sinalando a dirección real. O grosor do trazo indicará a dirección a seguir. Cada sector comezará nunca páxina nova. Os treitos cronometrados deberán resaltar do resto do texto, por exemplo cun recadro ou utilizando unha cor diferente. En cada debuxo, o punto de orixe situarase na parte inferior. Os paneis de dirección que non correspondan á ruta a seguir, pero que sirvan de referencia, deberán aparecer tachados. Sinalaranse os lugares que precisen dunha atención particular con un, dous, tres signos de admiración. As informacións deberán dispor dun espazo libre suficiente para que os participantes poidan incluír os seus propios comentarios. As indicacións deberán ser lexibles, tendo en conta que van a ser utilizadas pola noite dentro dun vehículo en marcha. As saídas, chegadas, parque de custodia e de traballo deberán estar sinalizadas con latitude e lonxitude.

Suxerencias: Indicar a media dos sectores de enlace. Indicar nos treitos de velocidade o tempo record do mesmo. Facer figurar os puntos de referencia de forma ben evidente. Sinalar os cambios do piso, por exemplo, de asfalto ou terra ou viceversa, por un doble trazo na liña vertical central.

Deberánse incluir os percorridos alternativos para cada sector debendo ser nunha cor diferente ó resto do libro de ruta.

6.2.- Carné de Control. O carné de control deberá ser conforme ao modelo pubricado no Anuario da F.G. de A. en cada tempada.
6.3. As horas e minutos serán indicadas da seguinte forma: 00:00 – 23:59, debendo ser contados únicamente os minutos completos. A hora oficial do rallye será a indicada no Regulamento particular da proba.
6.4. No carné de control figurarán os tempos concedidos para cubri-la distancia entre 2 controis horarios consecutivos.
6.5. O carné de control será entregado, aos equipos, na entrada do parque de custodia de saida do rallye ou da sección.
6.6. Cada equipo é o único responsable do seu carné de control. A presentación do carné de control nos diferentes controis (na orde correcto) e a exactitude das anotacións no mesmo, quedan baixo a única responsabilidade do equipo participante.
6.7. Corresponde ó equipo decidir o momento preciso de presenta-lo seu carné de control a os comisarios e verificar que a hora anotada foi a correcta en cada momento do discurrir da proba.
6.8. O carné de control deberá estar dispoñible a cualquer requerimento, especialmente nos postos de control, en donde deberá presentarse persoalmente por un membro do equipo para ser visado e a hora anotada.
6.9. O equipo deberá entregar-lo carné no control de chegada de cada sección e lle será reemplazado por un novo.
6.10. Soamente o Comisario do posto de control está autorizado a inscribir a hora no carné de control.
6.11. Salvo autorización expresa do Comisario responsable, toda rectificación ou modificación realizada no carné de control entrañará a aplicación do regulamento po-lo Director de Carreira ou Comisarios Deportivos.
6.12. Asimesmo, a falta dun visado ou selo nun control de paso, a ausencia de anotación da hora nun control horario, ou a non entrega do carné de control en cada control (horario, de paso, de reagrupamento ou a chegada), entrañara igualmente a penalización correspondente ou a exclusión da proba.
6.13. Toda diverxencia nas inscricións de tempos entre o carné de control do equipo e a documentación oficial do rallye, será obxeto de estudio po-los Comisarios Deportivos.

MATERIAL TREITOS CRONOMETRADOS

	POSTO E SITUACIÓN	PANCARTAS	CRONOMETRAXE	COMUNICACIÓNS
SAÍDA TREITO	PREAVISO CONTROL HORARIO Aproximadamente 25m. antes de Control Horario.			
	CONTROL HORARIO A súa situación está marcada na estrada.			
	SAÍDA TREITO A súa situación está marcada na estrada.			
	FIN DE ZONA Aproximadamente 25m. despóis da saída.			
CHEGADA TREITO	PREAVISO CHEGADA TREITO CRONOMETRADO Aproximadamente 25m. antes da Chegada.			
	CHEGADA TREITO CRONOMETRADO A sua situación está marcada na estrada.			
	CONTROL STOP A súa situación está marcada na estrada.	STOP		
	FIN DE ZONA Aproximadamente 25m. despóis do Control Stop.			

II RALLYE MARIÑA LUCENSE

10-11-12 DECEMBRO 2020

CARNET CONTROL

2ª SECCIÓN

Nº PARTICIPANTE

CH 9 — REAGRUPAMENTO XOVE a PARQUE DE TRABALLO "B" VIVEIRO

SECTOR 5

DISTANCIA: 9,00 Kms.

HORA TEORICA 8 — H. M.

HORA REAL C.H. 9 — H. M. — 9

TEMPO SECTOR — 00 25

HORA REAL C.H.10 — H. M. — 10

HORA TEORICA C.H.10 — H. M. — PARA USO PARTICIPANTE

CH 10 — PARQUE DE TRABALLO "B" VIVEIRO

SECTOR 6

HORA REAL C.H.10 — 10 — H. M.

TEMPO SECTOR — 1 00

HORA REAL C.H.11 — H. M. — 11

HORA TEORICA C.H.11 — H. M. — PARA USO PARTICIPANTE

CH 11 — PARQUE DE TRABALLO "B" a TC-A2 O VICEDO

SECTOR 7

DISTANCIA: 15,60 Kms.

TEMPO SECTOR — 00 25

HORA REAL C.H.12 — H. M. — 12

HORA TEORICA C.H.12 — H. M. — PARA USO PARTICIPANTE

CH 13 — TC-A2 O VICEDO — Long: 11,10 Kms.

SECTOR 8

DISTANCIA: 26,00 Kms.

HORA TEORICA SAIDA (+3´) — H. M. — 12

SAIDA REAL

HORA CHEGADA T.C. — H. M. S. 1/10 S. — STOP

TEMPO INVERTIDO — H. M. S. 1/10 S.

HORA REAL C.H.14 — 00 45 — H. M. — 14

VEHÍCULO ANTERIOR Nº

INTERRUPCION TREITO — H. M.

DENDE STOP — 00 25

HORA TEORICA C.H.14 — H. M. — PARA USO PARTICIPANTE

II RALLYE MARIÑA LUCENSE

10-11-12 DECEMBRO 2020

CARNET CONTROL

2ª SECCIÓN

Nº PARTICIPANTE

CH 15 — TC-B2 XOVE — Long: 10,21 Kms.

SECTOR 9

DISTANCIA: 20,26 Kms.

HORA TEORICA SAIDA (+3´) — H. M. — 14

SAIDA REAL

HORA CHEGADA T.C. — H. M. S. 1/10 S. — STOP

TEMPO INVERTIDO — H. M. S. 1/10 S.

HORA REAL C.H.16 — 00 35 — H. M. — 16

VEHÍCULO ANTERIOR Nº

INTERRUPCION TREITO — NOVA HORA — H. M.

DENDE STOP — 00 20

HORA TEORICA C.H.16 — H. M. — PARA USO PARTICIPANTE

CH 17 — TC-C2 CERVO — Long: 10,00 Kms.

SECTOR 10

DISTANCIA: 14,31 Kms.

HORA TEORICA SAIDA (+3´) — H. M. — 16

SAIDA REAL

HORA CHEGADA T.C. — H. M. S. 1/10 S. — STOP

TEMPO INVERTIDO — H. M. S. 1/10 S.

HORA REAL C.H.18 — 00 25 — H. M. — 18

VEHÍCULO ANTERIOR Nº

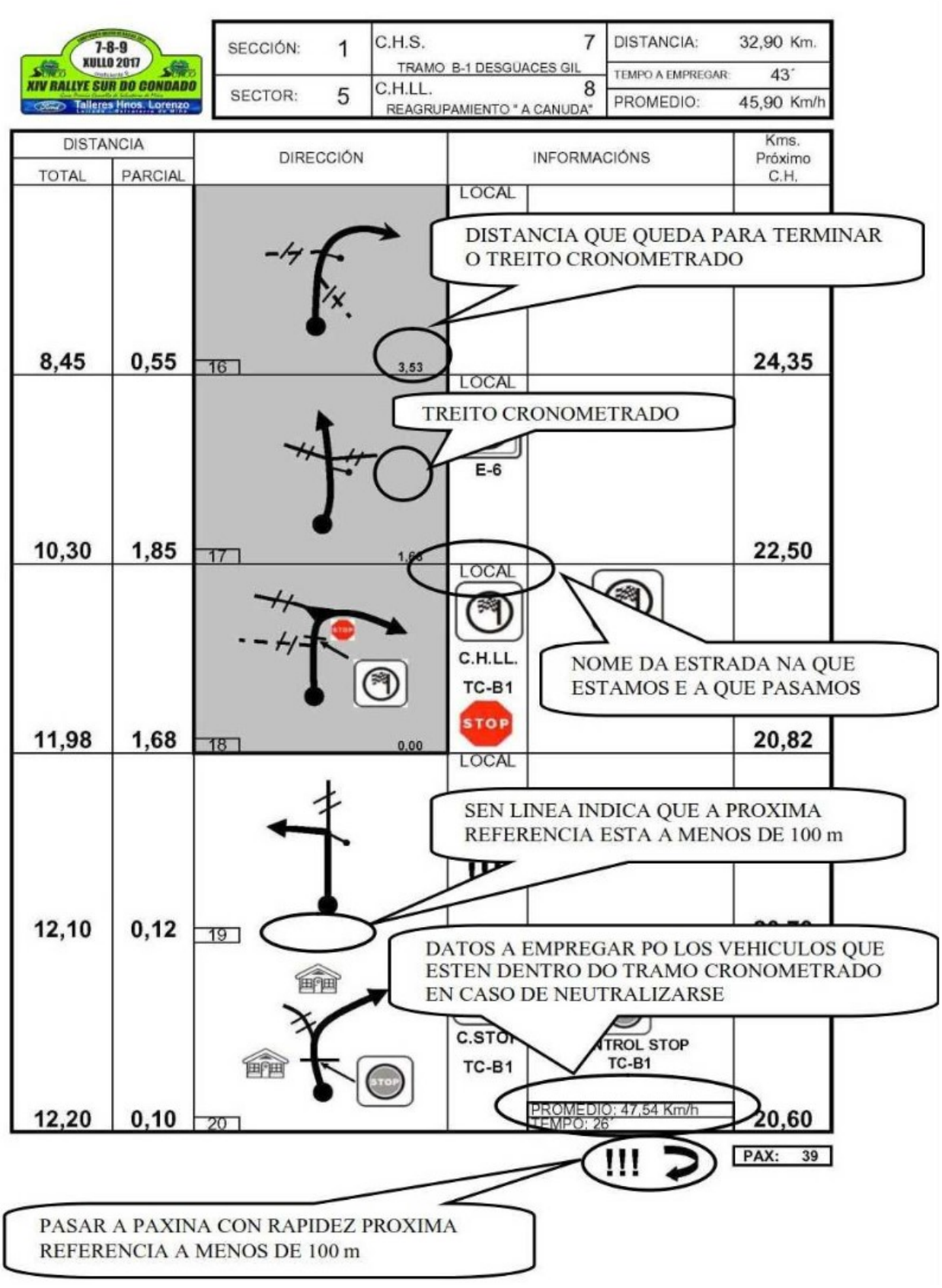
INTERRUPCION TREITO — NOVA HORA — H. M.

DENDE STOP — 00 09

HORA TEORICA C.H.18 — H. M. — PARA USO PARTICIPANTE

¡¡CAMBIAR CARNET DE RUTA POLO DA 3ª SECCION!!

FOLLA DE RUTA TIPO.



Artigo 7.- PENALIZACIÓNS.

71	Recorrer a árbitros ou tribunais non previstos no C.D.I.-F.G. de A.	EXCLUSIÓN
72	Non obedece-las sinais ou indicacións dos Comisarios.	EXCLUSIÓN
73	Infracción ó Código de Circulación: Primeira infracción. (Art. do C.D.I.)	300 €
74	Infracción ó Código de Circulación: Segunda Infracción.	5 MINUTOS
75	Infracción ó Código de Circulación: Terceira Infracción.	EXCLUSIÓN
76	Non-presentación da ficha de homologación, pasaporte técnico ou administrativo expedido pola F.G. de A., no caso de ser solicitado.	Non autorizado a toma-la saída / EXCLUSIÓN
77	Calquera infracción ó regulamento sobre medidas de seguridade.	EXCLUSIÓN
78	Non-funcionamiento da posta en marcha: - Parque de saída ou neutralización. - Saída de treitos cronometrados.	30 SEGUNDOS EXCLUSIÓN
79	Carencia da roda de reposto ou colocación incorrecta da mesma á saída do rallye.	EXCLUSIÓN
710	Treitos cronometrados por cada décima de segundo.	1 DÉCIMA DE SEGUNDO
711	Conduci-lo vehículo en calquera momento por unha terceira persoa que non sexa ningunha das dúas inscritas.	EXCLUSIÓN
712	Presentarse á verificación de saída cun atraso non superior a 60 minutos. (Art. 12.4, 12.6, 12.7 C.D.I.)	100 €
713	Presentarse á verificación de saída cun atraso superior a 60 minutos.	Non autorizado a toma-la saída
714	Falta ou modificación das marcas ou precintos de identificación instalados polos Comisarios. (Pneumáticos, turbos, etc.)	EXCLUSIÓN
715	Non-funcionamento da sinal acústica. (Art. 12.4, 12.6, 12,7 C.D.I.)	31 €
716	Non-funcionamento dunha das luces regulamentarias, por cada unha. (Art. 12.4, 12.6, 12.7 C.D.I.)	31 €
717	Non estar en posesión das licenzas correspondentes. (Concursante, piloto, navegante, asistencia)	Non autorizado a toma-la saída
718	Realizar calquera operación no parque de custodia, agás as permitidas en presenza dun Comisario.	EXCLUSIÓN
719	Carencia ou non-funcionamento do limpaparabrisas. (Art. 12.4, 12.6, 12,7 C.D.I.))	31 €
720	Retiralo vehículo do parque de custodia antes da hora permitida sen autorización do Director de Carreira ou Comisarios Deportivos.	EXCLUSIÓN
721	Emprego de carburante non autorizado.	EXCLUSIÓN
722	Por calquera modificación ou falta dun número de competición (Art.12.4,12.6, 12.7 C.D.I.)	151 €
723	Perda dunha das placas. (Art. 12.4, 12.6, 12,7 C.D.I.)	91 €
724	Ausencia dos dous números ou das dúas placas.	EXCLUSIÓN
725	Falta de visado, firmas, etc., sobre o Carné de Ruta.	EXCLUSIÓN
726	Emenda ou tachadura no Carné de Ruta sen a debida aprobación.	EXCLUSIÓN
727	Perda parcial ou total do Carné de Ruta.	EXCLUSIÓN
728	Non realizar un treito cronometrado.	EXCLUSIÓN
729	Circular en sentido inverso ó da marcha nun treito cronometrado.	EXCLUSIÓN
730	Por adiantarse en toma-la saída nun treito cronometrado. - 1ª Infracción - 2ª Infracción - 3ª Infracción	 10 SEG. + Adianto 60 SEGUNDOS 180 SEGUNDOS
731	Por cada minuto ou fracción de atraso nun control: - Nos rallyes de asfalto.	10 SEGUNDOS
732	Por cada minuto ou fracción de adianto nun control horario.	60 SEGUNDOS
733	Atraso ou suma de atrasos superior a 15 minutos entre dous controis horarios consecutivos.	EXCLUSIÓN
734	Atrasos ou suma de atrasos superior a 30 minutos ó final de	

	calquera sección e/ou etapa do rallye ou incluso un atraso global de máis de 60 minutos ó final do rallye.		EXCLUSIÓN
735	Presentarse con atraso no parque de saída, por cada minuto.		10 SEGUNDOS
736	Presentarse cun atraso superior a 15 minutos no parque de saída.		Non autorizado a toma-la saída
737	Non pasar por un control de paso.		EXCLUSIÓN
738	Non respecta-las sinais do Código de Bandeiras.		EXCLUSIÓN
739	Infracción á normas de publicidade.		EXCLUSIÓN
740	Realizar algunha manobra desleal.		EXCLUSIÓN
741	Non-conformidade co "ANEXO J", pasaporte técnico, administrativo. ou coas normas publicadas pola F.G. de A.		Non autorizado a toma-la saída
742	Perda do carne de identidade, pasaporte, carne de conducir, ou da licenza federativa; en definitiva, non estar en posesión dun documento fehaciente que identifique ó deportista		EXCLUSIÓN
743	Está prohibido remolcar, transportar ou empurrar un vehículo participante con outro vehículo alleo á organización durante o desenrolo da proba. Soamente se admite axuda de espectadores ou comisarios e sempre que sexa para devolver os vehículos á calzada ou deixar libre a estrada.		EXCLUSIÓN
744	Non segui-lo itinerario.		EXCLUSIÓN
745	Penetrar na zona de control por dirección distinta ou volver a entrar.		EXCLUSIÓN
746	Non-utilización de casco, mono, e demais vestimenta homologada no treito cronometrado.		EXCLUSIÓN
747	Pararse entre panel aviso amarelo e o panel stop.		EXCLUSIÓN
748	Falta de inscrición de tempo: - Saída. - Chegada (Control stop).		EXCLUSIÓN 5 MINUTOS
749	Permanecer na saída do treito cronometrado máis de 20 segundos despois de poñerse en cero a pantalla de TAG Heuer HL920/HL930.		EXCLUSIÓN
750	Refusar a toma-la saída á hora e posición asignada.		10 MINUTOS
751	Falta dos nomes do primeiro conductor e do copiloto, así como da bandeira correspondente a súa nacionalidade/ autonomía. (Art. doC.D.I.)		121 €
752	Non estar en posesión do S.O.A. do vehículo, e do recibo de abono bancario.		Non autorizado a toma-la saída
753	Non estar en posesión da I.T.V. en vigor, de vehículo de rallye.		Non autorizado a toma-la saída
754	Os adestramentos/recoñecementos en rallyes quedan limitados a un máximo de tres pasadas por treito, e de cinco pasadas en montaña, velocidade máxima 80km/h., prohibido circular en sentido contrario polo treito cronometrado. (Art. do C.D.I.)	aboados a .F.G.A. de sanción imposta polo organizador da proba	1 minuto ou 300 € a criterio do Colexio de Com. Deportivos
755	Reparacións Autorizadas no parque de custodia, (agás cambio de parabrisas ou luneta traseira), por cada minuto		1 MINUTO
756	Toda reparación efectuada fora dos parques de traballo ou de asistencia, así como o cambio de lamias e pneumáticos (agás do último parque asistencia)		EXCLUSIÓN
757	So se poderá botar gasolina nos parques de traballo, zonas de refuelling, ou nas gasolineiras do percorrido do rallye, que figuren no libro de ruta, so pena de:		EXCLUSIÓN
758	Sobresair do plano vertical exterior da lamia os elementos de fixanción das lamias-pneumáticos (parafusos e porcas)		Non autorizados a tomar a saida /Exclusión
759	Non colocar os números de recoñecemento segundo art. 7.1.12 das lamias-pneumáticos (parafusos e porcas)		Non autorizados a tomar a saida
760	Non confirmar o requerimento do OK no GPS en caso de parada no treito cronometrado.		EXCLUSIÓN

761	Non confirmar a recepción da bandeira amarela no GPS nun treito cronometrado	
	segundo artigo 7.2.2.4	30 seg.
762	Inclumimento do artigo 7.2.2.5 na reducción de velocidade a 80 Km/h durante	
	bandeira amarela en treito cronometrado	60 seg.
763	Non devolver o dispositivo GPS, ou devolvelo en condicións defectuosas	
	(Art. 12.4, 12.6, 12,7 C.D.I.)	1.000 €

A PENALIZACIÓN POR ADIANTO NON DEBERÁ XAMAIS PERMITIR REDUCIR UN ATRASO.

Para o prazo de eliminación de carreira, a reducción a 10 segundos de penalización por minuto de atraso nun control horario non será aplicable.

Exemplos:

Sector de enlace A: Saída 12h.00' tempo ideal 1h.00' hora de presentación: 13h.10'.

Penalización por atraso: 10' x 10" = 1'40".

Atraso a rexistrar para a eliminación de Carreira: 10'.

Sector de enlace B: Saída 13 h.10' tempo ideal 1 h.30'.

Hora de presentación: 14 h.20'.

Penalización por adianto: 20'.

Sector de enlace C: Saída 14 h.20' tempo ideal 2 h.00'.

Hora de presentación: 16 h.30'.

Penalización por atraso: 10' x 10" = 1'40".

Atraso a rexistrar para a Eliminación de Carreira: 10'.

TOTAL SECTORES DE ENLACE A + B + C:

-Penalización total (por atraso e adianto):

1'40" + 20' + 1'40"= 23'20"

- Atraso a ter en conta para a Eliminación de Carreira:

10' + 10'= 20'

Artigo 8.- DESENROLO DA PROBA.

8.1.- Ocupantes do vehículo.

En cada vehículo haberá unicamente dúas persoas a bordo, unha delas, alomenos, en posesión de licenza de conductor, e a outra, como mínimo de copiloto ou piloto. Un piloto que figure inscrito como primeiro conductor nun rallye puntuable non poderá tomar parte neste mesmo rallye como segundo conductor de ningún outro vehículo.

8.2.- Recoméndase ás Organizacións de Rallyes que coiden moi especialmente a orde de adxudicación dos números, previa aprobación e sinatura do habilitado da F.G. de A. para a súa publicación, de forma que se eviten os adiantamentos nos treitos cronometrados. Os cambios de número, ou de posición do posto de saída dos equipos participantes, prohibíbese aos Colexios de Comisarios Deportivos unha vez publicada a Lista de Inscritos asinada polo habilitado da Federación Galega de Automobilismo.

8.3.- Os controis. Os participantes están obrigados, baixo pena de exclusión, a presentarse nos Controis Horarios no sentido do percorrido. Os Concursantes disporán, entre controis horarios consecutivos, dun tempo ideal previsto de maneira que non se poida adiantar unha velocidade media de 50 Km/h., a non ser que o treito efectuado este pechado ó tráfico normal. A hora de paso que figure no carné de ruta constituirá a hora de chegada ó final do sector. Penalizarase calquera diferencia coa hora ideal de chegada. Penalizarase calquera adianto ou atraso nos controis horarios. Nembargantes, o paso con adianto admitirase sen penalizar no control de chegada de fin de rallye. Autorizarase a entrada dos vehículos na zona de control un minuto antes da súa hora teórica. Unha vez o equipo na zona de control, a hora real de paso será aquela no que o equipo entregue o seu carné de ruta ó Oficial que deberá anotar no acto a hora real. No caso de que os vehículos se amontonen excesivamente entre os puntos A e B (por exemplo, cando non se pode iniciar o treito cronometrado por imprevistos), e os seguintes participantes non puideran chegar ó punto A, o Oficial encargado deste control deberá desprazarse no sentido contrario á marcha do rallye, de forma que tales participantes non sexan perxudicados cun atraso na súa hora de paso polo control pola imposibilidade de chegar ó mesmo, debendo reflexala incidencia nos carnés. Nos controis horarios poderá descender un dos tripulantes do vehículo para efectua-los trámites correspondentes. Será excluido aquel equipo no cal o carné de ruta non teña unha das marcas previstas no Regulamento para demostrar o paso dun control. Os participantes serán responsables de tódalas anotacións feitas sobre o Carné de Ruta. Non poderá realizarse ningunha reparación nin ningún servizo de asistencia na zona de control, é dicir, entre a pancarta con fondo amarelo e a pancarta con barras, considerándose esta zona como parque de custodia. Se o Comisario (Xefe de Treito) responsable dun treito cronometrado considerase que un vehículo se encontra nun estado tan defectuoso que poida

constituír un perigo, o vehículo deberá ser obrigatoriamente reparado na presenza dun Oficial, cos medios de abordo. O tempo empregado na reparación deberá considerarse como a mesma cantidade de minutos de atraso nun control, dando lugar á correspondente penalización.
8.3.1.- Treitos cronometrados.
8.3.1.1.- Saída. A saída será a vehículo parado e motor en marcha. O vehículo "0" tomará a saída cunha marxe de alomenos 10 minutos con respecto ó primeiro participante. Todo atraso debido a razóns de forza maior (obstrucción do percorrido, etc.) na saída da proba de clasificación deberá ser anotado polos Comisarios de Ruta. O Organizador quedará en libertade de elixir o intervalo entre as saídas, coa condición de que se manteña o mesmo para tódolos participantes e cun mínimo dun minuto. Todo vehículo que non poda arrancar dentro dos 20 segundos posteriores á sinal de saída, será eliminado da proba e o vehículo será desplazado a un lugar seguro.
8.3.1.2.- Chegada. A chegada dun treito cronometrado será lanzada. Os vehículos deteranse obrigatoriamente no Control Stop (punto D) e nel entregarán ó Comisario a tarxeta do cronometraxe correspondente a este treito cronometrado. Sobre esta tarxeta, o Comisario anotará a hora de chegada ó CLL (punto C) que lle transmitiron por un sistema fónico. Previamente, no CHS sería anotada tamén sobre a tarxeta a hora de saída de dito control. Desta forma, o participante poderá coñecer inmediatamente o tempo oficioso invertido por el no treito cronometrado. O Control Stop, é obrigatorio para os Campionatos e Copas de Galicia. Entre os puntos C e D quedará rigorosamente prohibida a detención dun vehículo, salvo caso de forza maior, e queda tamén prohibido o adiantamento entre vehículos. Entre os puntos A e B está prohibido o adiantamento entre vehículos.
8.4.- Cronometraxe. A toma de tempos farase como segue:
- Para os treitos cronometrados, á milésima de segundo.
- Para os controis horarios, ó minuto. Desprezaranse as fraccións das unidades antes mencionadas. Así o paso por un control con hora teórica das 10h.50m. non penalizará mentres que a hora do cronómetro non marque as 10h.51m. Na chegada dos treitos cronometrados, o cronometrador deberá colocarse na liña de cronometraxe marcada pola sinal da bandeira de cadros sobre o fondo vermello. O cronometraxe de saída e de chegada dos treitos cronometrados deberán ser dobrados (dous cronómetros CP520 e dúas células HL 2-31).
8.4.1.- O procedemento de control empeza no momento no que o vehículo sobrepasa o panel amarelo de aviso de comezo da zona de control.
8.4.2.- Entre o panel de aviso e a zona de control prohíbese ó equipo deterse ou avanzar a marcha excesivamente lenta.
8.4.3.- O cronometraxe e a anotación da hora no carnet de control, so poderá realizarse si os dous membros do equipo así como o vehículo encontranse na zona de control, e na inmediata proximidade da mesa de control-cronometraxe.
8.4.4.- A hora de presentación é aquela na que un membro do equipo presenta o carne de control ó Comisario en funcións. Éste anotará no carnet de control, ben manualmente ou por medio dun aparato impresor a hora real de presentación do citado carne.
8.4.5.- A hora ideal de presentación é a que se obten sumando ó tempo concedido para percore-lo sector de enlace, a hora de saída deste sector, estando expresados ditos tempos en horas e minutos.
8.4.6.- O equipo non incurre en ningunha penalización por adianto si a hora de entrada na zona de control corresponde ó transcurso do minuto ideal de presentación ou ó que lle precede, agás no control horario de saída do Rallye.
8.4.7.- O equipo non incurre en ningunha penalización por retraso, si a hora de presentación do Carnet ó Comisario en funcións corresponde ó transcurso do minuto ideal de presentación. Exemplo: Un equipo que deba pasar un control ás 18:58, non penalizará si o seu carné de control é presentado entre as 18:58:00 e as 18:58:59.
8.4.8.- Toda diferenza entre a hora real e a hora ideal de presentación será penalizada da seguinte forma:
Para todo retraso: 10 segundos por minuto ou fracción de minuto.
Para todo adianto: 1 minuto por minuto ou fracción de minuto.
8.4.9.- Un equipo penalizado por adianto poderá, a criterio do Director de Carreira, ser neutralizado ó tempo necesario para volver a sair no lugar que lle corresponda.
8.4.10.- Nos controis horarios de chegada de fin de etapa, os equipos poderán entrar por adianto, sen incurrir en penalización, sempre que esté recollido no Regulamento Particular da proba. Se o control de fin de etapa coincide co de final do Rallye non se incurrirá en penalización por adianto, figure ou non no regulamento particular da proba.
8.4.11.- Calquera infracción ás normas do procedemento de control por parte dun equipo (e especialmente o feito de entrar nunha zona de control cun adianto superior a 1 minuto antes do transcurso da hora ideal de presentación) será obxeto por parte do Xefe do posto de control, dun informe escrito que será tramitado inmediatamente polo Director de Carreira ós Comisarios Deportivos, que imporán a sanción que proceda e corresponda.

8.4.12.- Os equipos están obrigados, baixo pena de EXCLUSIÓN da proba, a presentarse en tódolos controis no orde previsto e no sentido do percorrido. Está igualmente prohibido circular marcha atrás no control.
8.4.13.- Un retraso superior a 15 minutos sobre o horario imposto entre dous controis horarios ou un retraso superior a 30 minutos ó final de calquera das seccións, e/ou etapas do Rallye ou incluso un retraso global (nas probas onde se atope mais dunha etapa) de mais de 60 minutos, entrañará a eliminación da proba do equipo polo Director de Carreira. Para o cálculo do prazo de eliminación da proba, será aplicado o tempo real e non o tempo de penalización (10 segundos por minuto).
8.5.- Os Parques de Reagrupamento sirven para reduci-los intervalos que se poidan producir entre os equipos como consecuencia de retrasos e/ou abandonos. É preciso pois, ter en conta a hora de saída do reagrupamento, e non a duración do mesmo. A súa chegada ós controis de reagrupamento, os equipos entregarán ó Comisario do posto o seu Carné de Control e recibirán un novo Carné de Control coa hora prevista de saída do reagrupamento. A continuación, deberán inmediata e directamente conduci-lo seu vehículo ó parque de custodia, e unha vez neste, deberán obrigatoriamente para-lo motor, agas no caso dun parque de custodia de Reagrupamento de duración igual ou inferior a 10 minutos. Despois dun Reagrupamento, a orde de saída efectuarase, sempre que sexa posible, dacordo á orde de saída prevista na lista de autorizados a tomala saída. No caso contrario, os vehículos tomarán a saída, segundo o seu orde de chegada. En ningún caso, permitirase tomar en consideración soamente os tempos realizados nos treitos cronometrados; a clasificación xeral debe ser establecida tendo en conta igualmente tóda-las penalizacións que se expresan en tempo. 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 de custodia de saída, dun C.H. de Reagrupamento ou de Sección. No interior dun parque de custodia ou dun parque de reagrupamento, a posta en marcha dos motores pódese realizar por medio dunha batería exterior. Esta operación soamente pode ser realizada polos membros do equipo, coa súa licenza de asistencia.
8.6.- Resultados. Os resultados estableceranse sumando os tempos realizados nos treitos cronometrados coas penalizacións eventuais e reais.
8.7.- Duración das probas. Os rallyes puntuables para o Campionato de Galicia, que se celebren nun só día (sábado), terán unha duración máxima de 15 horas dende a saída ata a chegada do primeiro participante. Os rallyes celebrados en dous días, a suma das dúas etapas non poderá superalas 17 horas. Dende a hora prevista de chegada do primerio participante no final da primeira etapa ata a saída do mesmo na seguinte etapa haberá polo menos 9 horas.
8.8.- Todo retraso imputable ó equipo na súa presentación á saída do Rallye, dunha etapa ou dunha sección, ou dun sector de enlace (agás cando coincida coa saída dun treito cronometrado), será penalizado a razón de 10 segundos por minuto ou fracción de minuto de retraso. Si o retraso é superior a 15 minutos, o equipo non será autorizado a toma-la saída. Todo equipo que refuxe a toma-la saída nun treito cronometrado na hora e posición asinada, será penalizado po-los Comisarios Deportivos, a proposta do Director da Proba. Esta penalización poderá ser aplicada se realice ou non o treito cronometrado.
8.9.- Si os equipos que dispoñen de 15 minutos para presentarse á saída do Rallye, dunha etapa, dunha sección, ou dun sector de enlace, presentanse dentro deste márxe de tempo, a hora exacta de saída será anotada no Carné de Control.
8.10.- Hora de saída dos controis. Cando o sector de enlace seguinte non empece nun Treito Cronometrado, a hora de presentación inscrita no Carne de Control, é á vez a hora de chegada do Sector de enlace e a hora de saída do seguinte sector.
8.11. Treito Espectáculo/Súper Especial e Cerimonia de Saída.
No caso de celebrarse unha Cerimonia de Saída ou un treito Espectáculo/Súper Especialna xornada previa do venres (ou ámbolos dous), os participantes que sufran un abandono durante o transcurso desta xornada poderán reengancharse á carreira para o día seguinte, debendo solicitalo por escrito aos Comisarios deportivos.Estes determinarán unha hora límite de entrada no parque de traballo. As reparacións necesarias poderanse levar a cabo neste parque e non terá ningún tipo de penalización engadida.

CADRO SINÓPTICO DE MEDIDAS DE SEGURIDADE PARA RALLYES OBRIGATORIAS PARA OS VEHÍCULOS DOS GRUPOS N-A-X-H-T-G.

Canalizacións, conductos	N-A-X-H-T-G	Deberán protexerse se non son de orixe e cumprir especificacións especiais 255.3
Dobre circuíto de freos	N-A-X-H-T-G	Obrigatorio 253.4
Fixacións suplementarias, capó dianteiro e traseiro	A-X-H-T-G	Obrigatorio mínimo 2 "TIPO AMERICANO" 253.5 e optativa no Gr. N
Peche de orixe capó dianteiro	N-A-X-H-T-G	Inoperante ou suprimido 253.5 (tamén no Grupo N se leva suplementarios)
Cintos de seguridade	N-A-X-H-T-G	Normativa FIA 2000 e 2002, e actualizacións F.I.A.-F.G. de A.
Extintores	N-A-X-H-T-G	2 Kg producto extintor, 2 botellas máximo 253.7.1. Fixacións metálica, desprendemento rápido, accesible piloto e copiloto 253.7.4.1
Segundo normativa F.I.A.		**(A)** 2,5 kgs producto extintor motor e habitáculo. Disparo simultaneo
Extintores (NoCO2)		Mando accesible interior e exterior (BCF) Art. 14.1
Arco de seguridade: detrás asento		Obrigatorio. Art. 15
(B) Extintor de pó A-B-C, manual, de 6 kg. mínimo, con axente propulsor N2 a 15Kgs. cm2.		
(C) Equipación “Mangiafuoco”, de 100 segundos de utilidade, e dúas unidades para Rallyes/RallyMix, unha para Montaña/Autocross/Slalom/Trial/Regularidade.		
Asentos	N-A-X-H-T-G	Anexo J do CDI ano 2000 e actualizacións F.I.A.-F.G. de A.
Apoiacabezas	N-A-X-H-T-G	Obrigatorios 254.6.6.2-255.5.7.3.1-R 2.2 a
Gaiola de seguridade (6 ptos)	N-A-X-H-T-G	Art. 253.8 Anexo J do CDI
Diagonal reforzo arco	N-A-X-H-T-G	Obrigatorio 253.8.2.2.4
Argolas remolque (1 dianteira, 1 traseira) **(1)**	N-A-X-H-T-G	Obrigatorias, pintadas de vermello, amarelo ou laranxa 253.10
Parabrisas laminado	N-A-X-H-T-G	Obrigatorio 253.11
Collarín/ Hans	N-A-X-H-T-G	Normativa FIA 8858 2002, F.G.A., e seguintes actualizacións
Desconector de tódolos sistemas eléctricos. Mando exterior e interior.	A-X-H-T-G	En tódolos grupos mando interior e exterior.
Protección incendio entre + motor-ocupante-depósito	N-A-X-H-T-G	Obrigatorio, metálica 253.15 - 126 CDI
Desvaporización gases motor	N-A-X-H-T-G	Obrigatorio
Recuperador aceite: 2 l ata 2000 c.c. (+ 3litros)	N-A-X-H-T-G	Obrigatorio se ten prevista saída ó aire libre 255.5.1.14 - R2.3H
Cascos	N-A-X-H-T-G	Normativa FIA 2000, 2002, F.G.A. e seguintes actualizacións
Traxe ignífugo Soto casco, guantes e roupa interior ignífuga normativa FIA 8856: 200 e seguintes	N-A-X-H-T-G	Obrigatorio a normativa actualizada pola FIA, conforme a Norma FIA 1986 e seguintes actualizacións
Cuchilla corta arneses	N-A-X-H-T-G	Obrigatorio. Art. 253.6.1. (Un mínimo).
Protectores arco de seguridade	N-A-X-H-T-G	Obrigatorio. Art. 253.8.3.5. (Lista FIA nº 23).

(1) Os vehículos deberán estar equipados, na parte dianteira e traseira, dunha argola de remolque sólida, que permita remolcar ó vehículo. O seu diámetro interior será de 50 mm. como mínimo, en aceiro redondo de 10 mm. de diámetro, como mínimo. Non deberán sobresaír do perímetro da carrocería. Estarán pintadas de color vivo (amarelo, laranxa ou vermello), se son exteriores ou senón sinalada cunha frecha de cor vivo e diferente do cor do vehículo.