

CONDICIÓNS TÉCNICAS E DE SEGURIDADE NA MONTAXE DUN SLALOM

1.- DEFINICIÓN. Un slálo m é unha proba de habilidade ó volante, que se desenrolará sobre un pavimento plano, asfaltado, encementado ou co 20% en superficie en terra, que comporta cambios de dirección marcados preferentemente por obstáculos, como conos ou portas. En ningún caso o percorrido incluírá saltos, zonas bacheadas, ou gravilla. **Queda terminantemente prohibido, so pena de exclusión da proba do Campionato de Galicia de Slálo m do mesmo ano, facer un treito de velocidade encuberto en vez dunha proba de habilidade con conos, portas, trompos, etc. Ou sexa un slálo m con aportación de plano e percorrido ó uso segundo a normativa da especialidade en cuestión, e o artigo 12 do Regulamento do Campionato de Galicia de Slálo m.**

2.- OBSTÁCULOS-OBRIGATORIOS PARA TÓDALAS PROBAS. Cono ou (bolo), de material flexible, a ser posible caucho, dunha altura mínima de 45 cm., os que deben quedar á esquerda do vehículo en marcha, serán de cor verde, e os que deben quedar á dereita serán vermellos ou laranxas. O emprazamento exacto, dos conos, estará marcado sobre o piso por algún medio eficaz, contendo enteiramente a base do cono. A distancia entre dous conos consecutivos será dun mínimo de 6 metros e un máximo de 15. Un cono de cor azul, indicará que o vehículo debe dar unha volta completa ó obstáculo antes de proseguir, sexa no mesmo sentido que levaba anteriormente, ou en calquera outro. Este tipo de obstáculo débese iniciar sempre polo lado contrario ó do obstáculo anterior. Cando sexa un circuíto e existan rectas longas teranse que poñer conos, como mínimo, cada 20 metros así como as súas correspondentes portas. O percorrido non deberá ter mais de 1.500 metros.

Garaxe: por motivos de seguridade o final de tódalas mangas instalárase un garaxe para a detención dos vehículos. As fotocélulas teranse que poñer antes do garaxe final (con parada total obrigatoria-stop). As medidas do garaxe, que estarán delimitados con catro pirulos-conos, serán de 6 metros de largo por 3 metros de ancho.

Poderanse facer obstáculos tipo 8 con 2 conos azuis seguidos e obstáculos tipo central que separen o trazado ó medio e se considerarán como un cono azul. A raia final do Garaxe deberá ter tantos conos como sexan necesarios para evitar o paso dos coches.

A penalización será de cinco segundos por:

- 1.- Tirar un pirulo-cono.
- 2.- Sobrepasar a raia final do garaxe, ou non entrar nel.
- 3.- Non face-lo stop, ou sexa non parar totalmente dentro do garaxe.

3. ORGANIZACIÓN. A cronometraxe efectuarase á milésima de segundo, con aparatos dotados de células fotoeléctricas, e cronoimpresoras, e obrigatoriamente deberá ser dobrado, empregándose así mesmo o programa informático facilitado pola F.G. de A., para determina-las distintas clasificacións. A saída será dada a vehículo parado, motor en marcha. Só poderá haber un máximo de un vehículo na pista simultanea-



mente se o percorrido non transcorre nunca polo mesmo punto, e se a saída e a chegada se encontran en distinto lugar. Neste caso, existirá un intervalo mínimo dun minuto entre as saídas dos vehículos, **non aconsellable**. Poderase efectuar un recoñecemento sobre o vehículo nas mesmas condicións da carreira, a discreción do Organizador. En todo caso, débese dar ós pilotos a oportunidade de realiza-lo percorrido a pe, como mínimo. Co regulamento da proba, entregarase ós pilotos un plano detallado do percorrido. A chegada estará delimitada por unha porta situada como mínimo 10 metros despois do último obstáculo do percorrido. Despois da chegada, instalarase o garaxe, e logo debe existir unha zona despexada dun mínimo de 30 metros para permiti-la freada dos participantes. Ningunha liña do percorrido excederá de 60 metros.

4.- CLASIFICACIÓN. Autorízanse mangas de adestramentos adicionais a decisión do organizador. Celebraranse mínimo tres mangas cronometradas:

4.1.- Unha manga de adestramento-recoñecemento, será **obrigatoria**, e sen penalizacións.

4.2.- Dúas mangas oficiais, que serán asímesmo **obrigatorias** para establece-la clasificación final tomándose só o mellor tempo acadado na mellor das dúas mangas. Para desfacer-los empates, tomarase en consideración o tempo da mellor manga, e sempre con penalizacións incluídas, e se persistira, decidírase en favor do vehículo de cilindrada inferior. A non participación nunha das dúas mangas oficiais será motivo de **exclusión** da clasificación final da proba.

5.- PARQUE PECHADO, E DE TRABALLO. O parque desde a entrada dos vehículos, unha vez pasadas as verificacións administrativas, e técnicas, e ata o comenzo da proba, considerarase parque pechado, o cal será das dimensións adecuadas, estará protexido segundo o artigo 42 apartado b) do C.D.I.; de non dispor dun, pode ser considerado, a discreción do Organizador, como parque de traballo. Pero obrigatoriamente cando un vehículo realizase as tres mangas cronometradas, deberá permanecer en dito parque pechado segundo prescribe o C.D.I. no artigo e apartado antes nomeados. Haberá comisarios debidamente licenciados, para control e vixilancia de dito parque, para que nel non poidan entrar, cando están os vehículos en réxime de parque pechado ou de traballo, persoas non autorizadas. O incumprimento destas normas por parte dos concursantes será penalizado con **exclusión** dos mesmos da proba. As asistencias por participante terán que estar en posesión da súa correspondente licenza acreditativa para poder acceder o parque pechado e boxes.

6.- PENALIZACIÓNS. Segundo prescribe o C.D.I., durante a proba, haberá xuíces de feitos debidamente licenciados, nomeados para xulgar-las faltas como segue:

- Por falsa saída, penalizarase por cada segundo de adianto con **10 segundos**.
- Por desprazar ou tocar un cono: **10 segundos**.
- Por pasar un cono polo lado contrario, ou non efectuar unha volta completa: **20 segundos por cada falta**. A acumulación de dúas destas faltas, na mesma manga, suporá a **exclusión** da mesma, pero validando a participación sen tempo.



- Por non efectualo percorrido marcado, por exemplo dar unha soa volta debendo dar dúas: **60 segundos** máis as que lles correspondan segundo o parágrafo anterior.
- Por desacato ou menosprezo a un comisario: **Exclusión.**
- Por recibir axuda exterior durante o percorrido: **Exclusión.**
- Por recorta-los números ou varia-lo lugar desinado: **1 minuto.**
- Por condución agresiva ou perigosa: **Exclusión.**
- Non participar en unha das mangas oficiais e alomenos na de adestramentos obrigatoria: **Exclusión.**
- Non cumprimento das normas de parque pechado ou de traballo: **Exclusión.**
- Tirar un pirulo-cono das lindes do garaxe: **5 segundos.**
- Sobrepasar a raia final do garaxe, ou non entrar nel: **5 segundos.**
- Non face-lo stop, ou sexa non parar totalmente dentro do garaxe: **5 segundos.**

7.- SEGUROS. Os organizadores contratarán unha póliza de seguros nas condicións marcadas pola F.G. de A., que garanta unha cobertura mínima segundo a regulamentación vixente (Lei circulación). Deberá haber, como mínimo, unha ambulancia para evacuar posibles accidentados, á que se entregará unha ruta de evacuación ata o centro ou centros sanitarios máis próximos, que deben estar previamente alertados.

7.1.- É obrigatoria a presenza dun médico, a ser posible experto en salvamento e evacuación; así como dun equipo de excarcelación. Deberanse prever sistemas de extinción no percorrido, e no parque pechado. Deberá haber unha grúa/plataforma, capaz de apartar do percorrido un vehículo accidentado, ou que non se poda mover polos seus medios.

8.- SEGURIDADE. Os espectadores deberán estar en lugares delimitados, se é posible detrás dunha barreira capaz de deter un vehículo. Considérase ideal situar ós espectadores nunha zona elevada respecto á pista, deixar unha separación de ó menos 15 metros, entre o percorrido e os espectadores, se os vehículos pasan oblícuo ou paralelamente nesta zona. Se se trata dun cambio de dirección ou de sentido, o cal se chegase perpendicularmente ós espectadores, a distancia mínima ideal será de 30 metros. Contarase con persoal, ou comisarios debidamente acreditados (peto, chaleco, etc.) en número suficiente para manter ós espectadores no seu lugar. Se existe megafonía, deberanse dar consignas de seguridade periodicamente.

8.1.- O Director de Carreira, e o Xefe de Seguridade Vial, dacordo cos Comisarios Deportivos, e unha vez esgotadas as consignas, e consellos para o público, este persistira na súa negligencia a hora de garda-las distancias de seguridade aconselladas polos Comisarios nomeados ó efecto, poderán suspender-la proba quedando a clasificación determinada pola/s última/s manga/s completadas.

