



# CAMPEONATO DE SLALOM

## REGLAMENTO GENERAL

### Artículo 1.- Definición

**1.1.** La Federación de Automovilismo de Castilla-La Mancha (F.A.C.M.), con la finalidad de promover la práctica del automovilismo deportivo desde la base, convoca la modalidad de Slalom, el Campeonato de Castilla-La Mancha de Slalom 2010.

**1.2.** Los Reglamentos aplicables por orden de prelación son los siguientes:

- a) Las prescripciones Comunes de la F.A.C.M. para 2010.
- b) El Reglamento General del Campeonato de Castilla-La Mancha de Slalom de 2010.
- c) El Reglamento Deportivo del Campeonato de Castilla-La Mancha de Slalom de 2010.
- d) El Reglamento Particular de la prueba.

Toda contradicción en uno de estos documentos con alguno que le anteceda hará prevalecer lo indicado en el de más alto rango.

**1.3.** El C.D.I. será de aplicación con carácter privativo en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones.

### Artículo 2.- Aspirantes

**2.1.** Podrán participar en este Campeonato los conductores poseedores de licencia Estatal "E", Estatal Restringida "ER", emitida por la R.F.E.de A. para el año en curso. Por tratarse de un Campeonato puramente promocional y autonómico, únicamente será exigida la licencia de conductor, no siendo necesaria la licencia de concursante.

**2.2.** No podrán bloquear puntos los pilotos cuya territorialidad de licencia no corresponda a la Comunidad de Castilla-La Mancha, salvo los que se acojan al art. 3 de las PPCC.

### Artículo 3.- Vehículos admitidos

**3.1.** Pueden participar en las pruebas de este Campeonato toda clase de vehículos de tipo turismo, homologados o no, con carrocería cerrada o techo duro, de un mínimo de dos plazas y vehículos abiertos y fórmulas monoplazas.

### Artículo 4.- Grupos y Clases

**4.1.** Los vehículos por sus características se distribuirán en los siguientes grupos y clases:

**GRUPO I:** Vehículos automóviles de producción, matriculados.

**GRUPO II :** Todos aquellos que no cumplan el apartado anterior.

Los vehículos del Grupo I y II, se agruparán de acuerdo con el siguiente cuadro de Clases:

CLASE I: Vehículos de hasta 1.150 c.c.

CLASE II: Vehículos de 1.151 a 1.600 c.c.

CLASE III: Vehículos de más de 1.600 c.c.

CLASE IV: Vehículos 4x4 o monoplazas.

CLASE V: Vehículos diesel.

### Artículo 5.- Puntuaciones

**5.1.** En cada prueba puntuable se distribuirán puntos a los pilotos clasificados de conformidad con el siguiente baremo:

#### CLASIFICACIÓN SCRATCH

Posición	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
	25	20	15	12	10	8	6	4	2	1

#### CLASIFICACIÓN POR CLASES

	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º
8 o más salidos	10	8	6	5	4	3	2	1
7 salidos	8	6	5	4	3	2	1	
6 salidos	6	5	4	3	2	1		
5 salidos	5	4	3	2	1			

4 salidos	4	3	2	1
3 salidos	3	2	1	
2 salidos	2	1		
1 salido	1			

Los puntos obtenidos por la Clasificación por Clases se han de multiplicar por el coeficiente de la prueba correspondiente.

Los puntos obtenidos en la Clasificaciones Scratch y por Clases se acumulan para la Clasificación General del Campeonato.

#### Artículo 6.- Clasificación final del Campeonato

**6.1.** Será declarado Campeón de la Comunidad de Castilla-La Mancha de Slalom 2004, el piloto que totalice mayor número de puntos en la Clasificación General del Campeonato.

**6.2.** En caso de empate en la Clasificación final del Campeonato, se tendrá en cuenta para el desempate lo siguiente:

**1º** Se resolverá a favor del piloto que haya tomado parte en mayor número de pruebas.

**2º** Si subsiste el empate, se declarará vencedor, al piloto que haya obtenido mas primeros puestos y así sucesivamente.

**6.3.** A tenor de los resultados finales del Campeonato será concedidos, como mínimo, los siguientes premios:

- Primer clasificado del Campeonato                      Trofeo
- Segundo clasificado del Campeonato                    Trofeo
- Tercer clasificado del Campeonato                      Trofeo

#### Artículo 7.- Pasaporte Técnico

**7.1.** Cada vehículo podrá llevar asociado un pasaporte Técnico expedido por la F.A.C.M. , cuya conversión es responsabilidad del piloto.

Este Pasaporte Técnico deberá presentarse en las verificaciones técnicas de casa una de las pruebas puntuables para el Campeonato, y en él estarán reflejadas las características técnicas determinantes para la clasificación del vehículo dentro de un Grupo y Clase.

**7.2.** Será responsabilidad del piloto participante poner su vehículo a disposición de los Comisarios Técnicos en el momento de las verificaciones. Todo participante que incumpla esta norma será sancionado con una multa de 150 € la primera vez, y hasta la Exclusión en caso de reincidencia.

Los Organizadores dispondrán de una zona exclusiva para la verificación de los vehículos participantes.

#### Artículo 8.- Actas de Clasificación e Informes

**8.1.** La F.A.C.M. podrá nombrar al Presidente del Colegio de comisarios Deportivos, que actuará como tal en todas las pruebas del Campeonato de la Comunidad de Castilla-La Mancha de Slalom.

**8.2.** El Presidente del Colegio de Comisarios Deportivos será responsable de la confección y posterior envío a la F.A.C.M. del informe final de la prueba y de entregar un informe completo al observador.

#### Artículo 9.- Inspector Técnico

**9.1.** La F.A.C.M. podrá designar para el Campeonato de la Comunidad de Castilla-La Mancha de Slalom de 2007, un Observador Técnico que asistirá a todas las pruebas puntuables del Campeonato.

REGLAMENTO  
DEPORTIVO  
DE  
SLALOM

# REGLAMENTO DEPORTIVO

## I DEFINICIONES

### Artículo 1.- Pruebas

Este Reglamento es de aplicación en todas las Pruebas del Campeonato de la Comunidad de Castilla-La Mancha de Slalom 2010.

### Artículo 2.- Reglamento

**2.1.** Un Slalom es una prueba de velocidad y de habilidad al volante que se desarrolla en una superficie de asfalto o tierra.

**2.2.** La superficie estará en las mejores condiciones posibles, con pocos baches o agujeros. Se admiten superficies resbaladizas y también mixtas, tierra y asfalto, etc.

**2.3.** El recorrido tendrá una longitud mínima de 500 metros y máxima de 2.000 metros. El recorrido se puede efectuar en el interior de grandes espacios abiertos, como campos de fútbol, aparcamientos, etc., pero se tendrá que delimitar un carril de entre 3 y 10 metros de ancho.

También se podrá desarrollar en circuitos de asfalto, tierra, caminos, etc. Los límites de anchura han de ser los propios del circuito o del camino. De todas maneras, los márgenes del recorrido no deben tener obstáculos peligrosos o grandes desniveles.

Las zonas que presenten riesgos deberán ser protegidas con bala de paja, neumáticos, etc. Y la velocidad de los vehículos deberá ser notablemente disminuida mediante obstáculos.

#### **2.3.1 Obstáculos.**

Los obstáculos destinados a disminuir la velocidad pueden ser de tipo natural, como curvas pronunciadas o chicanes construidas con tierra o con balas de paja, o tipo artificial, como puertas o conos. La señalización de los obstáculos se puede delimitar con cintas de plástico o rótulos con flechas.

#### **2.3.2. Conos**

Palo o cono de material flexible con una altura aproximada de 45 centímetros. Su emplazamiento debe estar marcado sobre el suelo con ayuda de pintura.

#### **2.3.3. Puertas**

Espacio limitado por dos palos verticales de aproximadamente 1,5 metros de altura, que pueden estar embudidos en conos. El recorrido debe pasar entre dos palos con una distancia mínima entre ellos de 3 metros y máxima de 6 metros.

#### **2.3.4. Situación de los obstáculos.**

Los conos pueden estar situados unitariamente o en series. Los conos puestos en serie han de ser colocados alineados y separados por distancias entre 10 y 30 metros. La serie puede ocupar como máximo una recta de 150 metros.

Las puertas dispuestas en serie no pueden estar alineadas y las distancias de separación han de ser las mismas que para los conos.

Se autoriza a marcar una zona de paso estrecho, delimitada por dos filas de conos en paralelo con separaciones de 2 metros (por ejemplo, a la salida o llegada).

**2.4.** Ningún tramo de recta libre de obstáculos puede tener más de 50 metros. Cuando la recta esté precedida por una curva de menos de 45°, se deberán poner los obstáculos suficientes para reducir la velocidad.

**2.5.** La línea de meta se debe situar, como mínimo., a 20 metros del último obstáculo que sea una curva. Después habrá un espacio de deceleración y frenada no inferior a 40 metros que estará libre de obstáculos y de personas y donde estará la señal stop de parada obligatoria.

## **II NORMAS TÉCNICAS Y DE SEGURIDAD**

### **Artículo 3.- Vehículos**

**3.1** Será obligatorio para los vehículos de Grupo II el uso de arcos de seguridad , siendo recomendable para el resto de vehículos.

**3.2.** Las ventanillas del vehículo estarán cerradas y las puertas sin el seguro puesto. Los vehículos abiertos y sin cristales deberán estar equipados con una reja metálica que tenga una malla entre 10\*10 mm y 25\*25 mm.

**3.3.** Será obligatorio a los vehículos de Grupo II el uso de un desconector de batería accionable desde el interior y exterior del vehículo, este último señalizado.

**3.4.** En los recorridos sobre tierra, será obligatorio el uso de faldillas de material flexible y sólidamente sujetas, como mínimo, en las ruedas motrices.

**3.5.** Se prohíbe llevar objetos en el interior del vehículo.

**3.6.** El asiento del conductor debe llevar reposacabezas.

**3.7.** Será obligatorio el uso de arnés de cuatro puntos de anclaje mínimo **a los vehículos del grupo II.**

**3.8.** El uso de pomos en el volante de dirección así como la prolongación de la palanca del freno de mano, está expresamente prohibido.

**3.9.** Queda prohibida la utilización de embellecedores de ruedas.

**3.10.** La batería estará bien fijada, si está ubicada en el interior del vehículo estará debidamente protegida contra cortocircuitos y fugas de líquido.

**3.11.** Los radiadores o sus tubos no se podrán instalar en el interior del habitáculo. En caso de que los tubos pasen por el interior del habitáculo, deberá montar una pantalla aislante.

**3.12.** Todos los vehículos deberán llevar un apantalla eficaz contra las llamas que aisle el habitáculo del motor y del depósito de gasolina.

**3.13.** “Luz de Stop” obligatoria al accionar el freno.

**3.14.** “Faros del vehículo”: se podrán eliminar los faros exteriores, a condición de tapar todos los agujeros de la carrocería. El alumbrado de posición trasera así como todos los pilotos intermitentes son obligatorios en montaje y funcionamiento, incluido los intermitentes de emergencia.

**3.15.** Será obligatorio la colocación de dos espejos retrovisores situados en el exterior del vehículo, uno a cada lado.

**3.16.** Las puertas delanteras de los vehículos estarán completamente paneladas con material aislante.

**3.17.** Cada vehículo deberá llevar una anilla delante y otra detrás para poder ser remolcado. Estas anillas no deberán sobresalir del perímetro del vehículo y deberán ser señalizadas con flechas de color amarillo o rojo.

### **Artículo 4.- Neumáticos**

Únicamente podrán utilizarse neumáticos de estricta serie con nomenclatura aceptada en cualquier estación de I.T.V., estando prohibido el uso de neumáticos de competición (slicks o similares), tacos, clavos y cadenas.

**4.1** No se considerarán neumáticos de tacos aquellos que cumplan las condiciones siguientes:

- Ninguna separación entre dos tacos perpendicularmente o paralelamente a la banda de rodadura, puede ser superior a 15 mm.
- En caso de tres tacos circulares u ovales, la medida se tomará por la tangente de los tacos.
- La profundidad de los tacos no puede ser superior a 15 mm.
- Los tacos no pueden sobrepasar la vertical de los costados de los neumáticos.

**4.2.** Todos los neumáticos durante el desarrollo de la carrera deberán tener una profundidad de dibujo superior a 2 mm como mínimo.

**4.3.** Los neumáticos serán marcados en las verificaciones técnicas previas.

**4.4.** Queda expresamente prohibido realizar cambios de neumáticos.

**4.5.** La F.A.C.M. podrá establecer la obligatoriedad de utilización de una marca concreta de neumáticos para todos los vehículos participantes en el Campeonato de la Comunidad de Castilla La Mancha de Slalom.

#### Artículo 5.- Pilotos

Todos los pilotos deberán cumplir las siguientes normas de seguridad:

**5.1.** Tanto en entrenamientos como en carrera, deberán utilizar casco protector homologado.

**5.2.** Se deberá usar gafas de visera protectora en el casco, y también guantes ignífugos o de cuero sin agujeros en los vehículos abiertos, sin cristales, o que no lleven el parabrisas delantero laminado.

### **III REGLAMENTO PARTICULAR**

#### Artículo 6.- Aprobación de Reglamentos

**6.1.** Las entidades organizadoras han de presentar el Reglamento Particular de la prueba de la F.A.C.M., como mínimo 20 días antes de la fecha prevista para la celebración de la prueba.

El Reglamento Particular irá acompañado de un plano descriptivo del recorrido, la salida, llegada, etc.

### **IV INSCRIPCIONES**

#### Artículo 7.- Solicitud de inscripción, inscripciones

**7.1** El cierre de inscripciones se realizará como tarde. El lunes anterior a la celebración de la prueba, según establecen las Prescripciones comunes de la F.A.C.M.

**7.2** El Reglamento Particular de la prueba se hará constar la fecha de apertura y cierre de las inscripciones, así como el lugar donde se podrán realizar.

**7.3.** Cuando dos participantes se inscriben con el mismo coche, deberán comunicarlo a la organización, a fin de poder confeccionar correctamente la lista de inscritos.

#### Artículo 8.- Seguros

**8.1.** Será de aplicación el artículo 9 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos de la Comunidad de Castilla La Mancha .

## **VI OBLIGACIONES GENERALES**

### Artículo 9.- Números

**9.1.** El organizador facilitará a cada equipo un juego de números de competición con el artículo 12 de Prescripciones Comunes de los Campeonatos de la Comunidad de Castilla La Mancha .

**9.2.** Los números se han de fijar solidamente para que a lo largo de la prueba no se despeguen. No podrán haber otros números o inscripciones visibles que puedan causar confusiones.

**9.3.** En el caso de que un vehículo sea utilizado por 2 pilotos, cada uno de los pilotos del vehículo deberá llevar su propio número visible y tachado el correspondiente al otro piloto.

### Artículo 10.- Publicidad

**10.1.** El Reglamento Particular detallará la publicidad facultativa y el espacio a reservar para los concursantes que la acepten.

## **VII DESARROLLO DE LA PRUEBA**

### Artículo 11.- Salida

#### **11.1. BRIEFING.**

El Director de Carrera realizará una reunión información a los pilotos. Todos los pilotos de los vehículos admitidos a participar en la prueba tiene la obligación de estar presentes durante toda la reunión. Cualquier piloto ausente, será sancionado con una multa de 30 €. Los pilotos podrán realizar un reconocimiento a pie del recorrido.

**11.2.** En todas las mangas, incluida la de entrenamiento, sólo podrá permanecer en el interior del vehículo el piloto correspondiente

**11.3.** El intervalo de salida de los vehículos será de 1 minuto. Este intervalo se podrá modificar, por causas de fuerza mayor justificada, comunicadas por el Director de Carrera y aprobadas por los Comisarios Deportivos.

**11.4.** La salida se efectuará con el vehículo parado y el motor en marcha.

**11.5.** El Director de Carrera con la conformidad de los Comisarios deportivos, podrá autorizar a los pilotos detenidos en el recorrido por un incidente ajeno a ellos, a tomar de nuevo la salida de la manga. Ninguna reclamación será atendida en este caso.

### Artículo 12.- Llegada

**12.1.** La llegada será lanzada.

**12.2.** Después de la línea de meta habrá un espacio de deceleración y frenada no inferior a 40 metros, libre de obstáculos y persona, donde estará la señal de stop de parada obligatoria.

**12.3.** Desde la línea de Stop, el vehículo se dirigirá al parque de trabajo o a su posición en la línea de salida si hay dos pilotos con el mismo vehículo.

### Artículo 13.- Cronometraje

**13.1.** El cronometraje se realizará con una precisión mínima de centésimas de segundo.

### Artículo 14.- Mangas

**14.1.** Todas las mangas del Campeonato de la Comunidad de Castilla-La Mancha de Slalom, constarán obligatoriamente de una manga de entrenamientos y dos de carrera.

**14.2.** Se efectuará una manga de entrenamientos obligatoria en condiciones de carrera, que en ningún caso puntuará para la clasificación final, pero que autoriza a los pilotos a participar en las mangas de carrera.

**14.3.** Los Comisarios deportivos podrán autorizar la salida a las mangas de carrera, a los pilotos que no hayan efectuado la manga de entrenamientos.

### Artículo 15.- Penalizaciones

**15.1.** Las penalizaciones se determinarán en minutos y segundos que se habrán de sumar al tiempo invertido en la manga correspondiente.

**15.2.** Desplazar un cono u otro obstáculo se penalizará con 10 segundos.

Se considerará causa de penalización toda acción que comporte la modificación del estado inicial de los obstáculos y de los límites del recorrido.

En caso de que existan cintas o elementos similares delimitando el recorrido, solo se considerará penalización el hecho de romperlas.

No pasar un cono o puerta por el lugar correcto se penalizará con 20 segundos. La acumulación de tres faltas dentro de la misma manga implicará la eliminación de la misma.

**15.3.** La salida en falso se penalizará con la exclusión de la manga.

**15.4.** Recibir ayuda del exterior se penalizará con la exclusión de la manga.

**15.5.** No respetar la señalización de stop comportará la exclusión de la manga.

### Artículo 16.- Parques

**16.1.** El parque de pre-salida se considerará parque de trabajo.

**16.2.** El parque final de llegada se considera parque cerrado. Los vehículos se consideran en parque cerrado desde que finalizan la última manga de carrera, hasta transcurrido 30 minutos de la publicación de la clasificación final.

**16.3.** Los vehículos que no finalicen o realicen la última manga, también han de acceder al parque cerrado.

**16.4.** Después de haber aparcado el vehículo en el parque cerrado, los pilotos abandonarán inmediatamente el mismo, donde quedará prohibida la entrada a partir de ese momento ya hasta la apertura del parque cerrado por los Comisarios Deportivos.

## **VIII VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS**

### Artículo 17

Los participantes están obligados a presentarse personalmente a las verificaciones administrativas y técnicas en los plazos que prevé el programa del reglamento particular de la prueba.

## **IX RECLAMACIONES. APELACIONES**

### Artículo 18

Será de aplicación el artículo 19 de las Prescripciones Comunes de los Campeonatos de la Comunidad de Castilla-La Mancha .

## **IX CLASIFICACIONES**

### Artículo 19.- Clasificaciones

**19.1.** Al final de cada manga se sumarán al tiempo invertido las posibles penalizaciones.

**19.2.** La Clasificación final se obtendrá con el mejor tiempo realizado, una vez sumadas las penalizaciones, en una de las mangas de carrera.

**19.3.** Si se produce un empate, este se deshará teniendo en cuenta la otra manga de carrera, si persiste el empate, se tendrá en cuenta la manga de entrenamientos. Y si esto no fuese suficiente, el puesto será declarado exaequo.

**19.4.** Deberá publicarse una Clasificación Scratch para todos los vehículos y una Clasificación por cada Clase prevista.

**19.5.** Durante el desarrollo de la prueba, las clasificaciones serán publicadas según los siguientes criterios:

**19.5.1.** Clasificaciones de cada manga al Scratch y por Clases.

**19.5.2.** Clasificación Final Provisional firmada por el Director de Carrera.

**19.5.3.** Clasificación Final firmada por los Comisarios Deportivos.

## **XI INFORMES**

### Artículo 20.- Actas. Informes

20.1 Las Clasificaciones, Actas e Informes debidamente cumplimentados deberán obrar en poder de la F.A.C.M. en un plazo no superior a 5 días a partir de la fecha de publicación de la Clasificación Final.

### Artículo 21.- Informes de Inspección

**21.1.** En el plazo de 15 días, el Observador emitirá y hará llegar el informe correspondientes a la F.A.C.M. quien lo hará público a la entidad organizadora, a requerimiento de esta, para, en su caso, aportar aclaraciones al mismo. La F.A.C.M. es la única capacitada para resolver casos de discrepancia.

## **XII PREMIOS Y TROFEOS**

### Artículo 23

Se establecen los siguientes premios y trofeos:

- |                                 |  |
|---------------------------------|--|
| - Clasificación General Scratch | Trofeos a los tres primeros clasificados     |
| - Clasificación por Clases      | Trofeo al primero clasificado de cada Clase. |

## **XIII SEGURIDAD**

### **Artículo 24.- Control**

24.1. El control de funcionamiento de los dispositivos de seguridad obligatorios estará bajo la responsabilidad del Director de Carrera, o por delegación del Adjunto al efecto. El Observador de la F.A.C.M. prestará especial atención a los problemas de seguridad, incluyendo si fuese a criterio del Observador un peligro, la modificación del trazado, por no guardar las características de las pruebas de Slalom.

### **Artículo 25.- Seguridad en el Recorrido**

**25.1.** En el transcurso de los entrenamientos y mangas debe haber como mínimo:

1. Ambulancia equipada (recomendable 2).
2. 1 Médico
3. 1 Equipo de extinción distribuido a lo largo del recorrido.

**25.2.** A lo largo del recorrido habrá los suficientes Comisarios de Ruta, equipados con emisora o teléfono conectados con la Dirección de Carrera, con el fin de señalar los posibles incidentes y anotar las penalizaciones de los participantes.

La red de radio o teléfono permitirá el seguimiento, vigilancia y control del desarrollo de la prueba e informar puntualmente a la Dirección de carrera de cualquier incidente.

Los Comisarios de Ruta han de poner inmediatamente en su sitio correspondiente los obstáculos desplazados o tirados por los vehículos participantes.

**25.3.** En caso de que algún vehículo quede inmovilizado por avería, ha de ser debidamente señalado. Si es posible, el vehículo se retirará para que el resto de los vehículos efectúe la manga normalmente.

**25.4.** El código de señales es el que indica el Anexo H del C.D.I.

### **Artículo 26.- Seguridad del público**

**26.1.** Los espectadores se situarán en zonas delimitadas para el público, que, como mínimo estarán a 15 metros del recorrido. Esta medida podrá ser menor si el público está detrás de defensas fijas.

**26.2.** Se recomienda que el acceso al recorrido esté cerrado al público y al resto de pilotos que no estén disputando las mangas. Así mismo se recomienda utilizar el servicio de megafonía para indicar en todo momento la posible situación de peligro.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.