

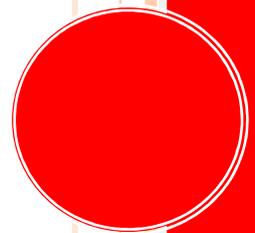
NORMATIVA TÉCNICA DE ORGANIZADORES

Año 2010



Federación de Deportes de Inercia

06/02/2010



CONTENIDO

1.	Introducción.....	3
2.	Pasos a seguir para organizar una carrera federada.....	4
2.1.	Formularios a rellenar por el organizador	5
2.2.	Otros documentos.....	5
3.	Normativa técnica para organizar una prueba.....	7
3.1.	Requisitos imprescindibles para toda carrera federada.....	7
3.1.1.	Permisos corte de carreteras:	7
3.1.2.	Seguros	7
3.1.3.	Ambulancias	7
3.2.	Requerimientos adicionales para pruebas nacionales.....	7
3.2.1.	Selección	7
3.2.2.	Inscripciones.....	7
3.2.3.	Varios.....	8
3.2.4.	Pruebas puntuables para varios campeonatos.....	8
3.3.	Requerimientos adicionales para pruebas puntuables en los campeonatos autonómicos	8
3.4.	Concentraciones	9
4.	Elaboración del reglamento particular de una prueba.....	10
5.	Categorías existentes y normativa técnica.....	11
5.1.	Categorías admitidas en una prueba.....	11
5.2.	Reglamentos técnicos.....	11
6.	Personal necesario para la organización	12
6.1.	Personal de la organización.....	12
6.1.1.	Director de Carrera (obligatorio):.....	12
6.1.2.	Jefe de Seguridad (obligatorio):.....	12
6.1.3.	Comisarios deportivos (recomendable):	12
6.1.4.	Comisarios técnicos (recomendable):	13
6.1.5.	Secretario (recomendable):	13
6.1.6.	Cronometradores (obligatorios):.....	13
6.1.7.	Comisarios de pista (obligatorios):.....	14
6.2.	Reunión de comisarios	14
7.	El papel del Observador	16
7.1.	Funciones del observador	16

8.	Montaje del circuito	17
8.1.	El recorrido.....	17
8.2.	Corte de accesos	17
8.3.	Control del público	17
8.4.	Protecciones a emplear	17
8.5.	Construcción de chicanes.....	18
8.6.	Empleo de conos en curvas.....	19
9.	Desarrollo de la prueba	20
9.1.	Verificaciones	20
9.2.	Entrenamientos.....	20
9.3.	Procedimiento de salida.....	20
9.4.	Línea de salida	21
9.4.1.	Colocación de la parrilla: salidas en grupo.....	21
9.5.	Duración de la prueba y número de mangas.....	21
9.6.	Modalidades de competición.....	21
9.7.	Reunión de pilotos.....	22
9.8.	Procedimiento de utilización de banderas	22
9.9.	Protocolo de actuación en caso de accidente.....	22
9.9.1.	Asistencia a accidentados	23
9.10.	Meta	23
9.11.	Situaciones que pueden darse en carrera.....	24
9.11.1.	Piloto que presta resistencia al adelantamiento.....	24
9.11.2.	Salida falsa	24
9.11.3.	Piloto que acaba la carrera a pie (sin su vehículo).....	24
9.11.4.	Salidas de pista	24
9.11.5.	Descalificación.....	24
9.12.	Asistencia médica.....	25
9.13.	Remontes	25
9.13.1.	Inscripción en varias categorías.....	25
9.14.	Premios	25

1. INTRODUCCIÓN

Esta normativa es el Documento Oficial de la Federación de Deportes de Inercia (FDI) que reúne toda la documentación necesaria para la **organización de una prueba** federada de Deportes de Inercia.

Se trata de una guía práctica que contempla todo lo necesario para llevar a cabo la organización de un evento de esta tipología deportiva, así como la realización por parte de la organización del control deportivo en una prueba de Deportes de Inercia.

Por todas estas razones, debe ser considerada como un soporte completo y detallado a tener en cuenta por todo organizador en esta temporada.

Esta normativa se aprueba anualmente en la Asamblea General de la FDI y es de aplicación a **todas las pruebas federadas del territorio nacional**.

2. PASOS A SEGUIR PARA ORGANIZAR UNA CARRERA FEDERADA

1. Reunir todos los **requisitos imprescindibles** que impone la FDI y que se indican a continuación para que la prueba sea federada:
 - a) **Permiso para cortar la carretera** (Ayuntamiento, Guardia Civil, Delegación de Gobierno, etc.)
 - b) Disponer de **servicio médico** y de **ambulancias**.
 - c) Disponer de una póliza de **seguro de responsabilidad civil** para la prueba.
 - d) **Relación de personal de organización** y justificante de envío por fax del mismo a la aseguradora.
 - e) **Que todos los pilotos dispongan de su cobertura de seguro en cualquiera de las dos modalidades dispuestas por la FDI: licencia anual o seguro de un día**
2. Ingresar la cuota federativa para la realización de la carrera, siendo dicha cuota de 150€ si la carrera es de carácter regional o autonómico y de 600€ si es de carácter nacional, en la cuenta de la FDI: (BBVA) 0182/0715/46/0201527998.
3. Remitir la Ficha de Solicitud de Prueba Federada a la FDI, junto con el resguardo del ingreso de la cuota federativa.
4. Esperar la respuesta de la FDI, que incluirá el nombre o nombres de los observadores asignados para la prueba y, eventualmente, comentarios.
5. Incluir el logotipo de la Federación de Deportes de Inercia en el cartel anunciador de la prueba y demás material de marketing. El logotipo se puede descargar aquí: http://www.fedei.com/images/federacion/Logotipos/logo_web.jpg
6. Los pilotos federados y en posesión de su licencia federativa en vigor para la temporada actual, quedarán cubiertos por una póliza de seguro de accidentes en todas aquellas pruebas federadas en las que participen. Los pilotos que no hayan solicitado su licencia federativa deberán disponer obligatoriamente del **Seguro de Prueba Única**, que consiste en poder contratar dicha póliza simplemente para una carrera. El modo de proceder en este caso será el siguiente:
 - El piloto deberá comunicarle al organizador que no dispone de licencia y que quiere solicitar el Seguro de un día, facilitándole a su vez su nombre, apellidos y DNI con la intención de que el organizador lo introduzca en la Relación de Asegurados para una Única Prueba que tendrá que enviar a la aseguradora.
 - El día que se realice la carrera en la que vaya a competir, el piloto deberá abonar en las Verificaciones Administrativas 30€ como pago de dicho seguro o llevar a la carrera el resguardo del ingreso de dicha cuota de 30€ en la cuenta bancaria de la FDI (BBVA) 0182/0715/46/0201527998.

El viernes anterior a la prueba la FDI hará llegar al organizador vía fax o e-mail la relación de pilotos federados en el año en curso, para su comprobación en las Verificaciones Administrativas. Cada piloto deberá presentar su licencia federativa en vigor junto con su DNI para su identificación. En caso de discrepancia entre la ficha de federado y la lista emitida por la FDI prevalecerá esta última.

Como máximo, una hora antes de la carrera, el organizador de la prueba ha de remitir vía fax (FDI: 985 265 268 y MAPFRE: 948 257 216) o bien vía mail (FDI: info@fedei.com y MAPFRE: eferna2@mapfre.com y jciaeli@mapfre.com) **la relación de pilotos** no federados que han desembolsado la **cuota de seguro para esa prueba individual**, de manera que éstos estén cubiertos por la pertinente póliza (ver documento Relación de

Pilotos con Seguro Individual en la sección Documentos del sitio Web www.fedei.com). De no ser así no estarán asegurados.

7. Del mismo modo, el organizador se encargará de cubrir la ficha, que está disponible en la sección Documentos del sitio Web www.fedei.com, denominada **relación de personal de organización**, en la que deberá indicar los cargos de todos los miembros de la organización susceptibles de accidente tanto a causa de la salida de pista de cualquier carrilana, goitibehera o vehículo, como de accidente en el trabajo durante el transcurso de ese evento deportivo, su nombre, apellidos y DNI. Este documento será enviado vía fax antes de que comience cualquier labor organizativa (FDI: 985 265 268 y MAPFRE: 948 257 216) o bien vía mail (FDI: info@fedei.com y MAPFRE: eferna2@mapfre.com y jciaeli@mapfre.com) para que de esta manera éstos estén cubiertos por la pertinente póliza. De no ser así no estarán asegurados.
8. El día de la prueba se presentarán en el circuito uno o más observadores de la FDI para comprobar el perfecto cumplimiento de la normativa técnica de carreras. Se pondrá en contacto con el director de carrera y ambos revisarán el cumplimiento de dicha normativa. De no cumplirse alguno de los puntos deberá subsanarse para poder dar comienzo a la prueba. Si no se cumple alguno de los apartados referentes a seguridad (permiso, seguro, médico, ambulancia o ubicación incorrecta del público) el observador de la FDI podrá desestimar la cobertura federativa del evento. Si por el contrario, todo está correcto, ambas partes firmarán un documento que acredita a la prueba como federada.
9. El siguiente día laborable tras la prueba el organizador deberá ingresar las cuotas de seguro de prueba individual recaudadas a los pilotos no federados en la cuenta de la FDI: (BBVA) 0182/0715/46/0201527998. Para la simplificación del cobro a los pilotos no federados y posterior ingreso en la FDI, la federación ofrece la posibilidad de que el organizador de la prueba publique el número de cuenta de la FDI para que los pilotos hagan directamente el ingreso en dicha cuenta y acrediten dicho ingreso, mediante el pertinente justificante bancario, ante el organizador.

2.1. Formularios a rellenar por el organizador

Se adjuntan al final de esta normativa todos los formularios oficiales necesarios que a continuación se detallan:

- Ficha de solicitud de prueba federada.
- Relación de pilotos no federados que suscriben el seguro para una única prueba.
- Relación de personal de organización a asegurar para la prueba.
- Fichas para verificaciones técnicas.

2.2. Otros documentos

Se adjuntan otros documentos que el organizador debe conocer y disponer en el momento de las verificaciones administrativas, por si fuese necesario hacer uso de ellos:

- Ficha de solicitud de licencia federativa para corredores. Si en el momento de las verificaciones administrativas el determinado corredor decide federarse deberá rellenar esta ficha y el observador, además de incluir sus datos en la relación de pilotos con seguro para prueba única, deberá enviar dicha ficha por fax a la FDI. Este corredor deberá pagar 50€ si es menor de 14 años y 60€ en caso contrario.

- Modelo de autorización para menores de edad. Si en el momento de las verificaciones administrativas alguno de los participantes es menor de edad, el padre, madre o tutor deberán aportar un documento firmado autorizándole su participación en la prueba. En caso contrario el organizador podrá facilitar un impreso que siga dicho modelo para requerir su firma al padre, madre o tutor.

3. NORMATIVA TÉCNICA PARA ORGANIZAR UNA PRUEBA

Esta normativa es de aplicación para **todas las carreras federadas**. Las pruebas puntuables para los **Campeonatos Autonómicos o Nacionales** tienen una **normativa adicional** detallada en los apartados 3.2 y 3.3 de este capítulo.

3.1. Requisitos imprescindibles para toda carrera federada

3.1.1. Permisos corte de carreteras:

Será imprescindible contar con los permisos, por escrito, de las autoridades competentes donde autoricen la celebración de la prueba y los cortes de carretera que fueran necesarios.

3.1.2. Seguros

Es absolutamente imprescindible el disponer de una Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil.

3.1.3. Ambulancias

Será condición imprescindible para poder celebrarse una prueba disponer de al menos UNA AMBULANCIA y un MÉDICO. Se recomienda contar con un ATS y una segunda ambulancia para no detener la carrera en caso de que se produzca algún accidente que requiera una evacuación.

Las ambulancias deberán colocarse de tal forma que, en caso de ser necesaria su intervención, circulen siempre en el mismo sentido que los participantes (dirección SALIDA-META). Por ello, la ubicación preferente debe ser en la LÍNEA DE SALIDA. En caso de intervención nunca se encontraría de frente con los participantes.

Deberá limitarse en la medida de lo posible la salida de las ambulancias. Sólo saldrán cuando sea imprescindible su intervención y abandonarán el circuito lo más rápido posible. Con esto evitaremos parones en la prueba que sólo generan incertidumbre entre el público y la invasión del circuito, creando situaciones de riesgo en la reanudación de la prueba.

En caso de producirse la salida por evacuación de la ambulancia (en el caso de que sólo hubiera una) se esperará al retorno de la misma antes de reiniciar la prueba, a menos que se disponga de otra y de un médico o A.T.S. para que pueda continuar el desarrollo de la prueba.

3.2. Requerimientos adicionales para pruebas nacionales

3.2.1. Selección

Las pruebas candidatas a albergar una prueba nacional deberán enviar una solicitud oficial a info@fedei.com antes del 31 de diciembre del año anterior.

La selección del Campeonato de España se realizará entre las pruebas que lo soliciten y que ya hayan sido celebradas con éxito o bien entre nuevas pruebas pero con organizadores de reconocido prestigio. Se procurará alternar su localización entre las zonas geográficas con mayor número de federados.

3.2.2. Inscripciones

- Se fijará un límite máximo de inscritos que asegure tanto la participación popular como la correcta celebración de la prueba. Dicho límite de inscritos siempre será superior a 50.
- Se potenciará la inscripción previa de los participantes. Para ello, la apertura de inscripciones se realizará al menos con 15 días de antelación.
- Se fijará un primer plazo de inscripciones de al menos una semana sólo para pilotos federados en el que se adjudicarán un mínimo de 50 plazas. Tras este plazo, se abrirá la inscripción a todos los pilotos, federados o no, hasta completar el límite máximo de inscritos.
- En las categorías ligeras el nombre con el que se inscribirá a cada participante será su nombre propio, no podrá ser ningún tipo de nombre de equipo, escudería, patrocinador, etc.

3.2.3. Varios

- Cada piloto podrá realizar los entrenamientos en varias categorías, pero sólo podrá disputar la competición en una de ellas, en todo caso no será nunca razón para trastocar la organización del evento ni sus horarios.
- La organización se compromete a enviar las clasificaciones el primer día laborable tras la carrera.
- Posibilidad de poder recibir vehículos ligeros por transportista para que el piloto pueda viajar por avión sin recargo por sobrepeso. Comunicarán una dirección de envío y guardarán los vehículos en lugar seguro.
- Prestaciones de la FDI:
 - Envío de dos observadores de la FDI.
 - Anuncio de la prueba en la página web de la FDI.

3.2.4. Pruebas puntuables para varios campeonatos

Una prueba nacional podrá ser también puntuable para un campeonato autonómico con las siguientes limitaciones:

- Se celebrará una sola sesión de verificaciones.
- Se celebrará una sola competición.
- La normativa técnica que prevalecerá será la de las pruebas de carácter nacional.

3.3. Requerimientos adicionales para pruebas puntuables en los campeonatos autonómicos

Los campeonatos autonómicos deberán regirse siempre por los reglamentos de la FDI. Los estatutos y los reglamentos de los comités territoriales no pueden ir en contra de los de la FDI. En caso de divergencia prevalecerán los reglamentos del FDI.

- El **calendario** del campeonato autonómico ha de estar completamente fijado antes del 31 de mayo.
- Se recomienda que las carreras federadas de las diferentes comunidades autónomas se anuncien mediante un **poster unificado** de dicha comunidad, con todas las pruebas, fechas y teléfonos de contacto. Se recomienda que incluya un espacio en blanco para el horario, información adicional y posibles patrocinadores de cara al anuncio de una prueba concreta y destacará cuáles de las pruebas son puntuables para el campeonato autonómico.

- Estas carreras podrán fijar un **límite máximo** de corredores admitidos, que asegure tanto la participación popular como la correcta celebración de la prueba. Se recomienda potenciar la inscripción previa.

Para conocer la normativa particular de cada campeonato autonómico hay que consultar al comité territorial correspondiente.

3.4. Concentraciones

De acuerdo con el objeto principal de la FDI de fomentar la participación en los Deportes de Inercia, no ciñéndose exclusivamente al ámbito competitivo, se potenciará la celebración de concentraciones no competitivas.

En ellas se maximiza el número de descensos de los pilotos prescindiendo de la competición pero manteniendo el resto de elementos de seguridad como si de una competición se tratara.

4. ELABORACIÓN DEL REGLAMENTO PARTICULAR DE UNA PRUEBA

El organizador de una prueba de Deportes de Inercia deberá elaborar un Reglamento Particular de dicho evento. El reglamento particular no es un reglamento paralelo al de la FDI, sino una guía de horarios, servicios y particularidades de esa prueba.

Este reglamento recogerá los siguientes puntos:

- Horarios previstos tanto para el descenso como para las verificaciones, premios, etc.
- Categorías que podrán participar.
- Modo de formalizar la inscripción.
- Todos aquellos puntos que el organizador considere importantes y que se deban tener en cuenta por parte de los participantes de cara a competir en la prueba o evento.

Para la elaboración de dicho reglamento el organizador deberá tener en cuenta las siguientes cuestiones:

- Este reglamento deberá ser acorde a lo establecido por la FDI, es decir, las normas que establezca un organizador para el transcurso y desarrollo de su prueba nunca deberán ser contrarias a las establecidas por la FDI.

5. CATEGORÍAS EXISTENTES Y NORMATIVA TÉCNICA

Las categorías existentes y la normativa técnica particular de cada una de ellas podrá consultarse en el documento de Normativa Técnica de Categorías.

5.1. Categorías admitidas en una prueba

Quedará a elección del organizador el número de categorías que admite en su carrera (siempre que ésta carrera no pertenezca a ningún campeonato autonómico o nacional). En caso de pertenecer a un campeonato autonómico deberán admitirse todas las categorías establecidas en dicho campeonato. En caso de ser una carrera de nivel nacional será obligatoria la admisión de todas las categorías adscritas a la FDI.

En todo caso, y como mínimo, siempre deberán existir dos categorías en cada carrera, una de tipo competitivo (englobando una o varias categorías competitivas) y una no competitiva (no cronometrada).

El organizador no estará obligado a realizar entrega de premios de ningún tipo en cualquier categoría que no alcance los cuatro inscritos.

A criterio del comité territorial, se podrán unificar en una categoría única diferentes categorías adscritas a la FDI, teniendo en cuenta que será obligatorio mantener puntuación independiente de cada una de estas categorías, a pesar de realizar dicha unificación.

5.2. Reglamentos técnicos

Estas normas serán de obligado cumplimiento en todas las pruebas federadas, independientemente de su carácter nacional, autonómico o local.

Las verificaciones técnicas serán obligatorias en todas las pruebas, salvo el control del peso de los vehículos que no será obligatorio cuando la organización no disponga de un mecanismo de pesaje.

6. PERSONAL NECESARIO PARA LA ORGANIZACIÓN

6.1. Personal de la organización

El personal recomendado para una prueba es el siguiente: un **Director de Carrera**, un **Jefe de Seguridad**, un equipo de **Comisarios Deportivos**, otro equipo de **Comisarios Técnicos**, un **Secretario**, un **Equipo de Cronometradores** y, si las características del trazado lo exigen, también un equipo de **Comisarios de Pista**.

Ante la falta de recursos humanos se podrán concentrar varias responsabilidades en una misma figura, siempre y cuando no sean incompatibles. Toda organización deberá contar como mínimo con el personal que la FDI establece como obligatorio.

Analizamos a continuación las funciones de cada uno de estos cargos.

6.1.1. Director de Carrera (obligatorio):

Sus funciones serán las siguientes:

- Llevará todo el control de la prueba.
- Estará informado en todo momento de cualquier incidencia.
- Tendrá comunicación directa con las ambulancias, los cronometradores y los comisarios de ruta.
- Sólo él podrá parar o reanudar la prueba.
- Será el último en recorrer el circuito antes de dar la orden de salida.
- Se encargará de dar la salida a cada uno de los participantes.

6.1.2. Jefe de Seguridad (obligatorio):

Sus funciones serán las siguientes:

- Velará porque todos los medios materiales y humanos estén correctamente dispuestos.
- Recorrerá el circuito hasta el último momento vigilando que se cumplan todas las medidas de seguridad.
- Dispondrá correctamente y en su sitio los dispositivos de seguridad.
- Informará al Director de Carrera.
- Será el responsable de reunirse con los Comisarios de Pista para darles todas las indicaciones necesarias para el buen funcionamiento de la prueba y para ultimar todas las medidas de seguridad que él valore como necesarias.

6.1.3. Comisarios deportivos (recomendable):

Habrán tres Comisarios Deportivos, desempeñando uno de ellos la función de Jefe de Comisarios y siendo el encargado de tomar las decisiones deportivas que considere adecuadas para trasladárselas a Director de Carrera.

Sus funciones serán las siguientes:

- Velarán por el buen funcionamiento deportivo del evento.
- Revisarán el recorrido, supervisarán las verificaciones administrativas y técnicas encargándose de que el transcurso del evento sea totalmente favorable.
- Informarán al Director de Carrera de las anomalías que vayan observando.

6.1.4. Comisarios técnicos (recomendable):

No se establece un número de comisarios técnicos, pero dentro de dicho grupo deberá haber un jefe de comisarios, encargado de reunirse con el Director de Carrera para informarle de las anomalías en las verificaciones.

Se encargarán de la realización de las **verificaciones técnicas**, y por tanto, deberán conocer la normativa técnica de cada una de las categorías admitidas en la prueba que están organizando.

Todos los vehículos deberán ser obligatoriamente verificados, minuciosamente u ocularmente en los apartados elementales (fichas disponibles en la FDI) y en todas las pruebas, a excepción del control del peso de los vehículos, que no será obligatorio cuando la organización no disponga de un mecanismo de pesaje.

6.1.5. Secretario (recomendable):

Sus funciones serán las siguientes:

- Se encargará de la realización de las **verificaciones administrativas**, en las que comprobará si todos los pilotos están en posesión de la licencia federativa anual.
- Preparará la relación de seguros de prueba única, que se deberá enviar a la FDI y a la compañía aseguradora previamente a la prueba, para todos aquellos participantes que no estén federados. **En ningún caso podrá tomar la salida ningún participante sin licencia o seguro de un día.**
- Se reunirá con el Director de Carrera para informarle de las anomalías en las verificaciones, y confirmarle que todos los participantes se encuentran o federados o asegurados para dicha prueba.
- Mantendrá contacto con los cronometradores para informarles de cualquier cambio que pudiese existir en la lista de inscritos, dorsales, categorías, etc.

6.1.6. Cronometradores (obligatorios):

El número de cronometradores dependerá del sistema de cronometraje que cada organizador desee o vaya a emplear, pero podrá servirnos como referencia la siguiente estimación:

- El equipo deberá estar formado por entre dos y cuatro personas en función del sistema de cronometraje empleado.
- Se les dotará de los oportunos equipos de cronometraje.

Cronometradores de salida

En el circuito deberá estar perfectamente señalizada y visible la LÍNEA DE SALIDA.

Al recibir la orden por parte del Director de Carrera se procederán a la toma de tiempos.

Cronometradores de meta

En el circuito deberá estar perfectamente señalizada y visible la LÍNEA DE META.

Deberán disponer, como mínimo, de un cronómetro y hoja de tiempos en la que tomarán nota (si se empleasen cronómetros manuales).

6.1.7. Comisarios de pista (obligatorios):

A lo largo del circuito es necesario contar con la presencia de personal que se encargará de la vigilancia del recorrido. Este personal estará dotado de aparatos de comunicación y ubicados a una distancia entre ellos que permita tener a la vista en todo momento a los participantes.

Este personal se encargará de transmitir cualquier incidencia que se produzca, informando siempre al Director de Carrera que, recordemos, será el único con potestad para detener la prueba.

El equipamiento mínimo para un comisario de pista es:

- Camiseta distintiva o chaleco reflectante.
- Silbato, con el que avisa a los espectadores de la llegada de un participante.
- Sistema de comunicación enlazado con los otros comisarios y con el Director de Carrera.

Emplearán:

- **Banderín amarillo** para indicar peligro.
- **Banderín rojo** para indicar parada inmediata.

Es imprescindible el recibir una **charla previa del Director de Carrera** y del **Jefe de Seguridad** en la que le recordará sus funciones fundamentales:

- Control del público.
- Aviso de la aproximación de los participantes.
- Comunicación de incidencias, salidas de pista, etc.

En todo momento deben de permanecer con la **debida atención** y con una **imagen adecuada**.

6.2. Reunión de comisarios

Se recomienda la realización de una reunión de comisarios.

Esta reunión supone que una vez realizadas tanto las verificaciones administrativas como las verificaciones técnicas, los siguientes miembros de la organización han de reunirse para la toma de decisiones: Director de Carrera, Jefe de Seguridad, Jefe de Comisarios Deportivos, Jefe de Comisarios Técnicas y el Secretario.

Todos ellos deberán estar presentes en esta reunión con el fin de que las decisiones y modificaciones que se vayan a realizar sean conocidas por ellos y respetadas.

Esta reunión estará presidida por el Director de Carrera que irá solicitando de cada uno de los cargos la siguiente información, indicada a continuación, y que será reflejada en un acta por el secretario de la prueba:

- Jefe de Seguridad: una evaluación general del estado de las medidas de seguridad, así como una relación verbal de todas las medidas que se van a emplear.
- Jefe de Comisarios Deportivos: una valoración de cómo se ha desarrollado el proceso de verificación realizado y una valoración del estado del circuito.

- Jefe de Comisarios Técnicos: una valoración de cómo se han llevado a cabo las verificaciones administrativas, así como una relación de las anomalías detectadas en dichas verificaciones.
- Secretario: se le solicitará que confirme si todos los participantes cuentan con su licencia federativa en vigor y la relación de seguros de un día.

Con todo ello, el Director de Carrera tomará decisiones, en colaboración de todo este equipo de trabajo, sobre:

- Las posibles modificaciones que puedan afectar a los aspectos deportivos (p. e.: modificación de los horarios de entrenamiento, horarios de las competiciones, etc.)
- El número de pilotos que tomarán la salida.

Esta reunión se acabará con un turno de preguntas. Con el fin de asegurar un desarrollo armonioso de la reunión es importante subrayar, desde el principio de la reunión, que las preguntas deben formularse al final.

Nota: la reunión de todo el cuadro deportivo es necesaria por razones evidentes de coordinación, de sensibilización de todos los responsables, de los voluntarios (algunos pueden ser nuevos en una prueba) y por dos aspectos indisociables del control deportivo: la seguridad de los pilotos participantes en la prueba y del público y la regularidad deportiva.

Una vez tomadas todas las decisiones, que serán recogidas por el secretario en un acta escrita, se procederá a la firma de la misma por todo este equipo de trabajo.

7. EL PAPEL DEL OBSERVADOR

A cada una de las pruebas federadas del territorio nacional la FDI enviará a uno o dos observadores que tendrán, única y exclusivamente, las funciones que se indican a continuación, que debe conocer perfectamente el deportista para no dar lugar a equívocos.

Para las pruebas de carácter regional se designará un observador mientras que para las de carácter nacional se designarán dos, preferiblemente de una Comunidad Autónoma distinta a la de la prueba.

7.1. Funciones del observador

Su función principal es la **comprobación del cumplimiento** de la normativa de la FDI **informando al organizador** de las posibles deficiencias y, en su caso, **asesorando** sobre posibles maneras de solucionarlas. **No se trata, por tanto, de un miembro adicional de la organización.**

El resto de sus cometidos serán:

- Recibir la notificación por parte de la FDI de su designación, con lugar, fecha y hora de la carrera y datos de contacto del organizador.
- Recibir el viernes anterior a la carrera de la lista de pilotos federados, por si el organizador no dispone de ella o hay que realizar cualquier comprobación durante la carrera.
- Supervisar la realización de verificaciones técnicas por parte del organizador y resolver cualquier duda en cuanto a la normativa técnica de cada categoría. **Nunca realizar las verificaciones.**
- Supervisar el mecanismo de cronometraje del organizador. **Nunca cronometrar.**
- Supervisar el sistema de seguridad del circuito y aconsejar las posibles mejoras a realizar en aras de velar por la seguridad, tanto de pilotos como de público. **Nunca realizar labores de protección del circuito.**
- Comprobar los puntos vinculantes para poder autorizar la prueba como federada:
 1. Disponer del permiso pertinente para la organización de la prueba.
 2. Disponer de la póliza de seguro de Responsabilidad Civil (RC).
 3. Disponer de servicio de ambulancia y servicio de asistencia médica.
 4. Disponer del comprobante de envío del fax con los pilotos con seguro de prueba única a la compañía aseguradora y a la FDI.
 5. Disponer del comprobante de envío del fax con la relación de miembros de la organización a la compañía aseguradora y a la FDI.
- Realizar una valoración objetiva de la carrera en base a un cuestionario proporcionado por la FDI y remitirlo la semana siguiente a la FDI.
- Recibir y comprobar las reclamaciones de los participantes, previo depósito de la correspondiente fianza (50€), que será devuelta en caso de que el reclamante tenga razón.
- El observador, bajo ningún concepto, podrá participar en la prueba ni realizará labores asignadas al organizador.

8. MONTAJE DEL CIRCUITO

El organizador tendrá en consideración los siguientes aspectos a la hora de seleccionar el circuito y de protegerlo para velar por una mayor seguridad del mismo:

8.1. El recorrido

Debe ser:

- Seguro (tanto para los pilotos como para los espectadores) presentando un desafío deportivo.
- Bien balizado con el fin de evitar los errores de recorrido.

El recorrido de un descenso podrá presentar perfiles y sectores diferentes: zonas estrechas y zonas anchas, zonas de asfalto, zonas de cemento y zonas empedradas pueden ser utilizadas perfectamente. Por otra parte, puede presentar una variación de tramos técnicos, rápidos y lentos o unificar varias posibilidades. Deberá ser capaz de sacar a relucir la capacidad de los pilotos, su fuerza, su potencia y su habilidad técnica.

Hay que asegurarse que la longitud del recorrido y la duración de la prueba respetan la reglamentación vigente.

8.2. Corte de accesos

Cualquier tipo de acceso al circuito donde se celebre la prueba deberá estar convenientemente cortado por medio de vallas, cintas, etc., y la presencia de algún comisario de pista o bien Protección Civil, Guardia Civil, Policía Autónoma, Policía Municipal, etc., que además velarán porque el circuito se encuentre despejado en todo momento. Estas medidas se extremarán en los puntos de máxima aglomeración de público.

8.3. Control del público

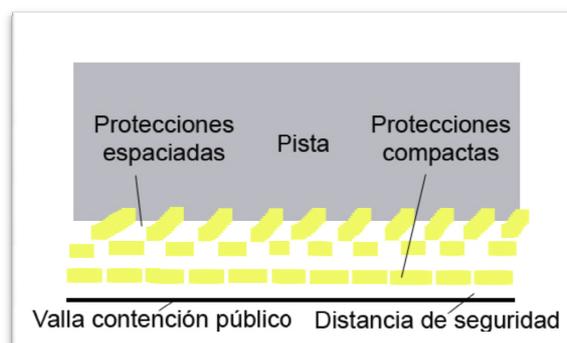
Se deberán delimitar y señalizar las zonas que se considere puedan suponer un riesgo especial para el público. Además de los medios materiales y humanos se colocarán carteles de “ZONA PROHIBIDA AL PÚBLICO”.

Deberán colocarse medidas de protección (balas de paja, ruedas, etc.) en los postes, árboles, muros, tubos, piedras y cualquier objeto o cosa que pueda interponerse en la trayectoria de los participantes, como consecuencia de una eventual salida de pista.

8.4. Protecciones a emplear

Los métodos más habituales y efectivos son los neumáticos y las balas de paja.

- Los **neumáticos** suelen ser fáciles de conseguir pues los ceden las casas de neumáticos generalmente.
- Las **balas de paja** tienen una capacidad de absorción algo más reducida y se deshacen con facilidad, obligando a limpiar la pista. Son recomendables, aunque no siempre se pueden conseguir.

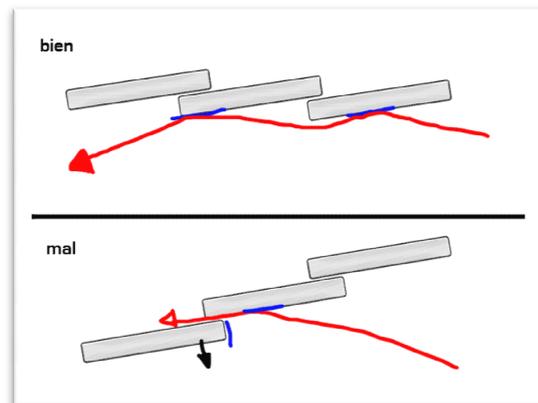


No deben de colocarse **apoyados directamente** contra un elemento inmóvil (una pared, un guarda rail, etc.). Se han dado casos de fracturas en el choque contra una bala de paja apoyada completamente en una pared.

Es preferible colocar **una primera fila espaciada con huecos** para permitir que el conjunto completo se desplace ligeramente ante el impacto de un vehículo. Tras ella se coloca otra maciza que soporte los impactos de más energía.

De esta manera se absorbe más energía que si el conjunto fuera completamente macizo y además se evita que los pilotos de categorías ligeras puedan sufrir lesiones contra las protecciones diseñadas para aguantar más kilos.

Si se prevé que el público va a situarse tras la última fila de protecciones, deberá de colocarse una valla metálica, doble cinta, etc. guardando una **distancia de seguridad** aproximada de un metro para permitir que el conjunto de protecciones retroceda ante un impacto sin alcanzar a los espectadores.



Así mismo, se deben colocar escalonadamente para permitir que un vehículo o piloto deslice de una a otra bala, sin crear esquinas donde el piloto pueda quedar encajado.

Es necesario ser exhaustivo tapando los postes de los quitamiedos en el exterior de las curvas peligrosas.

8.5. Construcción de chicanes

Cuando el recorrido sea suficientemente ancho se podrán instalar chicanes para:

- Aumentar la seguridad colocándolas antes de puntos peligrosos.
- Hacerlo más atractivo si la dificultad técnica del mismo es baja.

El marcaje de las chicanes deberá de efectuarse con balas de paja, neumáticos, conos y/o cinta. Si se emplean neumáticos, se colocarán como **mínimo 3 alturas** en las **zonas de más dificultad** para evitar que la carrilana/goitibehera/carreton pase por encima pues esto causa, habitualmente, el vuelco de la misma.



Si, además, dejamos un cierto **espacio** entre las balas de paja, neumáticos o conos (por ejemplo, atándolos con cinta de marcaje) ahorraremos material y permitiremos una vía de escape a los vehículos en caso de no poder trazarla aunque, evidentemente, serán descalificados en esa manga.

Las chicanes deberán permanecer invariables para todas las mangas de la prueba, tanto competitivas como no competitivas y para todas las categorías participantes. Para evitar alteraciones de estas provocados por el impacto de los vehículos se recomienda pintar sobre el asfalto la ubicación de los elementos que la componen (ruedas, balas, etc.) para que a la hora de recomponerla vuelva a su estado original.

8.6. Empleo de conos en curvas

Para circuitos con trazado de doble carril, y en las curvas peligrosas, se pueden colocar conos sobre la raya central y obligar a los vehículos a trazar por el interior.

De esta manera se crea una salida de escape para alejar a los participantes de guarda raíles, taludes u otros elementos peligrosos.

También es adecuado para añadir dificultad a partes fáciles de recorridos anchos, con pocas curvas o con escasa pendiente.

9. DESARROLLO DE LA PRUEBA

9.1. Verificaciones

Las verificaciones técnicas serán obligatorias en todas las pruebas, salvo el control del peso de los vehículos que no será obligatorio cuando la organización no disponga de un mecanismo de pesaje.

En toda carrera se realizarán verificaciones técnicas y verificaciones administrativas.

En las **verificaciones técnicas** se revisará que cada uno de los vehículos participantes cumplen la normativa técnica establecida por la FDI para cada uno de ellas.

En las **verificaciones administrativas** se controlará que todos los pilotos están en posesión de la licencia federativa anual y se preparará la relación de pilotos con seguro de prueba única que se deberá enviar a la FDI y a la compañía aseguradora. **En ningún caso podrá tomar la salida ningún participante sin licencia o seguro de un día.**

En las carreras de carácter nacional deberá existir una zona delimitada y cerrada denominada **Parque Cerrado** donde deberán permanecer los vehículos tras las verificaciones sin que ni público ni pilotos tengan acceso.

9.2. Entrenamientos

- Los entrenamientos únicamente deben celebrarse durante períodos oficiales de entrenamiento ya que, es en este momento, cuando la presencia de los encargados de hacer señales y del servicio de primeros auxilios sobre el recorrido es obligatoria.
- Los entrenamientos no están permitidos sobre el trayecto cuando una carrera está disputándose, bajo pena de descalificación.
- Si un vehículo se para en el recorrido, debe echarse a un lado para no molestar a otros competidores.

El organizador debe tener en cuenta que todos los pilotos, con el fin de poder participar en la competición, deben poder efectuar un mínimo de una manga de entrenamiento, a partir de la línea de salida. Aparte del período previsto para este fin, está prohibido hacer otros entrenamientos sobre el recorrido por razones evidentes de seguridad.

Un comisario debe ser asignado al remonte mecánico, de 15 a 20 minutos antes del fin de la sesión de entrenamientos, y se encargará de prohibir a los pilotos tomar el remonte, con el fin de que ningún piloto se presente en la salida después del final del período de entrenamiento.

El Director de Carrera debe asegurarse de que los corredores llevan un casco de protección integral homologado, además de las protecciones obligatorias en cada modalidad, tanto en competición como en el entrenamiento sobre el recorrido, antes de darles la salida. El piloto debe también tener un dorsal en su vehículo, en su espalda o en el casco, que sea visible.

9.3. Procedimiento de salida

Todos los pilotos deberán estar en el área de pre-salida 10 minutos antes de su salida real. Deberán prever bastante tiempo para ir allí, teniendo en cuenta la espera a la salida del remonte y el tiempo necesario para llegar a la zona de salida.

Uno de los Comisarios Deportivos pasará lista de los vehículos y pilotos que deben presentarse en la salida. Este último verifica que el vehículo o piloto (número de dorsal) que se adelanta hacia la zona de pre-salida, sea el que le corresponde según la lista de salida.

Un piloto que tenga un incidente (avería del vehículo, rotura de alguna protección, etc.) durante el periodo de colocación en línea de salida deberá dirigirse al Director de Carrera, con el fin de poder participar al final.

En las categorías pesadas podrán empujar un vehículo en la salida todos sus ocupantes y un número máximo de personas externas (federadas) hasta completar el total de ocupantes permitidos en la categoría.

Todos los deportistas que realicen el empuje de un vehículo deberán llevar la equipación de carrera, de no ser así se procederá a la eliminación de los dos equipos (el externo que ayuda a empujar y el propio equipo que está en parrilla de salida).

El abridor de pista, vehículo coche "0", se lanzará sobre el trayecto cinco minutos antes del primer vehículo, con el fin de señalarles a todos, comisarios de pista, público, etc. que la carrera oficial está a punto de comenzar.

9.4. Línea de salida

El Director de Carrera y un Comisario Deportivo irán llamando uno a uno a cada vehículo participante para que se acerque a la línea de salida. Una vez allí, el Director de Carrera se encargará de vigilar que el vehículo al que le corresponde tomar la salida se encuentra en la posición adecuada y totalmente parado.

La línea de salida deberá estar perfectamente señalizada por medio de cinta, pintura o conos.

El organizador deberá disponer, en todo momento y en línea de salida, de agua potable a disposición de los pilotos con carácter gratuito.

9.4.1. Colocación de la parrilla: salidas en grupo

Con el fin de evitar el tropel al principio, hay ciertos procedimientos que son recomendados:

Pintar líneas en el suelo, paralelas a la línea de salida, cada (aproximadamente) 2 metros. Estas líneas servirán de indicaciones a los pilotos y a los comisarios encargados de la posición en parrilla.

Alinear a los participantes, en la línea de salida, en el orden en que son llamados, y en el emplazamiento correspondiente a su dorsal.

9.5. Duración de la prueba y número de mangas

Las mangas de competición serán un mínimo de dos y el resultado final será el mejor de los tiempos obtenidos entre el total de las mangas competitivas disputadas.

Solo en caso de condiciones meteorológicas muy desfavorables el día de la carrera o causa de fuerza mayor, el Director de Carrera podría tomar la decisión de reducir a una única manga la prueba. **Esta decisión solo es competencia del Director de Carrera.**

9.6. Modalidades de competición

Las **categorías pesadas** (carrilanas/goitibeheras/carretons) utilizarán el sistema de **contrarreloj** por mangas, escogiendo el mejor tiempo.

Las **categorías ligeras** (Gravity Bike, Longboard, Street Luge, Patinaje de descenso, Dirt surf, Golfo 3 y Freebord) podrán utilizar un sistema de parrillas colectivas cuando las **condiciones del circuito sean adecuadas**. Si las **condiciones de seguridad del circuito no lo aconsejan**, disputarán la prueba también con el sistema de **contrarreloj**

9.7. Reunión de pilotos

La organización podrá convocar una reunión de pilotos para informarles del reglamento particular de la carrera: horarios, particularidades, localizaciones, etc.

9.8. Procedimiento de utilización de banderas

Durante los entrenamientos y la carrera, todos los comisarios de pista encargados de hacer señales serán portadores de:

- Una **bandera amarilla** que debe ser agitada en caso de caída, por una salida de pista, por llenarse la carretera de objetos de protección (neumáticos, balas de paja, etc.) con el fin prevenir a otros pilotos que deberán disminuir su velocidad en esa zona.
- Una **bandera roja** que solamente se utilizará para señalar un accidente grave. En caso de que esto suceda, deberán comunicárselo inmediatamente por radio al Director de Carrera, **ya que es el único que puede ordenar una parada de esta**. Tan pronto como la pista esté liberada, el Director de Carrera anunciará por radio que la competición puede proseguir. Hay que tener en cuenta que la parada de carrera únicamente debe hacerse en casos de accidente grave. Los pilotos que observen que una bandera roja es agitada en curso de prueba deberán pararse inmediatamente. Un piloto que haya sido parado deberá proseguir su trayecto y procurar llegar pronto al final del recorrido para pedirle una nueva salida al comisario de meta.

Cuando sea posible, es preferible designar a Comisarios de Pista experimentados en las zonas de más riesgo para que sean los encargados de hacer señales y para utilizar la bandera roja.

9.9. Protocolo de actuación en caso de accidente

Ante un accidente grave o aparatoso el comisario:

- Invadirá el circuito para avisar, socorrer, etc. pero en ningún momento deberá ponerse en riesgo. **Nadie, más que él mismo, vela por su seguridad.**
- **Valorará el accidente** de forma rápida, observando si los ocupantes se mueven e intentan reanudar la marcha o si, por el contrario, no se mueven y piden ayuda.
- **Informará por el medio de comunicación de que disponga de la incidencia al Director de Carrera** indicándole el número de curva, nombre del comisario y, brevemente y con serenidad, la incidencia con el mayor número de datos posibles. Dejar la línea libre.
- **Avisará rápido al comisario de la curva anterior** por medio del banderín para hacer parar o disminuir la marcha del o de los siguientes participantes, que muy probablemente ya estén en carrera.

- En caso de no tener a la vista al comisario de la curva anterior, subirá con mucho cuidado cuanto más arriba y más rápido mejor, para alertar con la mayor distancia posible al siguiente participante, haciéndole señales para detenerse o disminuir la velocidad.
- **Tras valorar el accidente más detenidamente, determinará si es grave, si hay heridos con posibles lesiones graves y si se puede o no, despejar la pista rápido.** Establecerá comunicación por radio nuevamente con el Director de Carrera e informará del accidente lo más detalladamente posible, dándole una valoración lo más objetiva posible y, sobre todo si, es necesaria la asistencia sanitaria.

Se deberá tener en cuenta que más importante que socorrer un vehículo accidentado es evitar que la situación se agrave por no detener a los que ya se encuentran en carrera y por la invasión del público en el circuito.

9.9.1. Asistencia a accidentados

La primera asistencia deberá ser prestada por el médico de la prueba, que deberá personarse a la mayor brevedad posible en el lugar del accidente. El médico de carrera será la única persona con potestad para solicitar al Director de Carrera el desplazamiento de una ambulancia hasta el lugar del accidente en caso de necesidad. Las ambulancias no se moverán de su sitio bajo ningún otro concepto.

Si debido a la gravedad del accidente es preciso evacua a un herido en ambulancia, si sólo se dispone de una, la carrera deberá ser detenida hasta que se reincorpore. En caso contrario la carrera podrá proseguir. Bajo ningún concepto una prueba podrá continuar realizándose sin la presencia de, al menos, una ambulancia.

Si es un accidente aparatoso, es muy probable que del público salga gente para intentar ayudar. Si algún participante está en el interior o debajo del vehículo, hay que procurar que los espectadores no muevan en absoluto el vehículo, para no mover así al participante y agravarle lesiones.

Conversar con el accidentado solicitándole información sobre su estado y dolencias para comunicárselo a los sanitarios en caso necesario.

Si existe más de un accidentado, mientras los sanitarios atienden a los más graves, los comisarios deberán acudir a los más leves, ayudando y apoyándoles en lo posible hasta que sean atendidos.

9.10. Meta

En el diseño del área de meta hay que tener en cuenta el facilitar el trabajo a Cronometradores, Comisarios de Pista que se encuentren en meta y, sobre todo, a los remolcadores.

La línea de meta deberá estar perfectamente señalizada por medio de cinta, pintura o conos de modo que será visible previamente antes de llegar a ella.

Durante la carrera, el Comisario de Pista que se encuentre en meta debe asegurarse que la línea de llegada siempre sea trazada en el suelo y que en caso de utilizarse “células fotoeléctricas” de cronometraje estén libres de todo obstáculo con el fin de que el tiempo de los pilotos no se vea afectado.

En caso de mal tiempo, un Comisario adjunto puede ayudar en la comprobación de los dorsales, cuando estos estén cubiertos de barro.

El comisario de pista que se encuentre en meta deberá señalar a los participantes clasificados el camino que hay que tomar para subir lo más rápidamente posible a la salida. Se reservan habitualmente camionetas (“pick-ups”, etc.) para este fin.

Las clasificaciones serán expuestas una vez finalizadas las mangas de competición.

Es importante recordar que para las carreras del calendario nacional los resultados deben ser transmitidos a la FDI (por correo electrónico o enviados por fax) tan pronto como estén disponibles. Si la carrera es puntuable para un campeonato autonómico se procederá del mismo modo, haciendo llegar los resultados también al Comité Territorial que corresponda.

Si han existido sanciones estas son objeto de un comunicado que se adjuntará al conjunto de las clasificaciones. Según los hechos de carrera, el Director de Carrera preparará un informe preciso de las circunstancias del incidente, que será enviado a la FDI una vez finalizada la carrera.

9.11. Situaciones que pueden darse en carrera

9.11.1. Piloto que presta resistencia al adelantamiento

Cuando se produzca por parte de un piloto la negativa de ceder el paso a los pilotos de detrás (bloqueo) con el fin de favorecer a un piloto que está por delante, el Comisario de Pista que observe esto deberá, a la finalización de la carrera, comunicárselo al Director de Carrera que procederá del siguiente modo.

En primer lugar deberá escuchar las alegaciones de bloqueo que justifique el piloto. A continuación valorará si existen o no testigos de esta actuación y, si existiesen y confirmasen estas declaraciones, procederá a la descalificación automática del piloto.

9.11.2. Salida falsa

En caso de que un participante tome la salida antes de que el Director de Carrera le dé la orden, tanto él como el cronometrador de salida procederán a anular el tiempo de esta bajada, quedando dicho participante sin cronometrar en esa manga y sin posibilidad de repetirla.

9.11.3. Piloto que acaba la carrera a pie (sin su vehículo)

Todo vehículo deberá cruzar la línea de meta, como mínimo, con los deportistas imprescindibles para gobernar dicho vehículo.

9.11.4. Salidas de pista

En carrera, si un vehículo se sale del recorrido oficial, debe reintegrarse en el mismo lugar en que lo dejó.

9.11.5. Descalificación

Se procederá a la descalificación de un vehículo si éste intentase atajar el circuito saliéndose del recorrido marcado del mismo para intentar avanzar de otro modo sin seguir el recorrido estipulado.

El Director de Carrera podrá expulsar de manera directa de su evento a cualquier deportista que muestre, por la causa que fuera, una notoria incapacidad de gobierno de su vehículo.

9.12. Asistencia médica

En los entrenamientos y las competiciones, la asistencia médica debe estar disponible en todo momento. Todos los comisarios deben conocer el lugar exacto donde están situados los primeros auxilios.

9.13. Remontes

La organización procurará disponer de vehículos suficientes para remontar a todos los participantes a la vez, sin que sea necesario que un vehículo realice dos remontes en la misma manga.

La organización pondrá los medios para que el remonte de los vehículos sea lo más rápido posible, estando los pilotos obligados a seguir sus indicaciones, pudiendo ser penalizados en tiempo o en pérdida del derecho a bajar en esa manga en caso de no obedecerlas.

Cada piloto se encargará de anclarse al vehículo de remonte que se le indique y, para ello, deberá llevar una cuerda propia.

9.13.1. Inscripción en varias categorías

En cualquier prueba federada, siempre que **no se trate de una prueba de carácter nacional**, se podrá competir en varias categorías, si se cumplen los siguientes requisitos:

- No se ha alcanzado el cupo máximo de participantes fijado por la organización.
- Se puede alcanzar la salida para la disputa de la segunda categoría sin interrumpir la prueba (la organización no está obligada a facilitar medios de este remonte).
- El segundo vehículo está en la salida al inicio de la tanda.
- No supone ningún trastorno al organizador en el orden de salida ni horarios.

9.14. Premios

Será obligatorio establecer premios para los tres primeros de cada categoría, siempre y cuando exista un mínimo de cuatro participantes en cada una de ellas. La elección de la modalidad de los premios a entregar queda a criterio del organizador.