

2017

# Normativa para Organizadores



**Federación Inercia Asturiana**

FEDERACION ASTURIANA DE DEPORTES  
DE INERCIA

01/01/2017

# CONTENIDO

1. Introducción
2. Pasos a seguir para organizar una carrera federada
3. Normativa técnica para organizar una prueba
4. Categorías existentes y normativa técnica
5. Personal necesario para la organización
6. Personal de la FIA
7. Montaje del circuito
8. Desarrollo de la prueba

## 1. INTRODUCCIÓN

Esta normativa es un Documento Oficial de la FIA y reúne toda la documentación necesaria para la **organización de una prueba** federada.

Contempla todo lo necesario para llevar a cabo la organización de una prueba de Deportes de Inercia.

## 2. PASOS A SEGUIR PARA ORGANIZAR UNA CARRERA FEDERADA

1. Reunir todos los **requisitos imprescindibles** que impone la FIA y que se indican a continuación para que la prueba sea federada, esta documentación tendrá que ser enviado como mínimo 15 días antes de la celebración de la prueba:

- **Permiso para cortar la carretera** (Ayuntamiento, Guardia Civil, Delegación de Gobierno, etc.)
- Disponer de **servicio médico** y de **ambulancias**.
- Disponer de una póliza de **seguro de responsabilidad civil** para la prueba.
- **Que todos los pilotos dispongan de su cobertura de seguro en cualquiera de las dos modalidades dispuestas por la FIA: licencia anual o un día**

2. Ingresar la cuota federativa para la realización de la carrera, siendo dicha cuota de **100€** para prueba Regional y **150€** prueba Nacional en la cuenta de la FIA:

**BBVA - ES28 0182 4807 7102 0853 8553**

3. Remitir la Ficha de Solicitud de Prueba Federada a la FIA, junto con el resguardo del ingreso de la cuota federativa a [info@fiasturias.com](mailto:info@fiasturias.com)

4. Esperar la respuesta de la FIA,

5. Incluir el logotipo de la Federación Asturiana de Inercia en el cartel anunciador de la Prueba.

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. (este seguro de prueba única no está disponible en todas las pruebas)

El modo de proceder en este caso será según se establece en la web de la FIA

La FIA hará llegar al organizador 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.

### Formularios a rellenar por el organizador

Los formularios oficiales podrán descargarse en la WEB de la FIA

- Ficha de solicitud de prueba federada.
- Relación de pilotos no federados que suscriben el seguro para una única prueba.

## Otros documentos

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**.

#### Requisitos imprescindibles para toda carrera federada

##### 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

##### Seguros

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

##### Ambulancias

Será condición imprescindible para poder celebrarse una prueba disponer de al menos UNA AMBULANCIA y un Técnico. Se recomienda contar con 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 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.

##### Inscripciones

Se fijará un límite máximo de inscritos que asegure la correcta celebración de la prueba dicho límite de inscritos se recomienda no sea superior a 100, la apertura de inscripciones se realizará al menos con 15 días de antelación.

La FIA informara de cada carrera e inscripciones en su página web

En **todas** las categorías el nombre con el que se inscribirá a cada participante será el nombre propio de piloto (sea de pilotaje individual o colectivo) y no podrá ser ningún otro tipo de nombre (equipo, escudería, patrocinador, etc.)  
Adicionalmente al nombre del piloto este podrá facilitar el nombre de su equipo para ser identificado y publicitado por la organización

#### 4. CATEGORÍAS EXISTENTES Y NORMATIVA TÉCNICA

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

#### Reglamentos técnicos

Estas normas serán de obligado cumplimiento en todas las pruebas federadas

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

#### 5. PERSONAL NECESARIO PARA LA ORGANIZACIÓN

##### Personal de la organización

El personal recomendado para una prueba es el siguiente:

- ✓ **Director de Carrera**
- ✓ **Jefe de Seguridad**
- ✓ **Comisarios Técnicos**
- ✓ **Secretario**
- ✓ **Equipo de Cronometradores**
- ✓ **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 FIA establece como obligatorio.

##### 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
- 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.

## 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.

## Comisarios técnicos (recomendable):

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

Todos los vehículos deberán ser obligatoriamente verificados,

## 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.
- En ningún caso podrá tomar la salida ningún participante sin licencia o seguro de un día.
- Informará al Director de Carrera de las anomalías en las verificaciones, y confirmará 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.

## Cronometradores (obligatorios):

El número de cronometradores dependerá del sistema de cronometraje

Los cronometrajes de las pruebas puntuables de la COPA O CAMPEONATOS DE ASTURIAS deberán ser realizados por el sistema de doble fotocélula

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

## 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:

- 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.

## 6. PERSONAL FIA

En cada una de las pruebas federadas habrá personal de la FIA cuya función es:

- comprobar el cumplimiento de la normativa de la FIA
- Supervisar las verificaciones técnicas
- Supervisar el sistema de seguridad del circuito
- Comprobar que se dispone de todos los requisitos necesarios para federar la prueba

## 7. PROTECCION DEL CIRCUITO

Las protecciones más habituales son los neumáticos y las balas de paja

Deberán colocarse medidas de protección en cualquier objeto o cosa que pueda interponerse en la trayectoria de los participantes, como consecuencia de una eventual salida de pista.

Se deberán delimitar y señalar las zonas que puedan suponer un riesgo especial para el público. Además de los medios materiales y humanos se colocarán cintas de "ZONA PROHIBIDA AL PÚBLICO".

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.

se podrán instalar chicanes para aumentar la seguridad del circuito colocándolas antes de los puntos más peligrosos, estas se podrán realizar con conos, neumáticos, balas de paja y deberán permanecer invariables para todas las mangas de la prueba

## 8. DESARROLLO DE LA PRUEBA

### 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 cumple con la normativa técnica establecida por la FIA.

Se podrán establecer verificaciones de carácter aleatorio en cualquier momento de la prueba

En las **verificaciones administrativas** se controlará que todos los pilotos están en posesión de la licencia federativa anual, en ningún caso podrá tomar la salida ningún participante sin licencia o seguro de un día.

En las carreras deberá existir una zona de **Parque Cerrado** donde deberán permanecer los vehículos tras las verificaciones sin que ni público ni pilotos tengan acceso habiendo un horario establecido de apertura y cierre del mismo.

### Entrenamientos

Los entrenamientos únicamente deben celebrarse durante períodos oficiales

El organizador debe tener en cuenta que todos los pilotos deben poder efectuar un mínimo de una manga de entrenamiento

Aparte del período previsto para este fin, está prohibido hacer otros entrenamientos sobre el recorrido por razones de seguridad y bajo sanción

El Director de Carrera debe asegurarse de que los corredores lleven las protecciones obligatorias en cada modalidad, tanto en competición como en el entrenamiento 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.



## Procedimiento de salida

Todos los pilotos deberán estar en el área de pre-salida 10 minutos antes de su salida real.

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 casco y guantes

Un participante en una categoría no podrá tomar la salida después de haber comenzado la categoría siguiente

### **El orden de salida será el siguiente:**

Libre (si la hubiese) Rodamientos, neumática Gx, neumática Cx (C1, C2, C3, C4, C8 y C9), Gravity bike, Skeleton, Street Luge, Longboard, Patines y Drift Trike

Otras categorías se establecerán durante la prueba

El 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.

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 o pintura

Los participantes deberán estar en la línea de salida, en el orden en que son llamados, y en el que corresponde a su dorsal

### **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.

Deberá de realizarse como mínimo una manga de entrenamientos

Se podrán establecer otros métodos de clasificación siempre que la prueba lo permita y solo bajo la autorización de la FIA

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**

## Modalidades de competición

Todas las **categorías utilizarán** el sistema de **contrarreloj** por mangas, escogiendo el mejor tiempo de las mangas oficiales o el que se acuerde con la FIA

## Procedimiento de utilización de banderas

Una **bandera amarilla** 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** 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.**

Los pilotos que observen una bandera roja deberán pararse inmediatamente en lugar del comisario que la muestre y esperar órdenes de actuación al respecto.

## Protocolo de actuación en caso de accidente

Ante un accidente grave el comisario:

- Invadirá el circuito para avisar, socorrer, etc. pero en ningún momento deberá ponerse en riesgo.
- **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 la incidencia con el mayor número de datos posibles.
- **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.
- **Tras valorar el accidente más detenidamente, determinará si es grave, si hay heridos con posibles lesiones graves** y establecerá comunicación por radio nuevamente con el Director de Carrera para solicitar la asistencia sanitaria.

## Asistencia a accidentados

El Director de Carrera será la única persona con potestad para solicitar la salida de la ambulancia al lugar del accidente.

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.

Las ambulancias no se moverán de su sitio bajo ningún otro concepto.

Si debido a la gravedad del accidente es preciso evacuar a un herido en ambulancia y 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.

## Situaciones de carrera

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

Todo vehículo deberá cruzar la línea de meta, como mínimo, con los deportistas imprescindibles para gobernar dicho vehículo y con las protecciones obligatorias

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

Si un piloto ha sido sancionado por cualquier motivo ha de comunicársele la sanción antes de la siguiente manga

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.

## 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 seguirlas.

Cada piloto se encargará de anclarse al vehículo de remonte que se le indique y, para ello, deberá llevar una eslinga de un mínimo de 2 metros de longitud y 2.000kg de arrastre

## 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.

## OTROS

**La FIA será la única autoridad deportiva y sus decisiones serán definitivas e inapelables, reservándose el derecho de admisión de los pilotos por causa muy grave o sanciones, a la vez que podrá suspender la prueba como federada antes del comienzo de la misma si no se cumplen los puntos vinculantes para la realización de la misma**