

REGLAMENTO DE ORIENTACIÓN FEGADO

(Aprobado en Asamblea General de 18 enero 2014, modificado en Asamblea General de 29 noviembre 2014, en reunión de 16 enero 2016 y en [Asamblea General de 21 enero 2018](#))

Artículo 1. Objeto	3
Artículo 2. Medio ambiente	3
Artículo 3. Ámbito de aplicación	3
Artículo 4. Definiciones	3
Artículo 5. Aspectos generales	4
Artículo 6. Programa de la competición	5
Artículo 7. Candidaturas	6
Artículo 8. Recorridos y categorías	6
Artículo 9. Participación	6
Artículo 10. Costos	7
Artículo 11. Información sobre la competición	7
Artículo 12. Inscripciones	7
Artículo 13. Viaje y transportes	8
Artículo 14. Entrenamientos y carrera modelo (sin contenido)	8
Artículo 15. Orden de salida y distribución de series	8
Artículo 16. Reunión técnica de delegados	9
Artículo 17. El terreno	9
Artículo 18. Mapas	10
Artículo 19. Carreras	10
Artículo 20. Áreas prohibidas y rutas	11
Artículo 21. Descripciones de control	12
Artículo 22. Colocación de controles y equipo	13
Artículo 23. Tarjetas de control e instrumentos de marcado	13
Artículo 24. Equipo	14

Artículo 25. Salida	16
Artículo 26. Meta y toma de tiempos	17
Artículo 27. Resultados	17
Artículo 28. Premios	18
Artículo 29. Juego limpio	19
Artículo 30. Quejas (sin contenido)	20
Artículo 31. Reclamaciones	20
Artículo 32. Jurado Técnico	20
Artículo 33. Apelaciones y Comité de Competición (sin contenido)	21
Artículo 34. El Juez Controlador y control de la prueba	21
Artículo 35. Informe de la competición	22
Artículo 36. Publicidad y patrocinadores	22
Artículo 37. Servicios para la prensa (sin contenido)	23
Anexo I. RECORRIDOS Y CATEGORÍAS (sin contenido)	24
Anexo II. FICHA ORGANIZACIÓN PRUEBA	25
Anexo III. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	27
Anexo IV. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DEL TRAZADO DE RECORRIDOS	28
Anexo V. SISTEMAS DE CONTROL DE PASO AUTORIZADOS	34
Anexo VI. MODELO MEMORIA PRUEBA (A ADJUNTAR CON SOLICITUD)	36
Anexo VII. FORMULARIO EVALUACIÓN PREVENCIÓN RIESGOS	39
Anexo VIII. CONVENCIÓN DE LEIBNITZ	42
Anexo IX. MEDIO AMBIENTE	44
Anexo X. ANULACIÓN DE RECORRIDOS Y AJUSTE DE RESULTADOS	45

REGLAMENTO DE ORIENTACIÓN

Artículo 1. Objeto

El presente Reglamento tiene por objeto regular los aspectos competitivos de la Orientación, de conformidad con el artículo 4.1 de los Estatutos de la Federación Gallega de Orientación.

Artículo 2. Medio ambiente

La Federación Gallega de Orientación, dentro de su compromiso y espíritu basado en el respeto al medio ambiente, se compromete al cumplimiento de todas las normas vigentes y a emitir otras que se consideren convenientes en función del mantenimiento del equilibrio del entorno natural y a exigir su cumplimiento a organizadores y patrocinadores.

Artículo 3. Ámbito de aplicación

Este Reglamento se aplicará en todas las competiciones oficiales de la FEGADO. Aquellas actividades que aun no siendo oficiales, sean homologadas por la FEGADO, se ajustarán en lo posible al presente Reglamento, y las normas en vigor en cada momento.

Artículo 4. Definiciones

4.1. La orientación es un deporte en el cual los competidores visitan un número de puntos marcados en el terreno, controles, en el menor tiempo posible, basado en la información que da un mapa y con la ayuda de la brújula. El término competidor implica una sola persona de cualquier sexo, o un equipo, según sea aplicable.

4.2. Los tipos de orientación pueden distinguirse por:

- El tipo de movimiento: a pie, en esquís, en bicicleta, otros tipos.
- La hora de competición: *diurna* (con luz del día), *nocturna* (sin luz diurna).
- La naturaleza de la competición: *individual* (se compite de forma independiente), *relevos* (dos o más miembros consecutivamente), *equipos* (dos o más miembros, del mismo o distinto sexo, colaboran).
- La forma de determinar el resultado: *competición de carrera única* (los resultados de una sola carrera serán los finales; los corredores pueden competir en diferentes clases: carrera A, B, etc. con los resultados de la carrera A antes que los la B, y así sucesivamente), *competición múltiple* (la combinación de los resultados de dos o más carreras, celebradas durante uno o varios días, forman el resultado final), *competición con prueba clasificatoria* (los corredores se clasifican para la carrera final a través de una o más pruebas clasificatorias en las que son repartidos en diferentes carreras equivalentes; el resultado de la competición es el de la final solamente; pueden existir distintas finales A, B, etc., y los corredores situados en la final B deben clasificarse detrás de los de la final A y así sucesivamente).
- Por el orden en que los controles deben ser visitados: *en un orden específico*, recorrido en línea (la secuencia es facilitada); *sin orden específico, recorrido libre* (el corredor es libre de elegir el orden); *mixto* (combinación de los anteriores).
- Por el código de control: *tradicional* (el control dispone de código), *código blanco* (el control no dispone de código), *micro-O*, *mixto* (combinación de los anteriores).

- Por la longitud del recorrido: maratón, ultralarga, larga distancia, media distancia, sprint, micro-orientación, intermedia y otras.

4.3. El termino club FEGADO, implica a ser miembro de pleno derecho de la FEGADO.

4.4. El termino competición engloba todos los aspectos de un encuentro de orientación, incluyendo asuntos de organización, logísticos, técnicos, administrativos, reuniones de delegados y ceremonias. Una competición, por ejemplo el Campeonato de Galicia, puede incluir más de una prueba.

4.5. El Campeonato Gallego de Orientación es la competición oficial para otorgar los títulos de Campeón de Galicia de Orientación. Se organiza bajo la autoridad de la FEGADO y del club o clubes organizadores.

4.6. La Liga Gallega de Orientación es la serie oficial de competiciones para conocer los mejores orientadores en una temporada. Esta liga puede englobar pruebas de diferentes distancias, o formar una liga por si sola para una distancia determinada, su desarrollo vendrá expuesto en las Normas anuales. Las diferentes pruebas son organizadas bajo la autoridad de la FEGADO y del club o clubes organizadores.

4.7. El Campeonato Gallego Universitario de Orientación es la competición oficial para otorgar los títulos de Campeón Gallego Universitario de Orientación. Está organizado por la Universidad designada, con la supervisión técnica de la FEGADO y el club organizador.

4.8. El Campeonato Gallego en edad escolar Infantil y Cadete de Orientación es la competición oficial para otorgar los títulos de Campeón Gallego Infantil escolar y Cadete escolar de Orientación. Esta organizado por la Xunta de Galicia, bajo el control técnico de la FEGADO y el club organizador.

4.9. (Sin contenido)

4.10. (Sin contenido).

4.11. (Sin contenido).

4.12. (Sin contenido).

4.13. La carrera podrá ser realizada por el competidor montado en la bicicleta, portándola o empujándola. Ir montado o desmontado de la bicicleta y circular fuera de los caminos o sendas será, normalmente, motivo de descalificación, a menos que haya sido permitido específicamente por la organización y con la autorización del **Juez Controlador**.

Artículo 5. Aspectos generales

5.1. Este Reglamento, junto a los Anexos, **en su caso**, y las Normas anuales, será obligatorio en las competiciones oficiales de la FEGADO, para carreras de orientación, diurnas y nocturnas.

5.2. (Sin contenido).

5.3. (Sin contenido).

5.4. (Sin contenido).

5.5. El organizador puede proponer una normativa adicional que no entre en conflicto con este Reglamento ni con las Normas anuales aprobadas para cada competición. Ésta necesita la aprobación previa del Juez Controlador, una vez consultado el órgano de decisión correspondiente.

5.6. Este Reglamento, las Normas anuales y la normativa adicional serán de obligado cumplimiento para todos los competidores, delegados y otras personas relacionadas con la organización o en contacto con los competidores.

5.7. El juego limpio será el principio que guíe la interpretación de este Reglamento por los competidores, organizadores, Juez Controlador y Jurado Técnico.

5.8. (Sin contenido).

5.9. En los relevos, el Reglamento para pruebas individuales será válido a menos que se indique lo contrario.

5.10. La FEGADO podrá decidir la aplicación de normativas especiales que deberán ser respetadas, por ejemplo la Normativa Anti-doping aplicable en cada momento, las especificaciones para mapas de orientación, las especificaciones para mapas de sprint, principios del trazado y especificaciones para la descripción de control de la FEGADO, de la FEDO y de la IOF; normativa de la Convención de Leibnitz.

5.11. (Sin contenido).

5.12. Las competiciones se organizarán de acuerdo con los siguientes principios:

- Se debe proporcionar una competición de alta calidad técnica.
- Los eventos tendrán una atmósfera social, además de competitiva, acentuando el intercambio de experiencias.

Artículo 6. Programa de la competición

6.1. Las fechas son propuestas por el organizador y aprobadas por la FEGADO en la Asamblea General Ordinaria.

6.2. (Sin contenido).

6.3. (Sin contenido).

6.4. (Sin contenido).

6.5. (Sin contenido).

6.6. (Sin contenido).

6.7. (Sin contenido).

6.8. (Sin contenido).

6.9. (Sin contenido).

6.10. (Sin contenido).

Artículo 7. Candidaturas

7.1. Todos los clubes pueden optar a organizar una competición oficial.

7.2. Las solicitudes serán enviadas a la FEGADO, en las condiciones establecidas.

7.3. La Asamblea General fijará los diferentes cánones y subvenciones que se apliquen a las competiciones.

7.4. La FEGADO puede anular la autorización para organizar una competición si el organizador no cumple el Reglamento, las normativas o las directrices del Juez Controlador o, en su caso, las condiciones establecidas en el Convenio de Prueba. El organizador no podrá reclamar daños en este caso.

7.5. En principio, las solicitudes deben ser presentadas con anterioridad a la reunión de la Asamblea General en que deben aprobarse. La solicitud será aprobada en la Asamblea General de la FEGADO del año anterior al de la celebración.

Artículo 8. Categorías

8.1. Los competidores están divididos en **categorías** de edad y, de ser el caso, sexo. En su caso, las orientadoras pueden competir en las categorías de orientadores.

8.2. La edad de los competidores es la que cumplen en el año natural de la competición.

8.3. Las **categorías** estarán definidas, en su caso, en las Normas anuales de las Ligas y Campeonatos, siendo aprobadas por la Asamblea General de la FEGADO.

8.4. En las categorías restringidas podrán participar aquellos competidores incluidos en las listas elaboradas por la Dirección Técnica, según las Normas anuales.

Artículo 9. Participación

9.1. La licencia de temporada en vigor **permite** al competidor tomar parte en pruebas oficiales. Los no poseedores de dicha licencia de temporada solo tendrán derecho a participar en ellas en categorías de iniciación, tramitando la licencia de prueba, cuya validez expira al finalizar la prueba.

9.2. Un competidor sólo puede representar a un club durante una temporada, salvo las excepciones contempladas en las Normas anuales de la FEGADO.

9.3. En principio, cada club participante debe nombrar un responsable de equipo que actúe como persona de contacto entre el equipo y los organizadores. Es tarea del responsable de equipo comprobar que éste recibe toda la información necesaria.

9.4. Los competidores tendrán derecho a la cobertura de la póliza de seguro de accidente deportivo contratada por la Federación, Gallega o Española.

9.5. (Sin contenido).

Artículo 10. Costos

10.1. Los costos de organizar una competición son responsabilidad del organizador. Para cubrir los costos de la misma, el organizador puede cobrar una cuota de inscripción. Las cuotas máximas serán aprobadas por la Asamblea General.

10.2. Cada club o competidor individual es responsable del pago de la cuota de inscripción, tal como quede especificado en la invitación.

10.3. Las inscripciones fuera de plazo, caso de ser admitidas, se pueden cargar con una cuota adicional.

10.4. Cada club o competidor individual es responsable de hacer frente a los gastos de la competición, alojamiento, comida y transporte entre los alojamientos, centro de la prueba y lugares de las carreras. Si el uso de transporte oficial a los lugares de competición es obligatorio, la cuota de inscripción debe incluir dichos costos.

10.5. Los gastos de viaje y alojamiento del Juez Controlador, si los hubiera, le serán pagados según los acuerdos vigentes para cada temporada.

10.6. (Sin contenido).

Artículo 11. Información sobre la competición

11.1. La información oficial se debe proporcionar por escrito en la web de la FEGADO. Se puede dar verbalmente sólo en casos urgentes o en respuesta a las preguntas de los delegados en las reuniones técnicas.

11.2. La información deberá ser lo más amplia posible, y será facilitada en forma de boletines.

11.3. (Sin contenido).

11.4. (Sin contenido).

11.5. (Sin contenido).

Artículo 12. Inscripciones

12.1. Las inscripciones deben realizarse por club, según normas dadas por la Federación. Las inscripciones fuera de plazo pueden ser rechazadas. **Como norma general, no se admitirán solicitudes de franja horaria de salida, excepción hecha de casos muy justificados o de fuerza mayor, siendo debidamente expuestos de forma pública.**

12.2. Un competidor sólo puede ser inscrito en una categoría, en cualquier competición.

12.3. El **Juez Controlador** puede impedir la salida a los competidores o equipos si estos no han abonado su cuota de inscripción y no se ha llegado a un acuerdo sobre su pago.

12.4. En las competiciones por equipos, ningún competidor podrá ser sustituido cuando falte menos de una hora para la primera salida.

12.5. (Sin contenido).

Artículo 13. Viaje y transportes

13.1. Cada participante o club es responsable de organizar su propio viaje.

13.2. El transporte entre el alojamiento, el centro de la competición y los lugares de las carreras, etc. puede ser proporcionado de forma total o parcial por el organizador. En este caso, el organizador coordinará todo el transporte necesario durante la competición. En el resto de casos, serán los propios competidores los que accedan al lugar según normas dadas en los boletines informativos.

13.3. El empleo de transporte oficial al lugar de la competición puede ser declarado obligatorio por el organizador.

Artículo 14. Entrenamientos y carrera modelo

(Sin contenido)

Artículo 15. Orden de salida y distribución de series

15.1. En una salida a intervalos, los competidores salen separadamente a intervalos iguales, salvo que en las normas previas puedan designarse unos intervalos diferentes para los cabezas de serie si se designan. En una salida en masa, al menos, todos los competidores de una misma categoría salen juntos; en los relevos, la salida en masa se aplica solo a los corredores de la primera posta. En una salida a la caza, los competidores salen por separado a intervalos definidos por sus resultados previos.

15.2. El sorteo de horas de salida, cuando hubiese, debe ser supervisado en lo posible por el Juez Controlador. Puede ser público o privado, y ser realizado a mano o mediante ordenador.

15.3. La lista de horas de salida se publicará como más tarde el día antes de la competición.

15.4. Se deben incluir en el sorteo los nombres de todos los competidores que hayan sido correctamente inscritos, incluso si alguno no ha llegado.

15.5. Para las salidas a intervalos, el intervalo mínimo aconsejable, siempre que sea posible, será de 2 minutos, excepto para el Sprint que será de 1 minuto.

15.6. Para las salidas a intervalos, el intervalo será el máximo posible, repartiendo los corredores que tienen el mismo recorrido a lo largo del tiempo de salidas disponible.

15.7. En una salida a intervalos, dos corredores del mismo club no podrán salir consecutivamente. Caso de no ser posible, se separarán en el tiempo lo máximo posible.

15.8. (Sin contenido).

15.9. (Sin contenido).

15.10. (Sin contenido).

15.11. (Sin contenido).

15.12. (Sin contenido).

15.13. (Sin contenido).

Artículo 16. Reunión técnica de delegados

16.1. En las competiciones que así esté establecido, el organizador debe preparar una reunión técnica de delegados el día anterior a la competición. Esta reunión debe comenzar no más tarde de las 19.00 horas. El Juez Controlador debe liderar o supervisar la reunión.

16.2. Los delegados técnicos de equipos tendrán la oportunidad de solicitar las aclaraciones pertinentes durante la reunión.

Artículo 17. El terreno

17.1. El terreno debe ser adecuado para trazado de la competición a disputar, respetando los criterios descritos en el **Anexo IV** y los objetivos de la Convención de Leibnitz (Anexo VIII). Para la elección del terreno se debe tener en cuenta el posible diseño de los trazados a realizar.

17.2. El terreno de la competición debe tener prohibido el acceso para los competidores tan pronto como se decida su utilización, de tal forma que ningún competidor tenga una ventaja injusta. En la prueba de sprint se deberá comunicar expresamente su prohibición, si así se considera.

17.3. La autorización de acceso a la zona prohibida debe ser solicitada al **Juez Controlador**, si se necesita.

17.4. Se respetarán los derechos de conservación de la naturaleza, repoblación, silvicultura, caza, etc. Dada la particularidad del vehículo, en la orientación en bicicleta hay que ser especialmente cuidadoso con el medio natural.

17.5. El terreno debe ser adecuado para celebrar una carrera de orientación en bicicleta. La zona de la competición contendrá una extensa red de caminos y sendas, de diferentes anchuras y ciclabilidades.

17.6. El organizador solicitará los permisos necesarios para celebrar el evento.

17.7. Es obligación del organizador contactar con los propietarios de los terrenos con los responsables de Medio Ambiente de la zona, para asegurarse de que la competición casará el mínimo impacto a las plantas y animales de la zona.

17.8. Los competidores tienen la obligación de evitar los daños a las plantas, animales, vallas, cercados, edificaciones y mantenerse fuera de las áreas de reforestación.

17.9. Moverse montado en la bicicleta fuera de los caminos estará prohibido, a menos que la organización llegue a un acuerdo específico con el Juez Controlador y así se dé a conocer en la información técnica de la prueba previamente.

Artículo 18. Mapas

18.1. Los mapas, dibujado de recorridos y sobreimpresiones adicionales se harán de acuerdo con las Especificaciones Internacionales para mapas de orientación y mapas de Sprint.

18.2. (Sin contenido).

18.3. En el caso de haberse producido algún cambio en el terreno desde la impresión del mapa, se deberá comunicar antes de la prueba.

18.4. Los mapas deberán estar protegidos contra la humedad.

18.5. Si existen mapas de orientación previos del área de competición, se debe exponer copia a color de la última edición para todos los competidores, tanto el día antes como el día de la competición, y publicarlo en la web de la FEGADO con una antelación mínima de diez días.

18.6. El día de la competición estará prohibido el uso de cualquier mapa del área de la competición, dentro de la misma, incluidas las áreas de salida y presalida, por parte de los corredores o delegados a menos que haya sido autorizado por el **Juez Controlador**.

18.7. En lo posible, el mapa no debe tener un tamaño mayor que el necesario para que el competidor pueda realizar el recorrido.

18.8. El mapa para las categorías de 45 años o más y para 16 años o menos será al menos de escala 1:10.000.

18.9. La FEGADO tendrá derecho a reproducir los mapas de la prueba con los recorridos en sus publicaciones oficiales, así como su aplicación a la formación deportiva, sin contraprestación u otra obligación para con el organizador. Todos los mapas realizados específicamente para el deporte de orientación usados en pruebas oficiales de cualquier modalidad deberán estar obligatoriamente registrados.

Artículo 19. Carreras

19.1. **Se recomienda seguir los principios, bases y demás consideraciones contenidos en las «Normas Físico-Técnicas» de la FEDO, así como las especificaciones técnicas de trazados de la FEGADO.**

19.2. El nivel de las carreras debe ser acorde con la categoría de la misma. En ellas se deben poner a prueba las cualidades para navegar, la concentración y las aptitudes físicas y técnicas para la carrera de orientación. Todas las carreras requerirán un amplio conjunto de diferentes técnicas de orientación. Las carreras de distancia media requerirán, en particular, un alto grado de concentración durante la carrera, lectura

detallada del mapa, y toma de decisiones frecuente. Las carreras de distancia larga requerirán elecciones de ruta. Las carreras de sprint tendrán en cuenta principalmente la rapidez en la toma de decisiones.

19.3. Las longitudes de carrera se darán como la longitud de la línea recta que une todos los controles desde la salida a la meta desviada solo por obstáculos físicamente impasables (vallas altas, lagos, cortados impasables, etc.), áreas prohibidas o rutas marcadas obligatorias.

19.4. La subida acumulada de la carrera se dará como la subida en metros a lo largo de la ruta más corta y razonable.

19.5. (Sin contenido).

19.6. En las carreras de relevos, los controles estarán combinados de diferente forma para los equipos, pero todos los equipos deben correr el mismo recorrido. Si el terreno y el concepto de las carreras lo permiten, la longitud de las postas debe ser significativamente diferente. Sin embargo, la suma total de los tiempos ganadores debe mantenerse como está establecido en el presente Reglamento. Todos los equipos deben correr las postas de diferente longitud en el mismo orden, es decir, si hay una posta corta, dos medias y una larga todos los equipos tendrán primero la corta, después las dos medias y por último la larga, o como se establezca.

19.7. En las carreras individuales, los controles se pueden combinar de forma diferente para los corredores, pero todos deben realizar al final el mismo recorrido (los mismos tramos en distinto orden).

19.8. (Sin contenido).

19.9. (Sin contenido).

19.10. En las carreras de orientación en bicicleta, la longitud de la carrera se determinará con los itinerarios que sean sensiblemente más cortos.

19.11. En las carreras de orientación en bicicleta, el desnivel total de la prueba se dará en metros, medido por el itinerario más corto.

19.12. En las carreras de orientación en bicicleta, se recomienda que los trazados se hagan de forma que los tiempos en minutos de los ganadores según las categorías estén se ajusten a lo dispuesto en el artículo 18 del Reglamento de Orientación en Bicicleta de Montaña de la FEDO.

Artículo 20. Áreas prohibidas y rutas

20.1. Las normas dictadas por la Federación o club organizador para proteger el medio ambiente y demás instrucciones en ese sentido deben ser estrictamente observadas por todas las personas relacionadas con la competición.

20.2. Las zonas prohibidas y peligrosas, rutas prohibidas, detalles lineales que no se deben cruzar, etc. estarán descritos en la información previa y marcados en el mapa con la simbología normalizada que lo indica. Si es necesario, también deben estar marcados

en el terreno. Los competidores no deben entrar, seguir o cruzar dichas áreas, rutas o detalles.

20.3. Las rutas obligatorias, puntos de cruce y pasos obligados estarán claramente marcados en el mapa y en el terreno. Los competidores deben seguir obligatoriamente en su totalidad la longitud de cualquier tramo balizado de su recorrido. El acceso a zonas marcadas como prohibidas y peligrosas, así como la no utilización de las rutas y pasos obligados podrá dar lugar a la descalificación del corredor y asumir otras responsabilidades derivadas de la infracción deportiva.

20.4. Está prohibido circular en bicicleta fuera de los caminos y senderos, (excepto si lo indica la organización y con la aprobación del Juez Controlador). Cualquier variación de esta norma, como poder ir por fuera de los caminos a pie o cargando con la bicicleta será claramente establecida en las reglas del evento. El Juez Controlador podrá requerir a la organización que controle el cumplimiento de esta norma mediante la colocación de controladores en las zonas donde pueda darse el caso del incumplimiento de ella. Los trazadores deberán diseñar la prueba de tal forma que el riesgo de que algún competidor obtenga ventaja del incumplimiento de esta norma sea mínimo. La sanción por el incumplimiento de esta norma será la descalificación en la prueba.

20.5. En las carreras de orientación en bicicleta, todos los puntos de paso a través de una carretera estarán claramente señalizados y se situará a un controlador si es necesario.

20.6. Cualquier cruce donde los orientadores en bicicleta puedan llegar a gran velocidad, estará marcado con señales de peligro (j) en el mapa y/o en el terreno.

20.7. Se evitará en lo posible el paso de orientadores en bicicleta por carreteras o vías de circulación de vehículos a motor, salvo que la circulación de estos vehículos esté perfectamente controlada. En caso de ser necesario se establecerán puntos obligatorios de paso, marcados en el mapa y balizados en el terreno

20.8. Las zonas peligrosas o con dificultad al circular sobre la bicicleta (senderos de bajada complicados, zonas de saltos o similar) deberán estar señalados en terreno con cintas de color a cada lado del inicio de la zona complicada o un cartel de advertencia. También se podrán señalar en el mapa con triángulo de advertencia.

20.9. Se autoriza la utilización del sistema Tracktherace como instrumento de seguimiento para organización y jueces, no sólo con finalidad preventiva o de seguridad, sino también probatoria, en su caso.

Artículo 21. Descripciones de control

21.1. La descripción de control debe definir la localización precisa del control.

21.2. La descripción de controles debe darse en forma de símbolos de acuerdo con la *IOF Control Descriptions*.

21.3. La descripción de controles, dada en el orden correcto para cada competidor, debe estar pegada a o impresa en la parte frontal del mapa. Tan solo se autorizará su inclusión

en el reverso del mapa en caso de que la escala de impresión sea superior al 1/10.000, si además para ello cuenta con la aprobación del Juez Controlador.

21.4. En las carreras con salida a intervalos, se debe proporcionar una lista de descripciones de control.

Artículo 22. Colocación de controles y equipo

22.1. El control marcado en el mapa debe estar claramente marcado en el terreno, y equipado con un sistema que permita al competidor demostrar su paso.

22.2. Cada control estará marcado por una baliza consistente en tres cuadrados de 30 x 30 cm. formando un poliedro de tres caras. Cada cuadrado estará dividido por su diagonal, una mitad será de color blanco y la otra naranja (PMS 165).

22.3. La baliza se colocará en el detalle indicado en el mapa, de acuerdo con la descripción de controles. La baliza debe ser visible para los competidores cuando estos puedan ver el detalle descrito (p.ej., área norte de una roca no se verá desde el sur, pero fácilmente una vez vista el área norte de la roca). En las pruebas en bicicleta, la baliza debe estar accesible desde la propia bicicleta, sin necesidad de desmontarse de ella.

22.4. Los controles no deben ser emplazados a menos de 30 m entre sí para escalas 1:15000 y 1:10000. Ni a menos de 15 metros para las escalas 1:5000 y 1:4000.

22.5. El emplazamiento de control y la baliza se colocarán de tal forma que una persona picando no suponga una ventaja significativa para ayudar a otros competidores a encontrar la baliza.

22.6. Cada control debe estar identificado con un número de código, éste debe estar colocado con la baliza de tal forma que el competidor utilizando el sistema de control de paso pueda leer el código claramente. No se utilizarán los números inferiores a 31.

22.7. Para probar el paso de los competidores, habrá suficiente número de instrumentos de marcado en las proximidades de la baliza.

22.8. (Sin contenido).

22.9. (Sin contenido).

22.10. Todos los controles en los que existan dudas sobre su seguridad, deben estar vigilados.

Artículo 23. Tarjetas de control e instrumentos de marcado

23.1. Sólo se pueden utilizar instrumentos de marcado electrónicos aprobados por la FEGADO (Anexo V). El sistema tradicional de pinza de marcado tan solo se podrá utilizar en competiciones oficiales en casos excepcionales, y previa autorización del Juez Controlador.

23.2. Las tarjetas de control serán repartidas con la antelación suficiente.

23.3. Cuando se empleen sistemas combinados o no electrónicos, los competidores están autorizados a preparar su tarjeta de control escribiendo en ella, reforzándola, o colocándola en una funda, pero nunca recortándola.

23.4. Cuando se utilice un sistema electrónico que sea nuevo, los competidores dispondrán de posibilidades para practicar en la prueba modelo si la hay.

23.5. Los competidores serán responsables de marcar su propia tarjeta utilizando el instrumento proporcionado. Los competidores son responsables del correcto marcado.

23.6. La tarjeta de control debe demostrar que han sido visitados todos los controles.

23.7. Un competidor al que le falte una marca en su tarjeta o ésta sea no identificable será descalificado, a menos que se pueda establecer con certeza que el competidor visitó el control y que la falta o deterioro de la marca no fuera su responsabilidad. En esta circunstancia excepcional, se pueden emplear otras evidencias para demostrar el paso del corredor, como las proporcionadas por el sistema tracktherace, o por la ubicación de cámaras o controladores en los puntos. En todos los demás casos, no se podrá aceptar que se pueda establecer con certeza que el corredor visitó el control.

23.8. En caso de la utilización del sistema electrónico de control SportIdent, esta regla significa que si una unidad no funciona, o no parece estar funcionando, debe utilizar el competidor el sistema alternativo de control de paso, pinza mecánica, marcando en la casilla correspondiente del mapa. En ausencia de éste, y tan solo en ausencia de este, tendrá validez el segundo sistema alternativo de control de paso, la baliza «checa». Si un competidor introduce demasiado rápido la tarjeta, y ésta no recibe la señal de retorno, el competidor debe ser descalificado, aunque la unidad de control registre el número de la tarjeta del competidor.

23.9. Cuando se utilicen sistemas con marcas visibles, al menos una parte de la marca correspondiente debe estar en su casilla o en una casilla reserva disponible. Se permite un error por competidor, por ejemplo, marcando fuera de la casilla correcta o saltándose una casilla, cuando todas las marcas sean claramente identificables. Un competidor que intenta obtener ventaja de un marcado incorrecto será descalificado.

23.9.bis. El **Juez Controlador** tiene derecho a comprobar la tarjeta de control en algunos controles con Jueces **auxiliares**, y éstos podrán marcar la tarjeta.

23.10. Los competidores que pierdan su tarjeta de control, se salten algún control o visiten los controles en un orden incorrecto deben ser descalificados.

23.11. En los relevos, las tarjetas de descripción de controles pueden ir incluidas con los mapas y no entregarse separadamente por adelantado.

23.12. En el sprint, puede no haber tarjeta de descripción de controles, poniendo en sobreimpresión en el recorrido, junto al control, número de control y código.

23.13. En las carreras de orientación en bicicleta, la tarjeta de control o la tarjeta electrónica no es necesario que estén unidas a la bicicleta por un cordón retráctil u otro sistema seguro. La tarjeta de control la deberá llevar el corredor preferentemente

en su mano, dedo o en un bolsillo. El corredor no se puede separar de su bicicleta en ningún momento salvo caída.

Artículo 24. Equipo

24.1. En tanto no se especifique lo contrario, la elección de vestimenta y calzado será libre.

24.2. Los dorsales deben estar claramente visibles y se podrán en la posición que indique el **Juez o los Jueces auxiliares**. Los dorsales no deben ser doblados o cortados.

24.3. Durante la carrera, las únicas ayudas a la navegación que pueden usar los competidores serán el mapa y la descripción de controles proporcionada por el organizador y una brújula. La bicicleta podrá llevar un ciclo computador.

24.4. Los competidores no podrán utilizar equipos de telecomunicaciones en las áreas de pre-salida o cuarentena. Los equipos de telecomunicaciones se utilizaran en el área de competición con la autorización expresa del **Juez Controlador**. El organizador podrá exigir a los competidores que lleven un dispositivo de situación.

24.5. En las carreras de orientación en bicicleta, el orientador debe de llevar obligatoriamente durante toda la prueba un casco rígido que cumpla unas normas estándar reconocidas. El casco deberá de llevarse abrochado siempre que el corredor circule sobre su bicicleta. Tanto en calentamiento, enfriamiento o en competición.

24.6. La bicicleta será del tipo bicicleta de montaña (ruedas de mas de 65 cm. de diámetro). El **Juez Controlador** podrá rechazar o aceptar otros tipos de bicicleta todo terreno, siempre y cuando reúnan condiciones de seguridad por su diseño o por su estado. Los competidores son los responsables de que las bicicletas funcionen correctamente.

24.7. En las carreras de orientación en bicicleta, el orientador irá desde la salida hasta la meta, y entre los controles, montado en la bicicleta, empujándola o cargando con ella.

24.8. En las carreras de orientación en bicicleta, el orientador puede llevar el equipo de reparación y los repuestos que estime oportuno y sólo podrá usar los repuestos y herramientas que lleve él mismo o los que lleven otros competidores.

24.9. Solo podrán usarse equipos de transmisiones en el área de competición con el permiso de la organización.

24.10. Previo a la salida, y si el **Juez Controlador** lo cree oportuno, se puede realizar una revisión de material. Aquel orientador en bicicleta que no reúna condiciones de seguridad mínimas de material no podrá salir hasta que lo solucione.

24.11. Se admiten todo tipo de aparatos de medida y el equipo de reparación que el orientador estime oportuno, excepto GPS, salvo en las condiciones que se relatan a continuación. Solo se puede recibir asistencia de los corredores que están en competición. Si se lleva GPS, este deberá ponerse en marcha en el minuto -4, delante de un representante de la organización, y se le pondrá una pegatina opaca sobre la

pantalla con un precinto, y se meterá en una bolsa precintada, únicamente se desprecintará al acabar la carrera y cuando haya sido comprobado por un representante de la organización.

Artículo 25. Salida

25.1. En las pruebas individuales, la salida será normalmente a intervalos. En los relevos, normalmente la salida será en masa.

25.2. (Sin contenido).

25.3. Todos los competidores tendrán al menos 30 minutos para preparación sin molestias y calentamiento en la zona de salida. En algunas competiciones, el **Juez Controlador** podrá exigir que sólo los competidores que no han tomado la salida y los delegados permanezcan en el área de salida.

25.4. La salida puede organizarse con una presalida antes del punto de comienzo, situado al borde del área de salida. Si hay una presalida, se colocará un reloj que muestre la hora oficial de competición a los delegados y competidores, y los nombres de los competidores deben ser expuestos o llamados. Sólo los competidores y la prensa autorizada por el **Juez Controlador** pueden sobrepasar la línea de presalida.

25.5. En la salida, se debe mostrar el tiempo oficial de la competición. Si no hay presalida, se deben exponer o leer los nombres de los participantes que han de tomar la salida.

25.6. La salida se organizará de tal forma que los competidores que no han salido y otras personas no puedan ver el mapa, las carreras, las elecciones de ruta o, en lo posible, la dirección al primer control. Si es necesario, habrá una ruta marcada desde el punto de comienzo de la carrera (cuenta el tiempo) y el de comienzo de la orientación (triángulo).

25.7. El competidor es responsable de coger el mapa correcto. El número de dorsal o el nombre o la carrera deben estar marcados en el mapa de tal forma que el competidor pueda verlos antes de tomar la salida.

25.8. El punto donde comienza la orientación debe estar marcado en el mapa con un triángulo de salida, y si no coincide con el comienzo de carrera, también estará señalizado en el terreno por una baliza sin instrumento de marcado.

25.9. A los competidores que lleguen tarde a la salida por propio error se les permitirá salir. El **Juez Controlador** determinará en qué momento debe salir, de tal forma que no pueda influenciar a otros competidores. El tiempo de salida seguirá siendo el que les correspondía inicialmente.

25.10. A los competidores que no lleguen a su hora de salida por error del organizador, se les proporcionará una nueva hora de salida.

25.11. El cambio entre los miembros de cada relevo debe tener lugar por contacto. Se puede organizar de tal forma que el corredor que llega toma el mapa del que espera y se lo entregue en el contacto de salida.

25.12. El relevo correctamente efectuado y en el tiempo correcto es responsabilidad del equipo, incluso aunque el organizador proporcione un aviso previo sobre los equipos que se acercan.

25.13. Con la aprobación del Juez Controlador, el organizador puede dar una salida en masa para aquellas postas de relevos que no han tomado la salida en un tiempo determinado.

25.14. Una vez que un relevo ha aceptado su **descalificación**, ningún miembro del equipo debe ser autorizado a salir.

25.15. En la zona de cambio (relevo), las postas que salen deben tener un aviso de la llegada de las postas precedentes.

Artículo 26. Meta y toma de tiempos

26.1. La carrera finaliza para cada corredor cuando este cruza la línea de Meta (Llegada).

26.2. El tramo de meta debe estar protegido por cinta o cuerda. Los últimos 20 mts. deben ser rectos, en carreras de orientación a pie. En carreras de orientación en bicicleta, los últimos 200 mts. de la carrera anteriores a la meta y los anteriores a la zona de relevo, serán lo más rectos posibles y con una anchura de al menos 5 mts.

26.3. El tramo de meta debe tener al menos 3 m. de ancho y formara ángulos rectos con la dirección final. La posición exacta de la línea de llegada debe ser obvia para el corredor que llega.

26.4. Cuando un competidor cruza la línea de meta debe de inmediato descargar su tarjeta o entregar la tarjeta de control, incluida la bolsa de plástico y si el organizador lo requiere, el mapa.

26.5. El tiempo de llegada debe tomarse cuando el pecho del competidor cruza la línea de llegada o cuando el competidor «pique» en el control electrónico de la línea de llegada. Los tiempos se redondearán al segundo. Los tiempos se podrán dar en horas, minutos y segundos o sólo en minutos y segundos.

26.6. Se usarán al menos dos sistemas independientes de toma de tiempos, uno primario y otro secundario. Los sistemas deben ser capaces de medir los tiempos de competidores de la misma categoría, relativos a cada uno de ellos, con una precisión de 0.5 segundos o menos.

26.7. En las competiciones con salida en masa, los jueces de llegada deben decidir sobre los puestos definitivos.

26.8. Con la aprobación del Juez Controlador, se podrán establecer tiempos máximos para cada categoría.

26.9. Habrá ambulancia y personal sanitario en la meta, que en lo posible deberán estar equipados también para actuar en cualquier punto del recorrido.

26.10. (Sin contenido).

Artículo 27. Resultados

27.1. Los resultados provisionales serán anunciados y expuestos en el área de llegada o área logística de reunión durante la competición, se actualizarán cada 30 minutos, en lo posible.

27.2. (Sin contenido).

27.3. (Sin contenido).

27.4. Los resultados oficiales incluirán a todos los competidores participantes. En los relevos, el resultado debe incluir los nombres de los competidores en el orden de las postas y los tiempos de cada posta así como las combinaciones que cada uno ha corrido.

27.5. Si se utiliza salida a intervalos, dos o más competidores con el mismo tiempo deben aparecer en el mismo puesto, y los puestos siguientes al empate no se utilizarán.

27.6. Si se utiliza una salida en masa, los resultados estarán definidos por el orden en que los corredores acaben. En los relevos esto ocurrirá con la última posta.

27.7. En los relevos en que se utilice una salida en masa para algunas de las últimas postas, el resultado se obtendrá sumando los tiempos realizados por cada una de las postas del equipo. Los equipos que tomen parte en la salida en masa para las últimas postas aparecerán en los resultados detrás de los equipos que hayan realizado normalmente sus relevos.

27.8. Los equipos o competidores que no finalicen dentro del tiempo máximo no tendrán puesto en la clasificación.

27.9. (Sin contenido).

27.10. (Sin contenido).

27.11. Se deben publicar los resultados en Internet y remitidos a la FEGADO en el soporte electrónico solicitado lo antes posible.

Artículo 28. Premios

28.1. En su caso, el organizador debe preparar una ceremonia de entrega de trofeos digna.

28.2. Los premios para mujeres y hombres serán equivalentes.

28.3. Si dos o más competidores comparten el mismo puesto, todos deben recibir la medalla o certificado apropiados.

28.4. (Sin contenido).

28.5. (Sin contenido).

28.6. (Sin contenido).

28.7. En el relevo, cada miembro individual del equipo debe recibir la correspondiente medalla o certificado.

28.8. (Sin contenido).

28.9. (Sin contenido).

28.10. (Sin contenido).

Artículo 29. Juego limpio

29.1. Todas las personas que tomen parte en una prueba de orientación atenderán a los principios del juego limpio comportándose con honradez, actitud deportiva y espíritu de amistad. Los competidores deben mostrar respeto por los otros competidores, delegados, periodistas, espectadores, los habitantes del área de competición y medio ambiente. Los competidores procurarán permanecer en silencio durante la prueba.

29.2. En las carreras individuales, los competidores deberán navegar en el terreno de forma independiente.

29.3. Excepto en caso de accidente, esta prohibido ayudar o recibir ayuda de otros competidores. Es un deber de todos ayudar a los competidores accidentados.

29.4 El «doping» esta prohibido.

29.5. El organizador, con el consentimiento del **Juez Controlador**, puede decidir la publicación del lugar de la competición con anticipación. En cualquier caso, se debe mantener el más estricto secreto sobre las carreras.

29.6. Cualquier intento de cartografiar o entrenar en el área de la competición está prohibido. Los intentos de obtener información sobre las carreras, más allá de la proporcionada por el organizador, están prohibidos antes y durante la competición.

29.7. Los delegados, competidores, representantes de la prensa y espectadores deben permanecer en el área que para ellos se haya asignado.

29.8. Ningún organizador debe molestar o detener a ningún competidor, ni proporcionarle ningún tipo de información. Deben permanecer en silencio, vestir de forma discreta y no ayudar a ningún competidor que se acerque a un control. Ello es también aplicable a todas las personas que puedan encontrarse en las inmediaciones de los controles como la prensa autorizada.

29.9. Una vez cruzada la línea de meta, el competidor no regresará al área de carrera sin permiso del Juez Controlador. El competidor que se retire debe dirigirse inmediatamente a la meta, entregar el mapa descargando la tarjeta de control. Estos competidores no deben influir bajo ningún concepto en el desarrollo de la competición ni ayudar a otros corredores.

29.10. Todo competidor que incumpla el reglamento o se beneficie de su incumplimiento debe ser descalificado, pudiendo proceder el Juez Controlador en tanto no suscriba el acta de la prueba. La descalificación y su motivo se publicarán al finalizar la prueba, o se dará a conocer incluso al orientador durante el transcurso de la misma.

29.11. Los no competidores que incumplan el reglamento podrán estar sujetos a sanción disciplinaria.

29.12. El Juez Controlador, tras oír al menos al organizador, puede anular una competición en la que en algún momento ha sido evidente la existencia de competencia desleal o de riesgo para los competidores.

Artículo 30. Quejas

30.1. (Sin contenido).

30.2. (Sin contenido).

30.3. (Sin contenido).

30.4. (Sin contenido).

30.5. (Sin contenido).

Artículo 31. Reclamaciones

31.1. Frente a las decisiones del Juez Controlador en el transcurso de una competición, las personas afectadas pueden presentar una reclamación, que resolverá con carácter firme y definitivo el Jurado Técnico.

31.2. Las reclamaciones pueden presentarse en tanto el Juez Controlador no haya suscrito el acta de la prueba.

31.3. Las reclamaciones se harán llegar por escrito al Juez Controlador, según modelo que estará a disposición de los interesados.

31.4. No existe ninguna cuota por realizar una reclamación.

Artículo 32. Jurado Técnico

32.1. Se nombrará un Jurado Técnico para resolver las reclamaciones frente a las decisiones del Juez Controlador.

32.2. (Sin contenido).

32.3. El Jurado Técnico estará formado por el Juez Controlador designado por la FEGADO, y además, como regla, por otros dos Jueces designados por el Juez Controlador, en lo posible presentes físicamente en el lugar de la prueba. También formará parte de él, sin derecho a voto, un representante de la organización.

32.4. (Sin contenido).

32.5. (Sin contenido).

32.6. El Jurado Técnico sólo podrá deliberar en principio si todos los miembros están presentes. En casos urgentes, se pueden tomar decisiones provisionales si la mayoría del Jurado Técnico está de acuerdo con dicha decisión.

32.7. Si un miembro del Jurado Técnico se ve afectado directamente por una reclamación, el Juez Controlador podrá nombrar un sustituto.

32.8. De acuerdo con la decisión sobre una reclamación, el Jurado Técnico, además de comunicar al organizador su decisión, puede **evarla** a los organismos pertinentes de la FEGADO, en caso de una grave violación del reglamento.

32.9. **(Sin contenido).**

32.10. El Jurado Técnico, si es posible, deberá estar compuesto por hombres y mujeres. Ningún miembro del mismo debe pertenecer al club organizador, salvo excepciones justificadas.

32.11. **(Sin contenido).**

Artículo 33. Apelaciones y Comité de Competición

33.1. **(Sin contenido).**

33.2. **(Sin contenido).**

33.3. **(Sin contenido).**

33.4. **(Sin contenido).**

33.5. **(Sin contenido).**

33.6. **(Sin contenido).**

Artículo 34. El Juez Controlador y control de la prueba

34.1. Todas las pruebas a las que afecta el presente Reglamento serán controladas por un Juez Controlador.

34.2. **(Sin contenido).**

34.3. **(Sin contenido).**

34.4. **(Sin contenido).**

34.5. En el marco de sus competencias, el Juez Controlador se asegurará del cumplimiento de las normativas, de que no se cometan errores y del juego limpio por encima de cualquier otra consideración. El Juez Controlador puede solicitar al organizador que realice cambios, si considera que son necesarios para satisfacer el nivel requerido por la competición.

34.6. El Juez Controlador trabajará en estrecha colaboración con el organizador, y contará con toda la información precisa.

34.7. Como mínimo, se asignan al Juez Controlador las siguientes tareas: **descalificaciones por circular fuera de los caminos (artículo 4.13)**; aprobar normativa adicional propuesta por el organizador de una prueba en concreto (artículo 5.5); **impedir la salida de competidores que no han abonado la cuota de inscripción (artículo 12.3)**; supervisar, en lo posible, el sorteo de las horas de salida (artículo 15.2); liderar o supervisar la reunión técnica de delegados el día anterior a la competición, si la hubiera (artículo 16.1); **autorizar el acceso a zonas prohibidas antes de la competición (artículo 17.3)**; acordar con la organización el poder moverse con la bicicleta fuera de los caminos (artículos 4.13, 17.9 y 20.4); **autorizar la utilización de mapas previos de la zona el día de la competición (artículo 18.6)**; autorizar la inclusión de la descripción de los controles en el reverso del mapa (artículo 21.3); autorizar la utilización del sistema tradicional de pinza de marcado (artículo 23.1); **comprobar la tarjeta de control con jueces auxiliares (artículo 23.9.bis)**; **ordenar la correcta colocación de los dorsales (artículo 24.2)**; autorizar la utilización de equipos de telecomunicaciones en el área de competición (artículo 24.4); **aceptar o rechazar el uso de bicicletas (artículo 24.6)**; **revisar material de bicicleta antes de la salida (artículo 24.10)**; **exigir el abandono del área de salida (artículo 25.3)**; **autorizar el sobrepaso de la línea de presalida (25.4)**; **determinar el momento de salida de competidores que lleguen tarde (artículo 25.9)**; aprobar la salida en masa en pruebas de relevos (artículo 25.13); aprobar tiempos máximos por categorías (artículo 26.8); **consentir la publicación del lugar de competición con anticipación (artículo 29.5)**; dar permiso para volver al área de carrera a un competidor que ha cruzado la línea de meta (artículo 29.9); **anular una prueba por causa de existencia evidente de competencia desleal o riesgo para los competidores (artículo 29.12)**; **recibir reclamaciones (artículo 31)**; formar parte del Jurado Técnico (artículo 32.3); sustituir miembros del Jurado Técnico en los casos previstos (artículo 32.7); recibir y evaluar la ficha organización prueba (artículo 35.3).

34.8. (Sin contenido).

34.9. **Al Juez Controlador se le pueden asignar uno o más auxiliares, que le ayuden particularmente en la tarea de velar por el cumplimiento de las reglas de juego.**

34.10. Para cada prueba se designará un técnico SportIdent, que dependerá del Juez Controlador en el ejercicio de sus funciones en la prueba para la que sea designado.

34.11. **El Juez Controlador extenderá y suscribirá el acta de la prueba, con arreglo al modelo oficial de acta/informe, no haciéndolo sin que transcurran los tiempos máximos a que se refiere el artículo 26, apartado 8. Antes de la suscripción, debe asegurarse de que todos los competidores aparecen registrados en meta, y de que las reclamaciones presentadas han sido resueltas por el Jurado Técnico, haciéndose constar en ella. El acta será remitida de inmediato a la FEGADO, en lo posible el mismo día de la prueba.**

Artículo 35. Ficha organización prueba

35.1. (Sin contenido).

35.2. (Sin contenido).

35.3. Se estará a lo establecido en el Anexo II, en relación con la ficha organización prueba, en especial a los efectos de su remisión al Juez Controlador para su evaluación, con 21 días de antelación a la realización de la prueba.

Artículo 36. Publicidad y patrocinadores

36.1. No se permite la publicidad de tabaco y bebidas alcohólicas de alta graduación.

36.2. La FEGADO podrá preparar normativas específicas sobre la publicidad y patrocinadores.

Artículo 37. Servicios para la prensa

(Sin contenido)

ANEXO I. RECORRIDOS Y CATEGORÍAS
(Sin contenido)

ANEXO II. FICHA ORGANIZACIÓN PRUEBA

CLUB ORGANIZADOR:	FECHA
MAPA:	
Telf.: contacto	Correo-e:
DIRECTOR PRUEBA:	
REVISIÓN CARTOGRÁFICA:	
TRAZADOS:	
RESPONSABLE SPORTIDENT:	
EQUIPO DE CAMPO: (ideal 1 por cada 12 balizas)	
OTROS ORGANIZADORES (HABILITADOS, ADEMÁS, COMO JUECES AUXILIARES):	

BALIZAS <small>Marcar *2</small>	31-32-33-	31-32-33-	31-32-33-	31-32-33-	31-32-33-	31-32-33-	31-32-33-	31-32-33-	31-32-33-	31-32-33-	31-32-33-	31-32-33-	31-32-33-
	34-35-36-	34-35-36-	34-35-36-	34-35-36-	34-35-36-	34-35-36-	34-35-36-	34-35-36-	34-35-36-	34-35-36-	34-35-36-	34-35-36-	34-35-36-
	37-38-39-	37-38-39-	37-38-39-	37-38-39-	37-38-39-	37-38-39-	37-38-39-	37-38-39-	37-38-39-	37-38-39-	37-38-39-	37-38-39-	37-38-39-
	40-41-42-	40-41-42-	40-41-42-	40-41-42-	40-41-42-	40-41-42-	40-41-42-	40-41-42-	40-41-42-	40-41-42-	40-41-42-	40-41-42-	40-41-42-
	43-44-45-	43-44-45-	43-44-45-	43-44-45-	43-44-45-	43-44-45-	43-44-45-	43-44-45-	43-44-45-	43-44-45-	43-44-45-	43-44-45-	43-44-45-
	46-47-48-	46-47-48-	46-47-48-	46-47-48-	46-47-48-	46-47-48-	46-47-48-	46-47-48-	46-47-48-	46-47-48-	46-47-48-	46-47-48-	46-47-48-
	49-50-51-	49-50-51-	49-50-51-	49-50-51-	49-50-51-	49-50-51-	49-50-51-	49-50-51-	49-50-51-	49-50-51-	49-50-51-	49-50-51-	49-50-51-
	52-53-54-	52-53-54-	52-53-54-	52-53-54-	52-53-54-	52-53-54-	52-53-54-	52-53-54-	52-53-54-	52-53-54-	52-53-54-	52-53-54-	52-53-54-
	55-56-57-	55-56-57-	55-56-57-	55-56-57-	55-56-57-	55-56-57-	55-56-57-	55-56-57-	55-56-57-	55-56-57-	55-56-57-	55-56-57-	55-56-57-
	58-59-60-	58-59-60-	58-59-60-	58-59-60-	58-59-60-	58-59-60-	58-59-60-	58-59-60-	58-59-60-	58-59-60-	58-59-60-	58-59-60-	58-59-60-
	61-62-63-	61-62-63-	61-62-63-	61-62-63-	61-62-63-	61-62-63-	61-62-63-	61-62-63-	61-62-63-	61-62-63-	61-62-63-	61-62-63-	61-62-63-
	64-65-67-	64-65-67-	64-65-67-	64-65-67-	64-65-67-	64-65-67-	64-65-67-	64-65-67-	64-65-67-	64-65-67-	64-65-67-	64-65-67-	64-65-67-
	69-70-71-	69-70-71-	69-70-71-	69-70-71-	69-70-71-	69-70-71-	69-70-71-	69-70-71-	69-70-71-	69-70-71-	69-70-71-	69-70-71-	69-70-71-
	72-73-74-	72-73-74-	72-73-74-	72-73-74-	72-73-74-	72-73-74-	72-73-74-	72-73-74-	72-73-74-	72-73-74-	72-73-74-	72-73-74-	72-73-74-
	75-76-77-	75-76-77-	75-76-77-	75-76-77-	75-76-77-	75-76-77-	75-76-77-	75-76-77-	75-76-77-	75-76-77-	75-76-77-	75-76-77-	75-76-77-
	78-79-80-	78-79-80-	78-79-80-	78-79-80-	78-79-80-	78-79-80-	78-79-80-	78-79-80-	78-79-80-	78-79-80-	78-79-80-	78-79-80-	78-79-80-
	81-82-83-	81-82-83-	81-82-83-	81-82-83-	81-82-83-	81-82-83-	81-82-83-	81-82-83-	81-82-83-	81-82-83-	81-82-83-	81-82-83-	81-82-83-
	84-85-87-	84-85-87-	84-85-87-	84-85-87-	84-85-87-	84-85-87-	84-85-87-	84-85-87-	84-85-87-	84-85-87-	84-85-87-	84-85-87-	84-85-87-
	88-90-91-	88-90-91-	88-90-91-	88-90-91-	88-90-91-	88-90-91-	88-90-91-	88-90-91-	88-90-91-	88-90-91-	88-90-91-	88-90-91-	88-90-91-
	92-93-94-	92-93-94-	92-93-94-	92-93-94-	92-93-94-	92-93-94-	92-93-94-	92-93-94-	92-93-94-	92-93-94-	92-93-94-	92-93-94-	92-93-94-
95-96-97-	95-96-97-	95-96-97-	95-96-97-	95-96-97-	95-96-97-	95-96-97-	95-96-97-	95-96-97-	95-96-97-	95-96-97-	95-96-97-	95-96-97-	
98-99-100	98-99-100	98-99-100	98-99-100	98-99-100	98-99-100	98-99-100	98-99-100	98-99-100	98-99-100	98-99-100	98-99-100	98-99-100	

CAT.	DIST.	DESN.	TIEMPO ESPERADO	1°	2°	3°	MEDIO	NÚM. PART.
M-12								
F-12								
M-14								
F-14								
M-16								
F-16								
M-18								
F-18								
M-50								
F-50								
M-45								
F-45								
M-40								
F-40								
M-35								
F-35								
M-21B								
F-21B								
M-21A								
F-21A								
F-E								
E								

ANEXO III. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

- INICIACIÓN CORTA: basado en recorridos sobre **caminos**. Las **balizas**, más que un punto de control a buscar, se deben contemplar como un **punto de apoyo** para guiar a los participantes por el camino correcto. En mapas muy complejos se podrán balizar tramos que aparecerán indicados en el mapa pintados en rojo.
- INICIACIÓN LARGA: deberá ser un **recorrido de iniciación**, pero **adaptado a las capacidades de personas adultas**, tanto física como intelectualmente. Tendrá puntos iniciales fáciles, complicando la carrera progresivamente con algunos puntos propios, siempre que los puntos tengan una buena línea de parada (camino claros), y eviten que los corredores se puedan salir del mapa. Podrá presentar elecciones de ruta, para que el corredor busque el mejor camino a la baliza.
- M/F-12: el recorrido **se basará en caminos**, aunque se puede incluir la posibilidad de elecciones de ruta con otros elementos lineales fáciles de seguir (ríos, vallas, límites de vegetación claros en prados ...). Los **controles serán claros, la mayoría en elementos lineales** (bifurcaciones, cruces, ...), o alguno en otro tipo de elemento, pero siempre muy claros, visibles desde caminos (ruinas, piedras grandes, árboles) y con referencias claras para llegar a ellos.
- M/F-14: el recorrido **se basará en elementos lineales** fáciles de seguir (ríos, vallas, límites de vegetación claros en prados ...). Los **controles serán claros**, visibles desde caminos (ruinas, piedras grandes, árboles) y con referencias claras para llegar a ellos.
- M/F-16: los **puntos de control fáciles en su mayoría, alternarán ya con otros más técnicos** (algún punto de control que necesite lectura de mapa más precisa). Se buscarán además que haya elecciones de ruta, en la que pueda existir la «opción» de alguna pequeña navegación, con líneas de parada claras. En resumen, será un recorrido variado en el que alternarán puntos fáciles con otros de mayor dificultad.
- M/F-18: cabe **incrementar la exigencia técnica, así como la técnica**, respecto del anterior.
- E/F-E: **dificultad física y técnica máxima**, en relación en su caso con cada sexo.
- M/F-35, M/F-21A: **dificultad técnica máxima**. Las condiciones del trazado serán similares al anterior (especialmente en cuanto a la exigencia técnica), pero con menor distancia, para adecuarse a una **menor exigencia física**, en relación en su caso con cada sexo.
- M/F-21B: **menor exigencia física y técnica** que el anterior.
- M/F-40, M/F-45 y M/F-50: **mayor exigencia técnica** (que puede ser incluso máxima) **que física**, tendiendo ésta a reducirse a medida en que aumenta la edad, en relación en su caso con cada sexo.

ANEXO IV. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DEL TRAZADO DE RECORRIDOS

1. Introducción

1.1. Declaración de principios

a) (Sin contenido).

b) La competición debe adaptarse para responder a las necesidades de todos los participantes. Todas las categorías son importantes y deben cuidarse. La fuerza de nuestro deporte está en la dimensión colectiva.

c) Nuestro deporte debe combinar rigor y sentido de colectividad (visión amplia y flexibilidad). Encontrar el difícil equilibrio entre ambas actitudes es la clave de nuestro futuro. Cada recorrido y cada categoría tienen su especificidad. Unos requieren más esmero técnico, otros más sensibilidad para acertar con el nivel de dificultad, y en otros la «felicidad de los trazados», para acertar con el equilibrio físicotécnico del trazado.

d) La cortesía es la mínima contribución que el corredor debe al organizador, sin olvidarse nunca de la importancia del trabajo desinteresado de los organizadores. «No matemos a los organizadores», y si eres joven, piensa que mañana tu serás el organizador. La moderación, el respeto y la deportividad deben ser la esencia de nuestro deporte.

1.2. Estos principios persiguen establecer una norma común para el trazado de carreras de orientación a pie, al objeto de asegurar el juego limpio en la competición y salvaguardar el carácter único y diferenciador del deporte de orientación

1.3. Las carreras de todas las pruebas de orientación a pie, se trazarán de acuerdo con el presente reglamento y las especificaciones técnicas en vigor, teniendo en muy en cuenta las normas medioambientales. También deben servir como líneas maestras generales para el trazado de otras pruebas de orientación. El término orientación es utilizado para referirse específicamente a la orientación a pie.

2. Principios básicos

2.1. Definición de la orientación

La orientación es un deporte en el cual los competidores visitan un número de puntos marcados en el terreno, controles, en el tiempo más corto posible ayudándose únicamente del mapa y la brújula. La orientación a pie puede caracterizarse como navegación a la carrera.

2.2. Objetivo de un buen trazado

El objetivo de un buen trazado es ofrecer a los competidores carreras correctamente diseñadas para las habilidades que se deben esperar de cada categoría. Los resultados deben reflejar la capacidad técnica y física de los competidores.

2.3. Reglas de oro del trazador

El trazador debe tener siempre los siguientes principios en mente: el carácter único de la orientación a pie como navegación a la carrera; la limpieza de la competición (juego limpio); que la competición sea agradable para los corredores; la protección de la vida

salvaje y el medio ambiente; las necesidades de los espectadores y los medios de comunicación.

2.3.1. Característica principal

Cada deporte tiene su característica principal, la de orientación es encontrar y seguir la mejor ruta en un terreno desconocido, contrarreloj. Esto requiere la utilización coordinada de las diferentes técnicas de orientación, lectura e interpretación precisa del mapa, evaluación y elección de rutas, manejo de la brújula, concentración bajo presión, rápida toma de decisiones y carrera en terreno natural o urbano, etc.

2.3.2. Juego limpio

El juego limpio es un requisito básico en un deporte competitivo. A menos que se tenga mucho cuidado a la hora de seguir todos los pasos en el proceso de trazado, la suerte puede fácilmente convertirse en un factor significativo en las competiciones de orientación. El trazador debe considerar todos los factores para asegurar que la competición es limpia y que todos los competidores deben resolver las mismas dificultades en cada parte de la carrera.

2.3.3. Competición divertida

La popularidad de la orientación sólo puede aumentarse si los competidores quedan satisfechos de las carreras que se les ofrecen. El cuidadoso trazado es, por tanto, necesario para asegurar que los recorridos son adecuados en términos de longitud, dificultad física y técnica, emplazamientos de control, etc. A este respecto, es particularmente importante que cada recorrido sea adecuado para los competidores que van a realizarlo.

2.3.4. Vida salvaje y medio ambiente

El medio ambiente es sensible: la vida salvaje puede verse alterada, el suelo y la vegetación dañados si el terreno es masivamente utilizado. El medio ambiente también incluye a la gente que vive en el área de competición, muros, vallas, tierras cultivadas, edificios y otras construcciones, etc. Es posible encontrar rutas que eviten la interferencia con las áreas más sensibles sin dañarlas. La experiencia y la investigación han demostrado que incluso las grandes pruebas se pueden organizar en áreas sensibles sin provocar daños permanentes, si se toman las correctas precauciones y las carreras están bien trazadas. Es muy importante que el trazador se asegure el acceso al terreno de la competición y que todas las áreas sensibles en el terreno son descubiertas y marcadas con antelación.

2.3.5. Prensa y espectadores

La necesidad de ofrecer una buena imagen del deporte de orientación debe ser una preocupación permanente del trazador. El trazador debe intentar conseguir por todos los medios ofrecer a la prensa y a los espectadores la posibilidad de seguir de la forma más cercana posible el progreso de la competición sin comprometer el juego limpio.

3. La carrera de orientación

3.1. El terreno

El terreno debe elegirse de tal forma que puedan ofrecerse competiciones adecuadas a todos los competidores. Para salvaguardar el carácter único de la competición, el terreno debe permitir la carrera y debe ser adecuado para poner a prueba las habilidades de orientación de los competidores, según el tipo de prueba.

3.2. Definición de una carrera de orientación

Una carrera de orientación esta definida por la salida, los controles y la meta. Entre esos puntos, los cuales están precisamente localizados en el terreno y correspondientemente en el mapa, están los tramos de carrera sobre los que el competidor debe orientarse.

3.3. La salida

La salida debe estar situada y organizada de tal forma que exista una zona de calentamiento y los corredores que esperan no puedan ver las elecciones de ruta de aquellos que salen. El punto desde el que comienza la carrera está señalado en el terreno mediante una baliza pero sin instrumento para marcar el paso, y en el mapa mediante un triángulo. Los competidores deben encarar problemas de orientación desde el principio.

3.4. Los tramos de carrera

3.4.1. Buenos tramos.

Los tramos de carrera son el elemento más importante de una carrera de orientación y pueden determinar ampliamente su calidad. Los buenos tramos ofrecen al competidor interesantes problemas de lectura de mapa y le llevan hacia terrenos buenos para alternar varias posibilidades a la hora de elegir el itinerario.

Dentro de una carrera se deben ofrecer diferentes tipos de tramo, algunos basados en una intensa lectura de mapa y otros conteniendo tramos más fáciles con varias rutas alternativas. Deben existir también variaciones con respecto a la longitud y dificultad, para forzar a los competidores a utilizar una amplia gama de técnicas y velocidades de carrera. El trazador debe intentar a toda costa ofrecer cambios en la dirección general de carrera que obliguen al competidor a reorientarse frecuentemente.

Es preferible en una carrera tener unos pocos tramos buenos, unidos por cortos tramos de enlace diseñados para mejorar los tramos buenos, que tener muchos tramos aceptables pero de menor calidad.

3.4.2. Equidad de los tramos

Ningún tramo debe contener rutas que ofrezcan una ventaja o desventaja que no pueda ser deducida de la lectura del mapa realizada por el competidor sometido a la presión de la carrera. Se deben evitar los tramos que animen a los competidores a cruzar zonas prohibidas o peligrosas.

3.5. Los controles

3.5.1. Emplazamiento de los controles

Los controles se colocarán en detalles del terreno que estén marcados en el mapa. Estos serán visitados por los competidores en el orden establecido, si el orden se especifica, aunque lo harán siguiendo sus propias elecciones de ruta. Lo anterior requiere un cuidadoso trazado y comprobación en el terreno para asegurar el juego limpio.

Es particularmente importante que el mapa refleje el terreno con exactitud y especialmente en la proximidad de los controles, que las direcciones y distancias desde todos los ángulos posibles de aproximación sean correctas.

Los controles no se colocarán en detalles pequeños, visibles sólo desde distancias muy cortas, si no existen otros detalles en el mapa en los que el competidor pueda apoyarse. Tampoco se situarán donde la visibilidad de la baliza para los corredores que llegan de distintas direcciones no pueda evaluarse mediante la lectura del mapa y la descripción de controles.

3.5.2. La función de los controles

La principal función de un control es marcar el comienzo y el final de un tramo de orientación. A veces, es necesario utilizar controles con otros propósitos específicos, por ejemplo para encaminar a los competidores fuera de zonas prohibidas o peligrosas, reenvío, cambio de dirección, etc. Los controles también sirven de puntos de avituallamiento, prensa o espectadores.

3.5.3. La baliza de control

La baliza debe colocarse, siempre que sea posible, de tal manera que los competidores sólo puedan verla cuando han alcanzado el detalle descrito para el control. Para permitir la equidad, la visibilidad del control debe ser la misma para todos, aunque algún competidor se encuentre en el control cuando otro se aproxima. En ningún caso debe estar la baliza escondida, cuando los competidores lleguen al detalle deberán encontrar la baliza sin perder tiempo en buscarla.

3.5.4. Equidad de los emplazamientos de control

Es necesario elegir los emplazamientos de control con gran cuidado y evitar el efecto «ángulo agudo» que puede permitir que los corredores que salen orienten a los que llegan hacia el control.

3.5.5. Proximidad de los controles

Los controles demasiado próximos pertenecientes a carreras diferentes pueden confundir a corredores que han navegado correctamente hasta el control. De acuerdo con el artículo 22.4, los controles no deben situarse nunca a menos de 30 metros para las escalas 1:10.000 y 1:15.000 y 15 metros para las escalas de 1:4000 y 1:5000. Sin embargo, sólo en el caso de que los detalles del control sean claramente distintos en el terreno al igual que en el mapa, pueden colocarse los controles entre 30 y 60 metros unos de otros para 1:10000 y 1:15000, y entre 15 y 30 metros para 1:4000 y 1:5000.

3.5.6. La descripción de control

La posición del control con respecto al detalle mostrado en el mapa queda definida por la descripción de controles.

El detalle concreto en el terreno y el punto marcado en el mapa deben ser claramente indiscutibles. Los controles que no pueden definirse clara y fácilmente con los símbolos de la IOF son normalmente controles no adecuados y que deben evitarse.

3.6. La meta

Al menos la última parte de la ruta a la línea de meta debe ser una ruta balizada obligatoria.

3.7. Los elementos de lectura de mapa

En una buena carrera de orientación los competidores se verán forzados a concentrarse en la navegación a lo largo de la carrera. Los tramos que no requieren lectura de mapa o

atención a la navegación deben ser evitados a no ser que sean el resultado de tramos con elecciones de rutas particularmente buenos.

3.8. Elecciones de ruta

Las rutas alternativas fuerzan a los corredores a emplear el mapa para interpretar el terreno y sacar conclusiones. Las posibilidades en las elecciones de ruta permiten que los corredores piensen de forma independiente y se separen en el terreno, lo cual minimiza los posibles seguimientos.

3.9. El grado de dificultad

En cualquier terreno y mapa, el trazador debe preparar carreras con una amplia gama de grados de dificultad. El grado de dificultad de los tramos puede variar haciendo que estos sigan los detalles lineales a mayor o menor distancia.

Los competidores serán capaces de discernir el grado de dificultad de la aproximación a un control con la información disponible en el mapa, y así podrán elegir la técnica adecuada.

Se debe prestar atención al nivel esperado de los competidores en su capacidad, experiencia y habilidad en la lectura detallada del mapa. Es particularmente importante conseguir el grado de dificultad adecuado cuando se traza para niños, veteranos y principiantes o no iniciados.

3.10. Tipos de competición

El trazado debe contar con los requisitos específicos de cada tipo de competición considerado. Por ejemplo, el trazado para carreras de media distancia debe requerir un alto nivel de lectura detallada del mapa y un alto grado de concentración a lo largo de toda la carrera. El trazado en las competiciones de larga distancia deben primar las posibilidades de elección de rutas. El trazado en las competiciones de relevos debe considerar la necesidad de que los espectadores puedan seguir de cerca la evolución de la competición. En el trazado del Sprint, el trazado debe conseguir máxima concentración, rapidez en la decisión y ejecución.

3.11. Lo que el trazador debe perseguir

3.11.1. Conocer el terreno

El trazador debe estar perfectamente familiarizado con el terreno antes de diseñar un tramo, o decidir la utilización de un detalle de control. El trazador debe también tener presente de que las condiciones del terreno y el mapa pueden ser diferentes de las existentes en el momento de trazar la carrera.

3.11.2. Conseguir el adecuado de dificultad

Es bastante normal que se tracen carreras para niños y principiantes demasiado difíciles. El trazador debe tener cuidado en no estimar el grado de dificultad sobre la base de su propio nivel de navegación o a la dificultad encontrada cuando pasea para visitar el área de competición.

3.11.3. Utilizar emplazamientos de control en los que no influya la suerte

El deseo de conseguir los mejores tramos posibles lleva a menudo al trazador a utilizar emplazamientos de control inadecuados. Los competidores raramente notan la diferencia entre un tramo bueno o excepcional, pero sí que notan inmediatamente

cuando un emplazamiento inadecuado o una baliza oculta les hacen perder tiempo de carrera, o la ambigüedad del mapa en el área o una pobre descripción del control, etc.

3.11.4. Emplazar los controles suficientemente alejados

Incluso aunque los controles tienen un número de código, no deben colocarse tan cercanos que puedan confundir a los corredores que navegan correctamente hasta su control en la carrera.

3.11.5. Evitar las elecciones de ruta excesivamente complicadas

El trazador puede ver elecciones de ruta que nunca se llevarán a la práctica en competición y perder el tiempo construyendo complicados problemas cuando el corredor siempre tomará la otra ruta ligeramente mejor, y de esa forma ahorrará tiempo en el planeamiento de su carrera.

3.11.6. Las carreras deben trazarse de forma que a los competidores les exijan un nivel físico acorde a la categoría de la misma y puedan correr la mayor parte de la carrera a su nivel técnico. La subida acumulada total de una carrera no debe exceder del 4% de la longitud del recorrido ideal más corto. La dificultad física de las carreras debe disminuir progresivamente, tal como la edad de los corredores va creciendo en las competiciones de veteranos. Se debe tener especial cuidado de que los circuitos de veteranos no sean excesivamente duros.

4. El trazador

La persona responsable del trazado debe tener un conocimiento y apreciación de las cualidades de una buena carrera obtenidas con su experiencia personal. También debe estar familiarizado con la teoría del trazado y apreciar los requisitos para las diferentes categorías y los diferentes tipos de competición.

El trazador debe ser capaz de evaluar, sobre el terreno, los variados factores que pueden afectar a la competición, como son las condiciones del terreno, la calidad del mapa, la presencia de participantes y espectadores, etc.

El trazador es responsable de las carreras y del desarrollo de la competición entre la salida y la meta.

ANEXO V. SISTEMAS DE CONTROL DE PASO AUTORIZADOS

1. De acuerdo con el artículo 23 del presente reglamento, el único sistema de control de paso automáticamente aprobado es el sistema de pinzado electrónico, control de tiempos EMIT y el sistema SportIdent. El sistema tradicional de pinza con perforador tan solo se utilizará en casos excepcionales.

2. Con respecto al sistema SportIdent, se debe instalar una unidad de reserva en cada control, ya sea otra estación o una pinza clásica. Es responsabilidad del competidor asegurarse de que la marcación electrónica se ha producido, no retirándola hasta que el sistema de comprobación, sonido o luz, se lo indique, y solamente en el caso de que el sistema de comprobación no indique el registro de la marcación electrónica, el competidor podrá utilizar el sistema de reserva.

3. Con respecto al sistema EMIT, la etiqueta unida a la tarjeta electrónica de cada competidor como sistema alternativo debe ser capaz de soportar las condiciones más duras de carrera, incluida la inmersión en agua. Es responsabilidad del corredor asegurarse de que la etiqueta alternativa queda marcada y por tanto puede ser utilizada en caso de que falle la marcación electrónica.

4. En el caso excepcional que se utilice el sistema tradicional de pinza, la tarjeta de control debe cumplir las siguientes especificaciones:

- Debe ser de material resistente y no exceder de 10 cm. X 21 cm. de tamaño.
- Cada casilla debe medir al menos 18 mm. de lado.
- Tres casillas deben estar marcadas claramente como casillas de reserva.

5. Los competidores serán los responsables de picar su propia tarjeta en cada control usando el sistema de picado provisto. Los competidores son responsables de picar correctamente, incluso si en algunos controles la picada es realizada por el organizador.

6. La tarjeta de control, ya sea electrónica o clásica, debe mostrar claramente que todos los controles han sido visitados. Un corredor al que falte una marca o ésta no sea identificable, debe ser descalificado a no ser que dicha falta no sea de su responsabilidad.

7. En el caso del SportIdent esta regla significa que:

- Una unidad alternativa de picado ha de estar presente en cada control, como una segunda estación electrónica, o una pinza tradicional. En el caso que una unidad no funcione (no emita señal acústica, ni luminosa), y sólo en este caso, el competidor tiene que usar el sistema alternativo y debe ser descalificado si no lo ha utilizado.
- Es responsabilidad del competidor asegurarse que se ha registrado en la tarjeta su paso por la baliza. Si un competidor pica demasiado rápido y no recibe las señales acústicas y/o luminosas, la tarjeta no contendrá la picada y el competidor debe ser descalificado (incluso aunque la estación de control haya registrado el número de tarjeta del corredor).
- En el caso que el control haya desaparecido, el corredor deberá acreditar su paso por el mismo entregando en meta uno de los números que se encontrarán en el

lugar exacto de la ubicación del control, por lo que además de los elementos del control debe ponerse una cinta de balizado.

8. Cuando se emplee el sistema tradicional, al menos una parte de la marca debe estar dentro de la casilla de control correspondiente o en una de reserva vacía. Será aceptable un error por competidor, siempre que las marcas sean claramente identificables. Un corredor que intente obtener ventaja de una marcación inexacta será descalificado.

9. El empleo de cualquier otro sistema requerirá la aprobación de la FEGADO.

ANEXO VI. MODELO MEMORIA PRUEBA (A ADJUNTAR CON SOLICITUD)

1º.- Nombre de la actividad y reglamento de la prueba:

Primera carrera de la XX Liga Gallega de Carreras de Orientación (temporada 2011) de la Asociación Gallega de Carreras de Orientación, a denominarse —en su caso— «...».

Resulta de aplicación la normativa vigente para este tipo de pruebas de orientación a pie, aprobada por la Asociación Gallega de Clubes de Orientación (*conviene adjuntarlo, como Anexo I*).

2º.- Croquis preciso del recorrido, fecha de celebración e itinerario:

La prueba se celebrará la mañana del sábado ... de ... de ..., en horario aproximado de ... a ... horas. Se trata de una carrera de orientación, en su especialidad de orientación a pie, en la que el recorrido es secreto para los participantes, que sólo conocen dicho recorrido cuando se les entrega un mapa en el momento de la salida. Se trata, además, de una carrera de carácter individual, y con salida de cada participante en modalidad «contrarreloj» (esto es, la salida no se realiza en masa para todos los participantes a la vez, sino que cada uno tiene su propia hora de salida, produciéndose cada salida con intervalos de uno o dos minutos), de manera que cada participante progresa en solitario con su propio mapa.

Se adjunta un **Anexo II con el mapa a utilizar para la competición** (realizado, por cartógrafos titulados, de acuerdo con las normas cartográficas internacionales relativas a mapas de carreras de orientación), con los diversos itinerarios previstos (se trata, más en concreto, de siete mapas —siempre de la misma zona, en escalas 1:5.000 y 1:10.000—, a razón de uno por cada categoría en que se adscribe a los participantes, según su nivel físico y técnico).

3º.- Identificación de los responsables de la organización:

D./Dña. ..., como coordinador del equipo de organización; D./Dña. ..., como trazador de los recorridos; D./Dña. ..., como colocadores de puntos de control de paso de los participantes; D./Dña. ..., como técnico titulado del sistema «SportIdent» de cronometraje de los participantes.

4º.- Número aproximado de participantes previstos:

Se espera una participación de en torno a unos trescientos deportistas-orientadores. El plazo para la inscripción se cierra el martes ... de Se trata de deportistas-orientadores pertenecientes a todos los rangos de edad, de infantiles a veteranos, todos ellos provistos con la correspondiente licencia federativa (bien «de temporada», bien «de día»).

5º.- Proposición de medidas de señalización de la prueba y del resto de los dispositivos de seguridad previstos en los posibles lugares peligrosos:

Ante todo, se procedió a efectuar una **evaluación inicial de los riesgos** eventualmente existentes en el área de competición **por el equipo de seguridad** coordinado por el responsable de la organización (en **Anexo III**, consta el documento con la evaluación de riesgos). Esta evaluación iba dirigida fundamentalmente a la **identificación de posibles lugares peligrosos** en los recorridos de competición previstos por el trazador de tales recorridos. Como lugar de potencial peligro se identificó **una única carretera** asfaltada (tal como aparecen en el mapa adjunto en el Anexo), a pesar de tratarse de carretera que carece de denominación específica en el mapa de carreteras accesible a través del portal en Internet de la Dirección General de Tráfico, y de **que soporta un nivel muy bajo de circulación —prácticamente inexistente— de vehículos** (en especial, en sábado y en las horas en las que está prevista la competición).

A la vista de los resultados de la evaluación inicial, se procedió a dar **instrucciones precisas al trazador de los recorridos**, con el objeto de que proyectase recorridos **que evitasen en lo posible el paso de los participantes por la carretera citada**. En ejecución de dichas instrucciones, **ninguno de los siete recorridos trazados (según nivel físico y técnico de los participantes) exige que los corredores circulen a lo largo de la carretera identificada**. Además, sólo cuatro de dichos siete recorridos (reservados a los participantes de mayor destreza y experiencia física y técnica en carreras de orientación) obligan a cruzar la mencionada carretera, haciéndolo sólo por tres lugares muy precisos (todos ellos de amplia visibilidad y claramente señalizados y reconocibles para los participantes y, en su caso, para terceros).

Por último, el equipo de seguridad efectuó una **evaluación definitiva de riesgos**, que se realizó sobre los recorridos propuestos por el trazador. En ella, se consideró prudente **apostar personal auxiliar habilitado** —provisto con la adecuada vestimenta identificativa— en los tres lugares (indicados en el párrafo anterior) por los que los corredores deben cruzar la carretera señalada, **con la finalidad de reforzar aún más la seguridad de los participantes** (dando instrucciones precisas por escrito relativas a su cometido, que en ningún caso implica intervenir en la regulación del tráfico). Además, en **Anexo IV** constan medidas de prevención y de seguridad dirigidas a los deportistas participantes, que se comunicarán a los clubes en boletín informativo vía Internet y, además, que se colocarán en lugar visible en la zona de competición.

6º.- Justificante de la contratación de los seguros de responsabilidad civil y de accidentes:

a) En principio, todos los participantes deben estar en posesión de la correspondiente licencia federativa anual individual, expedida por la Federación Española de Orientación, que incluye al titular de la misma en la correspondiente póliza de accidentes deportivos.

b) Los participantes carentes de dicha licencia anual están obligados, como condición de inscripción, a abonar una cuota dirigida a la obtención de una licencia de prueba, con la misma cobertura aseguradora que la licencia anual.

c) En cuanto a la responsabilidad civil, la prueba —dado su carácter oficial— cuenta con la cobertura aseguradora contratada por la Federación Española de Orientación, a la que se puede acceder a través del portal en Internet de la propia Federación, ubicado en www.fedo.org.

7º.- Otros extremos especialmente relevantes:

La organización ha acordado adoptar también las siguientes medidas, especialmente desde el punto de vista medioambiental:

- Ceñir los recorridos de los participantes lo más estrictamente posible a la red de vías públicas, evitando utilizar en todo caso espacios en los que se pueda provocar algún tipo de efecto pernicioso sobre el medio.

- Evitar pasar por zonas inundables y atravesar lechos de ríos o regatos.

- No instalar tipo alguno de infraestructura en zonas en las que exista vegetación.

- No realizar marcas ni señales identificativas de la prueba sobre soportes agresivos con la vegetación.

- Proceder a la retirada de todo tipo de señalizaciones instaladas, así como a la eliminación de todos los residuos eventualmente generados, finalizada la competición, volviendo la zona a su estado anterior a la realización de la misma.

ANEXO VII. FORMULARIO EVALUACIÓN PREVENCIÓN RIESGOS

EVALUACIÓN DE RIESGOS (A EFECTOS, EN ESPECIAL, DEL PUNTO 5º DE LA MEMORIA DE LA PRUEBA)

Evaluación de Riesgos para Carrera de Orientación a Pie – 1ª Prueba XXI Liga Gallega de Carreras de Orientación a Pie, 25 febrero 2012

Objeto de la Evaluación de Riesgos

El objeto de esta evaluación de riesgos es examinar todos los aspectos de la organización y planificación de la prueba, los peligros potenciales, las personas que podrían resultar afectadas, los procedimientos ya existentes y aquéllos que es necesario utilizar para minimizar los riesgos. Cubre áreas que el organizador, el trazador y —en su caso— el controlador deberían considerar, de manera que no suponga una gran carga de trabajo adicional. Se pretende asegurar que todos los aspectos relevantes se consideren de una forma sistemática, para que no se olvide nada de ello.

Nombre de la prueba:	1ª PRUEBA XXI LIGA GALLEGA DE CARRERAS DE ORIENTACIÓN A PIE	Fecha de la prueba:	25 FEBRERO 2012
Lugar de la prueba:	FREÁN-CANZOBRE (ARTEIXO-A CORUÑA)	Número esperado de participantes:	350 FEDERADOS
Evaluación efectuada por:	CLUB ORGANIZADOR	Evaluación revisada por:	CLUB ORGANIZADOR
Fecha: 17-12-2011	Firma	Fecha: 14-01-2012	Firma

Organización de la prueba y datos de contacto

	Nombre	Número de contacto
Organizador	Club APA Liceo	670235123
Cobertura de primeros auxilios	Protección Civil Arteixo	981641414
Servicio local de urgencias	Asistencia del seguro deportivo – Hospital San Rafael (A Coruña)	

Definiciones

Peligro

Estado o condición de inseguridad, con el potencial de ocasionar daños a los participantes o a terceros.

Evaluación de riesgos

Medida de la posibilidad de que un peligro en particular cause daño y de la gravedad del daño causado. No es suficiente con realizar una evaluación e identificar peligros de alto riesgo (si los hubiera); deben llevarse a cabo las acciones para reducir el riesgo de tales peligros a un nivel aceptable.

Pasos para completar la evaluación de riesgos

La evaluación de riesgos deberá ser cubierta por el organizador, consultando con otro personal autorizado de la prueba. El controlador, en su caso, deberá revisarla. El organizador deberá guardar una copia de la evaluación de riesgos, que tendrá disponible en la prueba. Se entregará una copia a todo el personal autorizado con tareas de responsabilidad asignadas.

1.- Examinar los peligros

Examinar la lista de peligros en la evaluación de riesgos y decidir el nivel de riesgo que dichos peligros plantean. Marcar aquéllos que concurran en la prueba. Pensar en qué otros peligros específicos puedan surgir en circunstancias particulares, y añadir detalles de ellos donde corresponda.

2.- Decidir qué medidas se van a utilizar para mitigar los peligros identificados

¿Qué precauciones se van a poner en marcha o ya se han puesto en marcha para mitigar los riesgos de los peligros identificados? Ejemplos de buenas prácticas se detallan en la tabla principal, y se deberían marcar aquéllas que vayan a utilizar. Se debería añadir cualquier otro ítem que se vaya a utilizar específicamente en la prueba. Hay que dar prioridad a aquellos riesgos que afecten a gran número de personas y/o puedan resultar en daños graves. Hay que considerar el impacto de la edad de los participantes en los riesgos identificados. ¿Es posible:

- Eliminar completamente el riesgo completamente (salvo los eventuales peligros inherentes a la orientación?
- Buscar una opción con menos riesgo? Por ejemplo, trazar alrededor de la zona.
- Evitar el acceso a un peligro (mediante vigilancia)?
- Organizar las cosas para reducir la exposición al peligro?

3.- Asignar responsabilidades

La responsabilidad sobre cada una de las acciones identificadas debe ser asignada a una persona en concreto.

Medidas genéricas para reducir riesgos / tratar heridos

La siguiente lista es de medidas genéricas de prevención en materia de seguridad/asistencia médica, que podrían aplicarse a cualquiera de los peligros identificados. La gravedad del riesgo y el número de participantes en la prueba determinarán el nivel de cobertura requerido.

Heridas y enfermedades

Botiquín básico organización. Protección Civil de Arteixo. Hospital San Rafael (A Coruña).

Participantes perdidos

Medidas preventivas: recuento de tarjetas, comprobación del sistema electrónico, repaso de la lista de salidas, organización de búsqueda con personal específico, lista de teléfonos de contacto del personal autorizado principal.

Grado de riesgo planteado por la fuente de peligro			Medidas para mitigar los riesgos	Acciones a realizar por (nombre, en su caso)
Riesgo bajo	Riesgo medio	Riesgo alto		
Terreno peligroso fuera de los recorridos <input type="checkbox"/> Acantilados o canteras <input type="checkbox"/> Valles profundos, pendientes pronunciadas, etc. <input type="checkbox"/> Ríos, arroyos, agua estancada, etc. <input type="checkbox"/> Zonas pantanosas <input type="checkbox"/> Terreno rocoso o pedregoso <input type="checkbox"/> Zonas militares <input type="checkbox"/> Galerías mineras, cuevas, etc. <input type="checkbox"/> Agujeros profundos <input type="checkbox"/> Límites no obvios de la zona cartografiada	Terreno peligroso paralelo a la dirección de los recorridos <input type="checkbox"/> Acantilados o canteras <input type="checkbox"/> Valles profundos, pendientes pronunciadas, etc. <input type="checkbox"/> Ríos, arroyos, agua estancada, etc. <input type="checkbox"/> Zonas pantanosas <input type="checkbox"/> Terreno rocoso o pedregoso <input type="checkbox"/> Zonas militares <input type="checkbox"/> Galerías mineras, cuevas, etc. <input type="checkbox"/> Agujeros profundos <input type="checkbox"/> Límites no obvios de la zona cartografiada	Los recorridos cruzan por terreno peligroso <input type="checkbox"/> Acantilados o canteras <input type="checkbox"/> Valles profundos, pendientes pronunciadas, etc. <input type="checkbox"/> Ríos, arroyos, agua estancada, etc. <input type="checkbox"/> Zonas pantanosas <input type="checkbox"/> Terreno rocoso o pedregoso <input type="checkbox"/> Zonas militares <input type="checkbox"/> Galerías mineras, cuevas, etc. <input type="checkbox"/> Agujeros profundos <input type="checkbox"/> Límites no obvios de la zona cartografiada	<input checked="" type="checkbox"/> Recorridos trazados para evitar el terreno peligroso <input checked="" type="checkbox"/> Recorridos apropiados al nivel de los participantes esperados <input checked="" type="checkbox"/> Balizado con cinta de los puntos peligrosos <input checked="" type="checkbox"/> Detalle de los riesgos en la información de la carrera <input checked="" type="checkbox"/> Detalle de los riesgos sobreimpresionado en los mapas <input checked="" type="checkbox"/> Avisos en la salida	- Trazador de los recorridos - Colocadores de balizas - Responsable de salidas
Existe un punto de paso seguro sobre los obstáculos de origen humano <input type="checkbox"/> Cruce de carreteras <input type="checkbox"/> Vías de tren <input type="checkbox"/> Paso de vallas y muros <input type="checkbox"/> Canales <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	Los participantes deben cruzar obstáculos menores de origen humano <input type="checkbox"/> Cruce de carreteras <input type="checkbox"/> Vías de tren <input type="checkbox"/> Paso de vallas y muros <input type="checkbox"/> Canales <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	Los participantes deben cruzar obstáculos importantes de origen humano <input type="checkbox"/> Cruce de carreteras <input type="checkbox"/> Vías de tren <input type="checkbox"/> Paso de vallas y muros <input type="checkbox"/> Canales <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	<input type="checkbox"/> Recorridos trazados para evitar los puntos peligrosos <input type="checkbox"/> Preparar puntos de paso temporales <input type="checkbox"/> Preparar puntos de paso cronometrados <input type="checkbox"/> Vigilantes en puntos de paso <input type="checkbox"/> Información a los participantes <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	- Trazador de los recorridos - Personal habilitado de seguridad
No hay otras actividades en la zona de carrera <input type="checkbox"/> Trabajos forestales <input checked="" type="checkbox"/> Motos <input type="checkbox"/> Ciclistas <input type="checkbox"/> Gente a caballo <input type="checkbox"/> Tiro al plato <input type="checkbox"/> Golfistas <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	Hay otras actividades en partes acotadas de la zona de carrera <input type="checkbox"/> Trabajos forestales <input type="checkbox"/> Motos <input type="checkbox"/> Ciclistas <input type="checkbox"/> Gente a caballo <input type="checkbox"/> Tiro al plato <input type="checkbox"/> Golfistas <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	Hay otras actividades partes amplias de la zona de carrera <input type="checkbox"/> Trabajos forestales <input type="checkbox"/> Motos <input type="checkbox"/> Ciclistas <input type="checkbox"/> Gente a caballo <input type="checkbox"/> Tiro al plato <input type="checkbox"/> Golfistas <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	<input checked="" type="checkbox"/> Recorridos trazados para evitar las zonas definidas <input checked="" type="checkbox"/> Carteles avisando a los otros usuarios de la zona antes de la prueba <input checked="" type="checkbox"/> Información a los participantes <input type="checkbox"/> Información en los mapas <input type="checkbox"/> Avisos en la salida <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	- Trazador de los recorridos - Responsable de salidas
No se esperan condiciones meteorológicas adversas <input type="checkbox"/> Nieve, granizo, hielo <input type="checkbox"/> Frío <input type="checkbox"/> Viento <input type="checkbox"/> Lluvia <input type="checkbox"/> Sol y calor <input type="checkbox"/> Oscuridad <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	Es posible que haya condiciones meteorológicas adversas, pero la prueba no tiene lugar en la zona expuesta <input type="checkbox"/> Nieve, granizo, hielo <input type="checkbox"/> Frío <input type="checkbox"/> Viento <input type="checkbox"/> Lluvia <input type="checkbox"/> Sol y calor <input type="checkbox"/> Oscuridad <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	Es posible que haya condiciones meteorológicas adversas, y la carrera tiene lugar en la zona expuesta <input type="checkbox"/> Nieve, granizo, hielo <input type="checkbox"/> Frío <input type="checkbox"/> Viento <input checked="" type="checkbox"/> Lluvia <input type="checkbox"/> Sol y calor <input type="checkbox"/> Oscuridad <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	<input type="checkbox"/> Se dispone de recorridos alternativos para mal tiempo <input type="checkbox"/> Punto de primeros auxilios en carrera <input checked="" type="checkbox"/> Obligatorio el uso de chubasquero <input type="checkbox"/> Punto de avituallamiento con bebida <input type="checkbox"/> Linternas y/o alumbrado disponible <input type="checkbox"/> Criterios para la cancelación de la carrera <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	- Responsable de salidas
Otros posibles factores de riesgo (bajo) <input type="checkbox"/> Peligros eléctricos (ordenadores, generadores, etc.) <input type="checkbox"/> Heridas producidas por bastones <input type="checkbox"/> Perros <input type="checkbox"/> Animales y ganado <input type="checkbox"/> Peligros de tráfico (p.ej. entrada de aparcamiento, puntos de carga/descarga, buses, puntos de giro de vehículos) <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	Otros posibles factores de riesgo (medio) <input type="checkbox"/> Peligros eléctricos (ordenadores, generadores, etc.) <input type="checkbox"/> Heridas producidas por bastones <input type="checkbox"/> Perros <input type="checkbox"/> Animales y ganado <input type="checkbox"/> Peligros de tráfico (p.ej. entrada de aparcamiento, puntos de carga/descarga, buses, puntos de giro de vehículos) <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	Otros posibles factores de riesgo (alto) <input type="checkbox"/> Peligros eléctricos (ordenadores, generadores, etc.) <input type="checkbox"/> Heridas producidas por bastones <input type="checkbox"/> Perros <input type="checkbox"/> Animales y ganado <input type="checkbox"/> Peligros de tráfico (p.ej. entrada de aparcamiento, puntos de carga/descarga, buses, puntos de giro de vehículos) <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	<input type="checkbox"/> Personal habilitado con conocimientos y experiencia <input type="checkbox"/> No se permite el uso de bastones (o, si se permite, con protectores) <input type="checkbox"/> Heridas producidas por bastones <input type="checkbox"/> Balizado de zonas peligrosas <input checked="" type="checkbox"/> Consulta con la policía y propietarios sobre la gestión del tráfico <input type="checkbox"/> Información a los participantes <input type="checkbox"/> Se dispone de un plan de rescate <input type="checkbox"/> Otros (especificar)	

ANEXO VIII. CONVENCION DE LEIBNITZ

Nosotros, los Miembros de la IOF asistentes a la 20ª Asamblea General de la IOF en Leibnitz, Austria, el 4 de agosto de 2000, declaramos que:

«Es de importancia decisiva elevar el perfil del deporte para promover la difusión de la orientación entre más personas y nuevas áreas, y para incluir la orientación en los Juegos Olímpicos». Los principales vehículos para conseguir esto son:

- Organizar pruebas de orientación atractivas y excitantes, que sean de alta calidad para competidores, responsables, medios de comunicación, espectadores, patrocinadores y socios externos.
- Hacer eventos IOF atractivos para la televisión e Internet

Aspiramos a:

- Aumentar la visibilidad de nuestro deporte, organizando nuestras pruebas más cerca de donde está la gente
- Hacer nuestros centros de las pruebas más atractivos, dando mayor atención al diseño y a la calidad de las instalaciones
- Mejorar la atmósfera y la emoción del centro de la prueba, poniendo tanto la salida como la meta en el centro
- Aumentar la cobertura televisiva y de otros medios de comunicación, asegurando que nuestras pruebas dan más y mejores oportunidades de producir programas deportivos emocionantes
- Mejorar los servicios de los medios de comunicación, satisfaciendo mejor las necesidades de los representantes de los medios de comunicación (en términos de instalaciones de comunicación, acceso a los corredores en la salida/meta y en el bosque, continua información de tiempos intermedios, comida y bebidas, etc.)
- Prestar más atención a la promoción de nuestros patrocinadores y socios externos en relación con las pruebas IOF

Nosotros, los Miembros de la IOF, esperamos que estas medidas serán consideradas por todos los futuros organizadores de pruebas IOF».

THE LEIBNITZ CONVENTION

We, the Members of the IOF, attending the 20th IOF General Assembly in Leibnitz, Austria, on the 4 August 2000, hereby declare that

«It is of decisive importance to raise the profile of the sport to further the spread of orienteering to more people and new areas, and to get orienteering into the Olympic Games. The main vehicles to achieve this are:

- to organise attractive and exciting orienteering events which are of high quality for competitors, officials, media, spectators, sponsors, and external partners
- to make IOF events attractive for TV and Internet

We shall aim to:

- increase the visibility of our sport by organising our events closer to where people are
- make our event centres more attractive by giving increased attention to the design and quality of installations
- improve the event centre atmosphere, and the excitement, by having both start and finish at the centre
- increase television and other media coverage by ensuring that our events provide more and better opportunities for producing thrilling sports programmes
- improve media service by better catering for the needs of media representatives (in terms of communication facilities, access to runners at start/finish and in the forest, continuous intermediate time information, food and beverages, etc)
- pay more attention to promoting our sponsors and external partners in connection with our IOF events

We, the Members of the IOF, expect that these measures shall be considered by all future organisers of IOF events».

ANEXO IX. MEDIO AMBIENTE

Resolución de la IOF sobre cuidado del entorno natural

En su reunión del 12 al 14 de Abril de 1996, el Consejo de la Federación Internacional de Orientación, haciéndose eco de la importancia de mantener la tradicional actitud protectora del medioambiente de todos los orientadores, y de acuerdo con la resolución sobre medioambiente del GAISF el 26 de octubre de 1995, adoptó los siguientes principios:

- Continuar atentos a la necesidad de preservar un medioambiente sano e integrar este principio en la conducta fundamental de la orientación.
- Asegurar que los reglamentos de orientación y la mejor práctica en la organización de pruebas esta de acuerdo con los principios de respeto al entorno natural y la protección de la flora y la fauna.
- Cooperar con los propietarios de los terrenos, las autoridades gubernamentales y las organizaciones de defensa del medioambiente para definir la mejor forma de actuar.
- Adoptar un cuidado particular en observar las normativas locales sobre protección medioambiental, para mantener el carácter no contaminante de la orientación y tomar medidas adecuadas para evitar la polución.
- Incluir la buena práctica medioambiental en los planes teóricos y sesiones de entrenamiento de deportistas y técnicos.
- Aumentar el conocimiento de las federaciones autonómicas sobre los problemas medioambientales globales de tal forma que estas puedan adoptar, aplicar y difundir principios para salvaguardar un empleo sensible de las áreas rurales por parte de los orientadores.
- Recomendar a las federaciones autonómicas que preparen documentos con líneas maestras sobre buena práctica medioambiental con los contenidos específicos aplicables a sus comunidades.

ANEXO X. ANULACIÓN DE RECORRIDOS Y AJUSTE DE RESULTADOS

1.- Si se descubre un problema, especialmente en relación con un punto de control desaparecido o mal situado, el Organizador debe intentar corregirlo tan pronto como sea posible.

2.- Si un competidor se encuentra con un problema en un punto de control, especialmente en relación con un punto de control desaparecido o mal situado, por duro que pueda parecer, debe esforzarse en continuar la carrera sin prejuzgar el resultado de una queja o decisión sobre el problema.

3.- Si se ha presentado una queja sobre la justicia o limpieza de un recorrido, entonces el Organizador debe tomar una decisión, sobre si permitir que se mantengan los resultados de la carrera, ajustar los resultados o anular el recorrido.

4.- Qué medida adoptar debería depender de la gravedad del problema que provocó la queja, del efecto que el problema pudiera tener en la carrera y del carácter de la prueba.

5.- Un problema grave puede consistir en un punto de control desaparecido, o mal situado hasta el punto que no pueda ser encontrado cerca de, y claramente visible desde, la ubicación correcta.

6.- Si el problema tiene un efecto mínimo en la carrera no debería adoptarse ninguna medida.

7.- Si puede concluirse que un problema grave no ha afectado a los mejores corredores de una carrera, entonces no debería adoptarse ninguna medida, puesto que los ganadores de la carrera serán determinados entre los que han completado la carrera en cuestión en el tiempo más rápido. Cuántos corredores deban ser considerados los mejores corredores puede variar, pues depende del carácter de la prueba y del número total de competidores en esa carrera. Determinar si uno o más de los mejores corredores ha quedado afectado o no por el problema, puede verificarse comparando tiempos de carrera antes y después de eliminar los parciales anterior y posterior al problema. Si la posición en la carrera de un mejor competidor es más baja en la lista de resultados no ajustados que en la de resultados ajustados, entonces podría considerarse que la carrera ha quedado gravemente afectada.

8.- Si se considera que el problema ha afectado al resultado de una carrera, según el criterio anterior, entonces la solución recomendada es anular la carrera. Aunque siempre es indeseable anular una carrera, habrá circunstancias, particularmente en una carrera importante, en que no sea apropiada otra consecuencia.

9.- Una alternativa a la anulación es permitir que se mantengan los resultados, y esto sería lo recomendable si se creyese que un problema en un recorrido no ha afectado significativamente al resultado de la carrera. Si se identifica un problema grave, pero se considera que no ha afectado significativamente al resultado de la carrera, entonces deberían publicarse los resultados sin ajuste, además de reincorporar a los competidores

que no marcaron un punto de control que estaba desaparecido o mal situado cuando lo alcanzaron.

10.- En línea con la política de la IOF, la eliminación de parciales no debe considerarse como una opción. Aunque eliminar parciales puede parecer una solución justa, hacer esto no transforma una carrera injusta en una carrera justa, y por lo tanto esta medida no debería adoptarse sin darle una consideración rigurosa en cuanto a su justicia. Para pruebas de nivel inferior, la opción de eliminar los parciales anterior y posterior de un punto de control problemático puede considerarse como una posible solución, aunque la decisión de ajustar o no los resultados no debe tomarse a la ligera, ni siquiera en este caso, porque eliminar parciales puede tener efectos dramáticos en el resultado de la carrera, y puede no estar justificada, si sólo están afectados unos pocos competidores.