

REGLAMENTO DE ORIENTACIÓN

FEGADO 2021

O-Pie | MTBO | Trail-O

(Aprobado en Asamblea General de 18 enero 2014, modificado en Asamblea General de 29 noviembre 2014, en reunión de 16 enero 2016, en Asamblea General de 21 enero 2018, en reunión de 14 diciembre 2019, en Asamblea General de 21 diciembre 2019, **en reunión de 12 diciembre 2020 y en Asamblea General de 19 diciembre 2020**).

ÍNDICE

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

Artículo 23. Tarjetas de control e instrumentos de marcado	19
Artículo 24. Equipo	22
Artículo 25. Salida.....	23
Artículo 26. Meta y toma de tiempos	24
Artículo 27. Resultados	26
Artículo 28. Premios.....	27
Artículo 29. Juego limpio	28
Artículo 30. Quejas.....	30
Artículo 31. Reclamaciones.....	30
Artículo 32. Jurado Técnico	30
Artículo 33. Apelaciones y Comité de Competición	31
Artículo 34. El Juez Controlador y control de la prueba.....	32
Artículo 35. Ficha organización prueba	33
Artículo 36. Publicidad y patrocinadores	33
Artículo 37. Servicios para la prensa.....	33
ANEXO I. RECORRIDOS Y CATEGORÍAS	35
ANEXO II. FICHA ORGANIZACIÓN PRUEBA	36
ANEXO III. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS.....	38
ANEXO IV. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DEL TRAZADO DE RECORRIDOS	39
ANEXO V. SISTEMAS DE CONTROL DE PASO AUTORIZADOS	46
ANEXO VI. MODELO MEMORIA PRUEBA (A ADJUNTAR CON SOLICITUD).....	48
ANEXO VII. FORMULARIO EVALUACIÓN PREVENCIÓN RIESGOS EVALUACIÓN DE RIESGOS .51	
ANEXO VIII. CONVENCIÓN DE LEIBNITZ.....	54
ANEXO IX. MEDIO AMBIENTE	56
ANEXO X. ANULACIÓN DE RECORRIDOS Y AJUSTE DE RESULTADOS	57
ANEXO XI: PRINCIPIOS PARA EL TRAZADO DE RECORRIDOS EN TRAIL-O.....	59
ANEXO XII: REGLAMENTO DE COMPETICIÓN PARA ORIENTACIÓN DE TRAIL-O EN FORMATO TEMP-O.....	67

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.

En Trail-O los competidores pasan por un número de puntos de control marcados en el terreno, por lo general en una secuencia fija y dentro de un límite de tiempo máximo para finalizar todo el recorrido. Usan el mapa y con la ayuda de una brújula, eligen entre un número de balizas, cuál es la que corresponde con el centro de un círculo impreso, y la definición de la descripción del control. Esta decisión debe ser registrada.

4.2. Los tipos de orientación pueden distinguirse por:

- El tipo de movimiento: a pie, en esquís, en bicicleta, otros tipos.

- En Trail-O: A pie; en silla de ruedas, ya sea manual o eléctrica; en bicicleta, triciclo o triciclo aerodinámico (handcycle); Otros medios reconocidos para la ayuda a la movilidad. No están permitidos los vehículos con motor de combustión, ni cualquier vehículo alimentado por baterías diseñado para más de un ocupante.

- 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: ultrascore-rogaine, ultralarga, larga distancia, media distancia, sprint, y otras distancias.
- En Trail-O el formato de la prueba podrá ser: PRE-O (donde hay controles con mapa por camino sin cronometrar y también hay unos pocos controles cronometrados). TEMP-O (donde la prueba consta solamente de controles cronometrados).

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 **la entidad deportiva o persona física o jurídica a quien sea adjudicado.**

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 **las entidades deportivas o personas físicas o jurídicas a quienes sean adjudicadas.**

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 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 organizador.

4.9. (Sin contenido)

4.10. (Sin contenido).

4.11. (Sin contenido).

4.12. 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. Los competidores participan en la prueba bajo su propia responsabilidad, asumiendo los riesgos inherentes a las carreras de orientación.

En el caso de los menores de edad y personas con escasa experiencia, además, los clubes respectivos son los responsables de asignar a sus corredores el recorrido apropiado a su nivel físico y técnico, debiendo, en su caso, proceder a inscribirlos en las categorías de iniciación o en recorridos fuera de competición.

La FEGADO y el organizador, durante el planeamiento y el desarrollo de la prueba ponen todos los medios a su alcance para que los participantes no corran riesgos ni sufran ningún daño, pero la responsabilidad en cuanto a la falta de previsión o asunción de riesgos es de los propios participantes.

La Organización no será responsable de las consecuencias que se deriven de la suspensión de la prueba, una vez iniciada la misma, porque las circunstancias así lo aconsejen, ni de las anomalías que se produzcan por causas ajenas a su control, tales como incendios, inclemencias meteorológicas, crecidas de caudal de los ríos, etc. Durante el desarrollo de la competición, la Organización se reserva el derecho, previa consulta al servicio de asistencia sanitaria, de prohibir continuar en la misma a cualquier participante que no esté en condiciones de poder efectuarla.

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-dopaje 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. También pueden optar otras entidades deportivas o personas físicas o jurídicas.

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.

En la competición de Orientación de TRAIL-O, la categoría se establece por la capacidad física de los competidores, independientemente de su edad y sexo:

- **OPEN:** Participan los competidores sin una discapacidad física permanente y los discapacitados que lo deseen.
- **Paralímpica:** Sólo participan los competidores con una discapacidad física permanente, que reduzca significativamente su movilidad en los términos indicados por la IOF. Los competidores en la categoría Paralímpica, deberán presentar a la FEDO, por lo menos ocho semanas antes de la competición, un formulario de elegibilidad[1] (disponible en <http://www.fedo.org/web/>) completado por un médico. Una vez aprobado, será publicado un certificado autenticando de su condición paralímpica. El certificado de elegibilidad debe ser enviado a los organizadores del evento, con el formulario de inscripción definitiva.
- [1] Se dice de la persona que cumple los requisitos para competir en la categoría Paralímpica.

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.a. 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.

9.1.b. Podrán participar en categorías oficiales con licencia de prueba aquellos deportistas con licencia de temporada en otras federaciones deportivas gallegas con las que la FEGADO tenga un convenio de colaboración en materia de participación en pruebas oficiales, pero sin entrar en ranking de la liga correspondiente.

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).

9.6. En Trail-O, los competidores de PRE-O con movilidad reducida, que, durante la competición, requieran la asistencia física de un acompañante válido, deberán informar de ello a los organizadores, en el momento de inscribirse para el evento. El organizador deberá adoptar las medidas oportunas, para prestar cada tipo de asistencia. En el área de competición, no se permite a los competidores ir acompañados por sus asistentes personales o del equipo nacional. Sin embargo, en casos excepcionales y con el consentimiento del Juez Controlador del evento, se permite a los competidores ir acompañados por su propia asistencia médica o para aquellos con capacidades de comunicación restringidas, de un "intérprete" familiarizado con su código de comunicación. Los acompañantes no deben ayudar de ninguna manera con la lectura de mapa, la identificación del emplazamiento del control, el análisis o el proceso de selección, ni perturbar la concentración de cualquier competidor.

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.

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

12.4. (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. Se recomienda a las organizaciones ampliar el horario de salida en la categoría de Iniciación Corta para aquellos deportistas que han participado en las categorías oficiales antes de salir acompañando a los menores.

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 camino 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 causará 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.

17.10. El terreno será elegido de manera que los competidores con menor movilidad, la persona limitada y propulsada por una silla de ruedas baja y la persona que camina lentamente y con dificultad, puedan realizar el recorrido dentro del límite de tiempo máximo, usando asistencia oficial donde sea proporcionada.

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.

En Trail-O el mapa del recorrido, no se mostrará la situación ni el detalle del terreno de los controles cronometrados, para evitar que los competidores puedan estudiarlo, mientras esperan a ser llamados al control cronometrado.

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 las especificaciones técnicas de trazados de la FEGADO (ANEXO III. Especificaciones Técnicas y ANEXO IV. Principios Fundamentales del Trazado de Recorridos), así como lo principios, bases y demás consideraciones contenidos en los Reglamentos y Normativas de Liga FEDO.

En Trail-O también los principios IOF para el trazado de pruebas de orientación de Trail-O.

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.

En Trail-O deberán ser puestas a prueba las habilidades en la lectura de mapas e interpretación del terreno, y la concentración de los competidores, así como, en los controles cronometrados, la rapidez en la toma de decisiones. Los recorridos proporcionarán una gama de diversas técnicas de orientación de TRAIL-O.

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.

En Trail-O, la duración de las pruebas normalmente no deberían exceder de 2.5 horas. La longitud de las pruebas normalmente no deberían exceder de 2.500 m., y vendrá dada por la distancia entre la salida y la meta, teniendo en cuenta el recorrido que va a ser seguido por los competidores.

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.

En Trail-O, el desnivel total será dado como el desnivel acumulado en metros a lo largo del recorrido. El desnivel de una prueba (pendiente longitudinal) no deberá exceder del 14% en tramos de más de 20 metros. Una pendiente transversal no debería ser mayor al 8%.

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.

19.13. En Trail-O cualquier ruta no transitable por todos los usuarios de sillas de ruedas, debido a la anchura, raíces que sobresalgan, árboles caídos u otra superficie inadecuada, debe estar prohibida a todos y marcada en el terreno por cintas.

Artículo 20. Áreas prohibidas y rutas

20.1. Las normas dictadas por la Federación u 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 (¡) 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 y/o Trac-Trac como instrumento de seguimiento para organización y jueces, no sólo con finalidad preventiva o de seguridad, sino también probatoria, en su caso.

20.10. En el área de competición, se consideran fuera de límites todos los terrenos situados fuera de los caminos (pistas), a menos que se indique lo contrario en la información, la marcada en el mapa y, si fuera necesario, la marcada en el suelo. Además, determinadas rutas y áreas que normalmente se permiten, pueden ser declaradas fuera de límites, según se describa en la información y, si es necesario, marcado en el mapa y el terreno. Podrán ser descalificados los competidores que deliberadamente entren en un área prohibida.

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.

21.5. En Trail-O:

- En la columna "B" se indicará mediante letras, el número de telas de balizas de un grupo (por ejemplo: A-C para 3 balizas).
- Cuando sea necesario indicar la dirección aproximada para visualizar un grupo de control, en la columna "H" se colocará una flecha ordinaria de dirección de una brújula.
- Las descripciones de control incluirán el tiempo máximo permitido para realizar el recorrido.

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.

22.11. En Trail-O, las telas de las balizas serán colgadas, de manera que desde las inmediaciones al punto de decisión, todas sean visibles (al menos 1/3 de cada baliza) para los competidores. Normalmente, una baliza podrá estar colocada en el elemento característico del terreno, coincidiendo en el mapa con el centro del círculo y correctamente descrita, pero en las competiciones a nivel elite, está permitido no tener una baliza situada de esa manera (respuesta Z).

22.12. En Trail-O, las telas de las balizas serán colgadas a una altura normal, en cualquiera de los grupos de balizas.

22.13. En Trail-O, a lo largo de un recorrido, cada punto de decisión está asociado a un grupo de balizas. El punto de decisión estará marcado en el terreno, pero no aparecerá en el mapa. En una competición donde tienen lugar varias pruebas simultáneamente o compiten varias categorías, en cada piqueta de un punto de decisión se indicará en qué pruebas o categorías interviene.

22.14. En Trail-O, las telas de las balizas son designadas de izquierda a derecha, sin tener en cuenta la profundidad de campo de visión 'A', 'B'... 'E' desde el punto de decisión, y dicha designación no debe cambiar, aunque las balizas se miren desde el interior de una imaginaria ventana de 1 x 1 m, centrada sobre el poste del punto de decisión. La decisión, así como cuál baliza es cuál, se realiza desde este punto.

22.15. En Trail-O, en cuanto a la estación y los controles cronometrados:

22.15.1. Una estación de PRE-O de Controles Cronometrados puede estar compuesta de 1 ó 2 controles cronometrados.

22.15.2. En una competición, por lo menos se incluirán dos controles cronometrados. Éstos pueden ser colocados en cualquier parte del recorrido; pero es deseable que por lo menos uno de los dos, se encuentre antes de la salida o después de la pre-meta.

22.15.3. Para responder un control cronometrado se utilizará una ventana del mapa empleado en el recorrido.

22.15.4. En cada estación, al competidor se le entrega en el orden establecido, tantas tarjetas independientes como controles cronometrados deba responder. Dichas ventanas estarán centradas en la tarjeta, justo encima o sobre ella figura una clara indicación de la dirección del norte magnético, debajo de cada ventana figura la descripción de control y debajo de ésta se encuentra el nº de estación y el nº de orden de cada control cronometrado. La escala y el intervalo de las curvas de nivel se colocarán donde permitan a la ventana quedar centrada en la tarjeta.

22.15.5. La ventana del mapa correspondiente a cada control cronometrado está plastificada y a la misma escala que el mapa del recorrido.

22.15.6. Las ventanas del mapa deberán ser cuadradas o circulares, situando el círculo de control exactamente en el centro del mapa que se vea por la ventana. Si el mapa es circular la ventana tendrá un diámetro entre 6 y 12 cm. y si fuera cuadrado sus lados medirán de 6 a 12 cm. de largo.

22.15.7. En la estación el competidor estará sentado en una posición fija, de modo que sean visibles todas las telas de las balizas y sus ubicaciones puedan ser confirmadas. Cuando comienza a contar el tiempo, se le da o coloca al competidor una ventana del mapa orientada hacia el control.

22.15.8. En cada control cronometrado se registra la respuesta del competidor y el tiempo que tarda en emitirla. El tiempo máximo permitido para responder un control cronometrado es de 30 segundos.

22.15.9. El cronometraje puede realizarse con dos cronómetros o aparatos electrónicos. En este último caso, el mapa se entrega al competidor, cuando suene la señal después de “picar” en el dispositivo electrónico.

22.15.10. En los controles cronometrados, el tiempo se detiene cuando se indica una respuesta clara. Esto puede ser señalando en un tablero o bien verbalmente usando el Alfabeto Fonético Internacional (Alfa, Bravo, Charlie, Delta, Eco, Fostrot y/o Zero). En las unidades electrónicas, con las “picadas” del competidor se registra automáticamente tanto la respuesta elegida como el tiempo. El trazador no diseñará un problema con respuesta “Ninguno / ZERO”.

22.15.11. A menos que se utilice grabación electrónica, habrá 2 cronometradores controlando los tiempos de ambos registros. Ambos tiempos serán redondeados a la baja hasta segundos enteros.

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 error en tarjeta, 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 Trac-Trac, 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 error en tarjeta, 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 error en tarjeta.

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.

23.14. En Trail-O, si se utiliza un sistema no-electrónico de marcado, la tarjeta de control será repartida con la antelación suficiente y debe satisfacer las siguientes especificaciones:

- EN PRE-O:
Debe estar hecha de un material resistente o estar protegida.
Cada celda de perforación tendrá una longitud mínima de 13 mm por cada lado.
A la vez que la tarjeta principal, automáticamente deberá marcarse un duplicado.
- En TEMP-O:
Debe hacerse un Duplicado de la Tarjeta Principal.

23.15. En Trail-O, si se utiliza un sistema no-electrónico de marcado, a los competidores se les proporcionará una tarjeta doble. La tarjeta completa será entregada a los delegados en la meta, y para tenerla como referencia, la segunda parte será devuelta al competidor, después de la salida del último competidor.

23.16. En Trail-O, los competidores registran sus elecciones en una estación de marcado, situada a corta distancia del cada punto de decisión. Si se utiliza un sistema no- electrónico de marcado, podrá ser proporcionada una sola pinza de perforación o permitir que cada competidor use una individual. Si se utiliza un sistema electrónico de marcado, debe ser proporcionado un punto de marcado de reserva. En cualquiera de los casos, debe ser usada una huella diferente al de los controles contiguos.

23.17. En Trail-O, cualquier control con ninguna o más de una respuesta registrada, o cuando ésta no sea identificable, se juzgará como incorrecta, a menos que se pueda establecer con certeza que el competidor visitó el control y que la falta o deterioro de la marca (caso de ser tarjeta manual) no fuera responsabilidad suya. En esta circunstancia excepcional, se pueden emplear otras evidencias para demostrar el paso del competidor, como la existencia de cámaras, o controladores en los puntos. En todos los demás casos, no se podrá aceptar que se pueda establecer con certeza que el competidor visitó el control. Esto estará sujeto a la confirmación por parte del Juez Controlador del Evento.

23.18. En Trail-O, no se permiten cambios en la respuesta registrada.

23.19. En Trail-O, las comprobaciones realizadas por el organizador, para confirmar que los competidores están completando los controles en el orden correcto, pueden ser hechas revisando tarjetas de control sobre el terreno de competición, como leyendo los datos de las unidades electrónicas. El organizador podrá marcar la tarjeta.

23.20. En Trail-O, serán descalificados los competidores que pierdan su tarjeta de control o dispositivo electrónico de perforación (pinza electrónica), así como los que intenten obtener ventaja de un marcado incorrecto.

Artículo 24. Equipo

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

24.2.a. 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.

24.2.b. La FEGADO pondrá a disposición de los organizadores un número suficiente de dorsales oficiales en blanco para uso de aquellos participantes que no tengan el suyo para la prueba.

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. **En Trail-O no están permitidas otras ayudas electrónicas o mecánicas que un podómetro y un reloj.**

24.4. Los competidores no podrán utilizar equipos de telecomunicaciones en las áreas de pre-salida y meta, salvo autorización expresa del Juez Controlador. Respecto a los dispositivos habilitados para GPS (relojes, ciclo-computadores, etc.) se podrán utilizar siempre que no tengan una visualización de mapa y no se utilicen para fines de navegación. En cualquier caso, la organización, con el visto bueno del Juez Controlador, podrá prohibir el uso de dicha tecnología. El organizador podrá exigir a los competidores que lleven un dispositivo de seguimiento y/o un registrador de datos GPS.

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 más 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. (Sin contenido)

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).

La ruta marcada hasta el mismo debe estar claramente balizada en el terreno y en el mapa/descripción de controles si se pretende obligar a todos los corredores a pasar por el triángulo de salida.

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.

En el último minuto, no está permitido mirar el mapa, pudiendo avanzar con el mismo en la mano hasta la línea de salida.

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.

25.8. 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.

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

25.10. 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.

25.11. 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.

25.12. 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.

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

25.14. 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 éste 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 a disposición de la organización, que deberán estar equipados para actuar, en la medida de lo posible, en cualquier punto del recorrido.

26.10. (Sin contenido).

26.11. En Trail-O, el tiempo empleado por el competidor en el/los tramo/os contabilizado/os del recorrido, no es relevante para el resultado de la competición, siempre que no supere el tiempo máximo establecido para dicho recorrido.

26.12. En Trail-O, los tiempos serán redondeados a la baja hasta minutos completos. Los tiempos podrán darse tanto en horas y minutos, como en minutos solamente.

26.13. En Trail-O, el organizador deberá establecer un tiempo máximo para cada recorrido, calculado 3 minutos para cada control, más 3 minutos cada 100 metros de recorrido. A criterio del Juez Controlador del Evento, puede establecer una prolongación del tiempo en función del desnivel, dificultad del terreno u otros factores. El Juez Controlador del Evento puede decidir la concesión de un tiempo adicional, para competidores con certificados de elegibilidad (categoría paralímpica).

26.14. En Trail-O, cualquier retraso sufrido por el competidor, en cualquier punto de la ruta, y que no sea por su culpa, debe ser registrado y deducido del tiempo total invertido por el competidor.

26.15. En Trail-O, si después de tener en cuenta cualquier retraso registrado, el competidor ha excedido el tiempo límite habrá incurrido en una falta. Ésta deberá ser una deducción de un punto, por cada unidad de 5 minutos que se haya retrasado.

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.

27.12. Cada control identificado correctamente (excluyendo los controles cronometrados) vale 1 punto.

27.13. En los controles cronometrados, una respuesta correcta entre 0-30 no implica penalización y el tiempo de respuesta se anota como tiempo tomado para responder. Una respuesta equivocada recibe una penalización de 60 segundos, que es añadida al tiempo tomado para responder. No responder dentro de los 30 segundos recibe una penalización de 60 segundos que es añadida a los 30 segundos.

27.14. El promedio de los dos tiempos registrados en cada control cronometrado, se calcula conservando las décimas al medio segundo. Si se utiliza un sistema electrónico de control, el tiempo se redondea a la baja al segundo más cercano.

27.15. Los tiempos registrados son acumulativos en todos los controles cronometrados de una competición. Con cronometraje manual, los tiempos totales deberían mostrar intervalos de medio segundo. Los competidores son clasificados de acuerdo a sus puntuaciones. A igualdad de puntos, los competidores se clasifican según sus tiempos acumulados en los controles cronometrados.

27.16. Cualquier control que sea considerado como injusto e invalidado por el Juez Controlador del Evento, es borrado de la competición para todo el mundo. El motivo de la invalidez debe visualizarse en la tabla de resultados.

27.17. Los resultados provisionales, que consiste en los puntos obtenidos y tiempos acumulados, durante la competición serán anunciados y expuestos en el área de meta o de reunión y se actualizarán cada 30 minutos.

27.18. Los resultados oficiales, incluyendo las respuestas correctas y las realizadas por los competidores en cada control, se publicarán no más tarde de 5 horas después de la última hora permitida de finalización, para el último competidor que ha tomado la salida. El mismo día de la competición, serán entregados a cada jefe de equipo y a los representantes de los medios de comunicación acreditados.

27.19. Si las finales de una competición con prueba de clasificación tienen lugar el mismo día, los resultados de la prueba de clasificación deben distribuirse no más tarde de los 30 minutos de la llegada del último competidor.

27.20. Los resultados oficiales incluirán la puntuación obtenida y los tiempos acumulados de todos los competidores que han tomado la salida. Una versión abreviada puede ponerse a disposición de los medios de comunicación.

27.21. Dos o más competidores con la misma puntuación y el mismo tiempo en los controles cronometrados, ocuparán el mismo puesto en el listado de resultados. La(s) siguiente(s) posición(es) al empate permanecerá vacante.

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. Tanto los orientadores como sus clubs que no se presenten en la entrega de trofeos para recibir sus premios perderán los puntos para los rankings individuales y de clubs.

Si por razón de fuerza mayor un orientador no pudiese asistir a la ceremonia de entrega de trofeos, podrá, previa comunicación al juez controlador, nombrar un representante de su mismo sexo y equipado con la uniformidad oficial del club correspondiente.

28.5. El horario de la ceremonia de entrega de trofeos se incluirá en el programa de todas las pruebas. Sobrepasada la hora fijada, cualquier corredor que tenga derecho a trofeo puede no quedarse a recogerlo comunicándolo al Juez Controlador de la prueba.

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, está prohibido ayudar o recibir ayuda de otros competidores. Es un deber de todos ayudar a los competidores accidentados.

29.4 El «dopaje» está 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 organizador debe anular una competición que en algún momento ha sido evidente la existencia de riesgo para los competidores. Dicha anulación será automática cuando la Secretaría Xeral para o Deporte decreta la suspensión de las competiciones deportivas al aire libre debido a fenómenos meteorológicos adversos.

El Juez Controlador, tras oír al menos al organizador, puede anular una competición en la que en algún momento.

- a) No se cumple la reglamentación deportiva vigente en el seno de la FEGADO.

- b) No se cumplen las condiciones que han motivado el correspondiente permiso de organización expedido por la FEGADO, en particular respecto a la obligación de realizar todos los trámites conducentes a la obtención de las autorizaciones necesarias, o respecto de la obligación de cumplir los protocolos federativos COVID-19.
- c) Ha sido evidente la existencia de competencia desleal entre 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 elevarla 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 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)

CAT.	DIST.	DESN.	TIEMPO ESPERADO	1º	2º	3º	MEDIO	NÚM. PART.
M-12								
F-12								
M-14								
F-14								
M-16								
F-16								
M-18								
F-18								
M-55								
F-55								
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 **camino**s. 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 claro), 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-45 y M/F-55: 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 señalizado 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:
 - a. Debe ser de material resistente y no exceder de 10 cm. X 21 cm. de tamaño.
 - b. Cada casilla debe medir al menos 18 mm. de lado.
 - c. 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:
 - a. 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.
 - b. 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).
 - c. 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 XXIX Liga Gallega de Carreras de Orientación (temporada 2020) de la Federación Gallega 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 Federación Gallega de 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 XXILIGA 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:	ORGANIZADOR	Evaluación revisada por:	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 concurren 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.

ANEXO VIII. CONVENCIÓN 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.

ANEXO XI: PRINCIPIOS PARA EL TRAZADO DE RECORRIDOS EN TRAIL-O.

1. INTRODUCCIÓN.

1.1 Declaración de intenciones:

a) El Campeonato de España de TRAIL-O (CETO) y la Liga Española de TRAIL-O (LETO) son las principales competiciones del año, son las que nos dan vida como comunidad de deportistas y amigos. Debe ser, por ello, la prioridad de la FEDO. Al organizar estas competiciones debe tenerse presente la importancia de los títulos que de ellas se derivan. Debe quedar muy clara la diferencia entre categorías absolutas y subcategorías.

b) La liga debe adaptarse para responder a las necesidades de todos los competidores y 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 categoría tiene su especificidad. Unas requieren más esmero técnico, y en otras para acertar con el equilibrio físico-técnico del trazado para los orientadores con menor movilidad.

d) La cortesía es la mínima contribución que el competidor 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 tú serás el organizador. La moderación, el respeto y la deportividad deben ser la esencia de nuestro deporte.

1.2 Propósito.

Estos principios tienen como objetivo establecer una norma común para la planificación de pruebas de TRAIL-O, a fin de garantizar la imparcialidad en la competición, para las personas con muy diferentes capacidades físicas.

1.3 Aplicación de estos principios.

En todos los eventos nacionales o internacionales de Orientación de TRAIL-O, las pruebas deben ser planeadas de acuerdo con estos principios. También deberían servir como orientación general, para la planificación de otros eventos competitivos de TRAIL-O.

Desarrollado para las personas que no tienen posibilidad de correr por un terreno irregular, la falta de velocidad es reemplazada por la necesidad de hacer una precisa relación entre el mapa y el terreno.

1.4 Orientaciones técnicas.

Se hará referencia a la edición actual del documento “Orientaciones Técnicas de la IOF”.

2. PRINCIPIOS BÁSICOS.

2.1 Definición de TRAIL-O.

TRAIL-O es una modalidad del deporte de Orientación en la cual los competidores siguen una ruta navegable, pasando por un número de puntos de decisión marcados sobre el terreno, y en una determinada secuencia. En cada punto interpretan el mapa para escoger cuál, si es que hay alguna, entre un número de telas de balizas de un grupo situadas sobre el terreno, representa a aquella que está definida por el centro de un círculo impreso en el mapa y la descripción de control. Los Cartógrafos, Trazadores y Controladores de competiciones importantes de Orientación a pie, en efecto han experimentado la TRAIL-O para preparar tales eventos. La TRAIL-O recoge esas habilidades y las incluye en una competición formal.

2.2 Objetivo de una buena planificación de recorridos.

El objetivo de un trazado es ofrecer a los competidores, unos recorridos correctamente diseñados para sus supuestas capacidades. Los resultados deben reflejar la habilidad técnica de los competidores.

2.3 Reglas de oro del trazador de recorridos.

El trazador debe tener presente los siguientes principios:

- El carácter único del TRAIL-O, así como la interpretación del mapa.
- La respuesta en cada control debe ser indiscutible.
- La imparcialidad de la competición.
- El disfrute del competidor.
- Trabajar estrechamente con otros delegados.
- Conseguir la integración con otras modalidades de orientación.
- La protección de la vida silvestre y del medio ambiente.
- Las necesidades de los medios de comunicación y de los espectadores.

2.3.1 El carácter único.

Cada modalidad del deporte de Orientación tiene su propio carácter. El carácter distintivo del TRAIL-O es la interpretación del mapa y relacionarlo con un terreno desconocido. Esto requiere de unas habilidades de orientación: lectura del mapa precisa, manejo de brújula, concentración en situaciones de estrés, rapidez en la toma de decisiones, interpretación de terreno natural y estimación de distancias.

2.3.2 Respuesta indiscutible.

¡La respuesta en cada control debe ser indiscutible! Siempre debe ser posible determinar la solución al problema, mediante la interpretación del mapa y del terreno. La solución no debe estar basada en lo que “yo

siento” o “yo creo”.

2.3.3 Imparcialidad.

La imparcialidad es un requisito básico de un deporte de competición. A no ser que se tome un gran cuidado en cada paso del trazado de recorridos y la situación de la prueba, la suerte puede convertirse fácilmente en un factor significativo dentro de las competiciones de TRAIL-O. El trazador debe considerar todos los factores para asegurar que la competición es justa y que todos los competidores se enfrentan con las mismas condiciones en cada parte del recorrido.

2.3.4 El disfrute del competidor.

La popularidad de la orientación sólo se puede incrementar, si los competidores están satisfechos con los recorridos que se les han proporcionado. Por consiguiente, es necesaria una cuidadosa planificación del trazado, para asegurar que los recorridos son apropiados en términos de longitud, dificultad física y técnica, posición de los controles, etc. Con respecto a esto, es particularmente importante que cada recorrido

sea el adecuado para los competidores que lo realicen, cualquiera que sea de su capacidad física.

2.3.5 Estrecha colaboración de los delegados.

El trazador debe trabajar estrechamente con el cartógrafo y el controlador. Como tal grado de integración es necesario, se recomienda que la cartografía, la planificación y el control, lo mejor es que sea realizados al mismo tiempo sobre el terreno. La comunicación con el organizador también necesita ser incrementada debido a una mayor implicación “en el bosque”.

2.3.6 Integración con otras disciplinas de la orientación.

La diversión de los competidores es mucho mayor, cuando la competición de TRAIL-O está asociada a un evento de Orientación a Pie. La cooperación entre los trazadores de los diferentes recorridos, puede asegurar que no haya ningún conflicto de intereses y que todos los competidores sean informados de la presencia de los otros. Se pueden añadir cintas azules a la tela de las balizas del TRAIL-O, para alertar a cualquier orientador a pie perdido, de que se encuentra en un lugar equivocado.

2.3.7 La vida silvestre y el medio ambiente.

El medio ambiente es sensible: la vida silvestre puede verse perturbada y el terreno al igual que la vegetación pueden sufrir si se sobreexplota. El medio ambiente, también incluye a la gente que vive en el área de competición, los muros, las vallas, tierra de cultivo, edificaciones y otras construcciones, etc..

Normalmente es posible encontrar la forma, de evitar la interferencia con las áreas más sensibles, sin causar perjuicio. La experiencia y los estudios han mostrado, que incluso los grandes eventos pueden ser organizados en áreas sensibles sin causar daños permanentes, si se toman las precauciones adecuadas y los recorridos están bien planificados.

Es muy importante que el trazador se asegure de que existe acceso al terreno elegido y de que las áreas más sensibles del terreno son descubiertas por adelantado.

Dado que los competidores de TRAIL-O permanecen siempre dentro de caminos, con frecuencia este tipo de competición es aceptada, durante épocas y en áreas, cuando y donde una competición de Orientación a Pie no esté permitida, por motivos de sensibilidad ecológica.

2.3.8 Medios de comunicación y espectadores.

La necesidad de dar una buena imagen pública del deporte de orientación, debería ser una cuestión de interés permanente para un trazador. El trazador debería

esforzarse por ofrecer a los espectadores y a la prensa la posibilidad de seguir lo más cerca posible, el progreso de una competición sin comprometer la imparcialidad deportiva.

3. EL RECORRIDO DE TRAIL-O.

3.1 El terreno.

El terreno debe elegirse de modo que los competidores con menos movilidad, las personas que se mueven en una silla de ruedas y las personas que caminan lentamente y con dificultad, puedan realizar el recorrido con facilidad, dentro del plazo máximo de tiempo.

Se deben tener en cuenta las condiciones en que se encuentra la ruta que ha de ser seguida y debe ser prohibida para todos cualquier ruta que no sea accesible para todos sin una alternativa viable.

Por ejemplo, un camino con escalones o con un árbol caído, no sería franqueable para la mayoría de los usuarios de sillas de ruedas, pero si hay una ruta paralela alternativa, se puede dejar que el competidor elija. Se debe comprobar que los caminos no tengan exceso de barro, arena, raíces y piedras, y se debe acondicionar si fuera necesario, para proporcionar una superficie razonablemente despejada para todos.

En general, la anchura aceptable de un camino es 1 m., (algunas plantas pueden invadir el camino en tramos cortos, pero deben ser eliminadas si las manos pudieran resultar gravemente arañadas por espinas o picadas por ortigas), de todas formas, es esencial que haya espacio para todos los tipos de sillas de ruedas / triciclos aerodinámicos (handcycle). Deben ser capaces de pasar y de maniobrar en los alrededores del control y si fuera necesario, deberían crearse a intervalos, áreas de hasta 3 m. de ancho. Cualquier camino inapropiado, en el mapa se puede indicar como fuera de límites, sobreimpresionando áreas entramadas o marcadas con cruces, y/o en el terreno mediante cintas indicadoras. En cualquier caso, deben ser observadas por todos los competidores.

Para competidores en sillas de ruedas sin ayuda, la inclinación máxima (pendiente longitudinal) es del 14% para no más de 20 metros. Una pendiente que se atravesase (pendiente lateral) no debe ser mayor al 8%. En cualquier ruta que supere estos límites, debe haber ayudantes (“empujadores”) en condiciones de proporcionar ayuda. Se debe considerar el uso de cuerdas, poleas y una silla de ruedas de repuesto, para los competidores ambulantes que no puedan superar las secciones empinadas.

El trazador de la prueba debe estar plenamente familiarizado con el terreno, antes de que él o ella planifique utilizar una ruta o la posición de cualquier punto de control.

El trazador también debe ser consciente, de que el día de la competición, las condiciones respecto del mapa y el terreno pueden ser diferentes, de las que existen en el momento de trazar los recorridos.

3.2 La salida

El área de salida debe estar situada y organizada de manera que:

- Exista un área de espera.

- Los competidores en espera no puedan ver el detalle de ningún grupo de controles.

El punto a partir del cual comienza la orientación, se marca sobre el terreno mediante una tela de baliza y sobre el mapa mediante un triángulo.

3.3 El recorrido

Los problemas a resolver son los elementos más importantes de un recorrido de TRAIL-O y, de largo, determinarán su calidad.

Los buenos problemas ofrecen a los competidores interesantes desafíos en la lectura del mapa. En el mismo recorrido, se debería ofrecer diferentes clases de problemas.

Un recorrido, es preferible que tenga pocos (no menos de 10) pero muy buenos puntos, que un mayor número de puntos de menor calidad.

3.3.1 Puntos de control.

El centro de cualquier círculo del control, estará dibujado en el mapa sobre un elemento característico, que pueda ser descrito con exactitud en las descripciones de control. Excepto en el caso de que la respuesta sea ZERO, sobre el terreno se situará una tela de baliza en dicho elemento característico. Desde la ruta que se ha de seguir, éste debe ser visible o su posición deducida, a partir de otros elementos característicos y la altura de la tela de las balizas. Las falsas telas de balizas, no es necesario que estén en los elementos característicos dibujados en el mapa.

Es particularmente importante, que el mapa plasme con fidelidad el terreno próximo a los controles, y que sean correctas la dirección y distancias desde todos los ángulos de visión posibles, incluyendo los que están detrás del competidor.

3.3.2 Puntos de decisión.

Los puntos de decisión deben ser visitados por los competidores en el orden establecido. Los puntos de decisión se marcarán sobre el terreno, pero no se mostrarán en el mapa.

Ningún competidor debe estar tentado a moverse por delante de esta marca, hacia el grupo de controles; si se considera necesario, se colocarán cintas en el terreno.

Los competidores ambulantes no podrán aproximarse más a la marca que los usuarios en silla de ruedas, ni podrán obtener una mejor visión alzándose a cualquier elemento característico por detrás del punto de decisión. Tal elemento característico debe ser precintado y calificado como fuera de límites para reforzar el cumplimiento de las reglas.

Lo más importante en un control, es que cualquier cosa relevante para la toma de la decisión, sea visible para cualquiera que esté sentado en una silla de ruedas baja y, además, que esto sea comprobado.

3.3.3 Controles cronometrados.

En la competición, al menos se deben incluir dos controles cronometrados, donde el tiempo de decisión es registrado. En el mapa del competidor, no debería proporcionar ninguna información, así como la localización de estos controles. Adicionalmente, si esos controles están situados a lo largo de la ruta de competición, deben ser eliminados del mapa todos los detalles en la proximidad de su área.

Lo ideal para los competidores experimentados de categoría elite, es que ambos deberían estar organizados, tanto al comienzo como al final de la competición, no teniéndolos en cuenta como parte del tiempo límite

para la realización del recorrido.

3.4 La tela de la baliza.

El equipamiento del control debe estar de acuerdo con el reglamento para eventos IOF.

La posición de todas las balizas en el conjunto debe estar cuidadosamente planificada. No es aceptable elegir la que ocupa el centro del círculo y situar posteriormente el resto de forma aleatoria en las proximidades.

Una tela de baliza debe estar colocada, de manera que los competidores puedan ver al menos un tercio de ella.

Sobre el terreno, las balizas deben colgarse a una altura normal (se sugiere que la parte inferior de la baliza esté a la altura de la rodilla o a 0,5 m.), para dejar ver la forma del terreno, tal y como se describe en el mapa. Cuando estén colgadas, el trazador y el controlador deben estar completamente de acuerdo, acerca de cuál de las balizas está en el centro del círculo y coincide con la descripción de control. Si desde el punto de vista en el camino, existe alguna duda de cuál de las balizas es la correcta, se debe alcanzar un acuerdo moviendo una o más balizas.

Las versiones ampliadas de los “mapas de soluciones” pueden ser de gran ayuda en el momento de situar la tela de las balizas.

3.4.1 Imparcialidad de los puntos de control.

El conjunto de controles debe ser visible, tanto para aquéllos que estén sentados a un nivel bajo sobre el terreno (0,8 m.) o estando de pie (hasta 2,2 m.) y no debe estar oculto por la vegetación. Los trazadores deben evaluar el control, agachándose a nivel del terreno.

Como regla general, la posición relativa de las balizas no debe cambiar, cuando se miren desde dentro de una ventana de 1 x 1 m, alrededor del poste del punto de decisión. La respuesta debe seguir siendo la misma, cuando se dé un paso a cada lado del poste o un paso hacia atrás, para permitir el posicionamiento de las sillas de ruedas.

Se debe comprobar la influencia en la visibilidad, provocada por el sol o la lluvia, a la misma hora del día en que la competición va a tener lugar. En los controles cronometrados es esencial que, sin tener que moverse a lo largo de la pista, sean visibles todas las balizas y las características relevantes del terreno. En otros controles, para interpretar el terreno puede que sea necesario realizar algún movimiento a lo largo del camino. De hecho, puede ser esencial para resolver el problema.

3.4.2 Proximidad de los puntos de control.

Cuando desde un punto de decisión, pueden verse la tela de las balizas de grupos contiguos, éstas deben ser separadas por cintas en el terreno o encintando el ángulo de visión desde el punto de decisión.

No está definida una distancia de separación mínima para las telas de las balizas. En caso de que dos o más balizas tengan la misma descripción, debe ser posible distinguir las con exactitud, tomando otros elementos característicos como referencia.

3.4.3 La descripción de control.

La posición del control con respecto a la característica mostrada en el mapa se define mediante la descripción de control.

La posición precisa sobre el terreno del elemento característico del control debe ser indiscutible, según lo definido por el centro del círculo en el mapa y la descripción de control. Los controles que no puedan ser

claramente definidos por los símbolos de control de la IOF es poco probable que sean convenientes.

La descripción de control puede aplicarse correctamente a más de una baliza.

Las descripciones de control no deben ser más detalladas de lo necesario. No está permitido usar descripciones compuestas con símbolos adicionales, que no puedan ser acomodados dentro de las columnas de la lista de descripción de control (por ejemplo, cara superior del cortado, parte oeste).

En la Columna B, se indicará mediante letras el número de telas de balizas de un grupo, (por ejemplo, A-C para 3 balizas).

Si la ruta no es evidente, en la columna H una flecha indicará la dirección en la que mirar al conjunto de balizas de un control. (Una flecha apuntando hacia el norte, indica que el competidor tiene que ver el grupo a su norte y por lo tanto, viajar por una ruta hacia el sur del círculo).

La flecha no debe ser un rumbo desde el punto de decisión hacia el centro del círculo. En un terreno abierto, donde las posiciones de varios controles pueden estar a la vista, desde la ruta que se ha de seguir, o cuando las posiciones de varios controles están muy próximas entre sí, una flecha en la columna H indicará el grupo de balizas relevante para el control.

3.5 La meta.

Al menos la parte final de la ruta hacia la línea de meta, debería ser una ruta obligatoriamente marcada.

3.6 El grado de dificultad.

Para cualquier clase de terreno y mapa, un trazador de pruebas puede planificar recorridos con un amplio rango de dificultad.

Se pueden establecer recorridos de diferentes niveles, prestando atención al posicionamiento de la tela de las balizas en un grupo y del punto de decisión.

Se debería prestar atención al nivel esperado de los competidores, su experiencia y habilidad para leer o entender hasta el más fino detalle del mapa. Cuando se trazan recorridos para principiantes y niños, es particularmente importante escoger el nivel de dificultad adecuado.

4. EL TRAZADOR DE RECORRIDOS.

La persona responsable del trazado de los recorridos debe tener el conocimiento y saber apreciar las cualidades de un buen recorrido, obtenido a partir de la experiencia personal. Él o ella también debe estar familiarizado con la teoría del

trazado de recorridos y saber apreciar los requerimientos especiales que se precisan, cuando se trata de competidores con amplias diferencias de movilidad.

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

El trazador de recorridos es responsable de los recorridos y el desarrollo de la competición desde la salida hasta la línea de meta. Debido a las ocasiones para cometer un error, los cuales pueden tener serias consecuencias en TRAIL-O, es mejor que el trazado, la cartografía y el control sean llevados a cabo sobre el terreno al mismo tiempo, a ser posible cuando la vegetación está baja. Una poda puede ser esencial para mejorar el acceso y la visibilidad, y se puede llevar a cabo en los días previos a la competición.

En principio, los controles pueden ser colocados en, o en asociación con cualquier elemento característico dibujado en el mapa, en un terreno con adecuada visibilidad, los controles pueden situarse sobre cualquier elemento característico impreso en el mapa, a condición de que el centro del círculo pueda determinarse mediante el uso de técnicas para precisar su situación y el elemento característico del control pueda ser correctamente descrito.

También es importante que el norte magnético sea correcto en el mapa utilizado para el recorrido. Si los competidores ponen de manifiesto importantes discrepancias magnéticas, puede hacer perder la confianza en el mapa.

Los círculos de control y los recorridos deben estar integrados en el mapa antes de ser impresos. Los círculos han de ser de 6 mm y el centrado debe ser de 0,2 mm o menos, para permitir el emplazamiento de una baliza dentro de 1 m o menos sobre el terreno. Con un mapa a escala 1:5000 ó 1:4000 elaborado con las especificaciones ISOM, las dimensiones de los símbolos son un 50% más grandes que para los mapas de orientación a pie a escala 1:15.000.

El intervalo recomendable entre curvas de nivel es de 2,5 m, pero se puede reducir en terrenos más llanos. Para mejorar la representación de un elemento característico, se puede incrementar la altura de una curva de nivel hasta en un 25%, siempre y cuando se mantengan las diferencias de altura relativas, entre los elementos característicos circundantes.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL Y EJEMPLOS.

Mucha de la información adicional aplicable a los controladores y competidores involucrados en competiciones de TRAIL-O se puede encontrar en los sitios web <http://www.fedo.org/web/>, www.orienteing.org y www.trailo.org.

ANEXO XII: REGLAMENTO DE COMPETICIÓN PARA ORIENTACIÓN DE TRAIL-O EN FORMATO TEMP-O

En este reglamento se detallan aquéllas reglas en las que la Orientación de TRAIL-O en formato TEMP-O difiere de la Orientación de TRAIL-O en formato PRE-O, por lo que se interpreta, que los capítulos sin mencionar en este reglamento son comunes para ambos formatos, así como las reglas de TRAIL-O no excluidas en los artículos de este reglamento.

ARTÍCULO 1. INSCRIPCIONES.

En TEMP-O son de aplicación las reglas del artículo 13 y la que a continuación se detalla.

1.1 En una competición de TEMP-O las Federaciones Autonómicas pueden incluir hasta 6 competidores.

ARTÍCULO 2. ORDEN DE SALIDA Y DISTRIBUCIÓN DE SERIES.

2.1 Las competiciones de TEMP-O con prueba de clasificación se componen de 2 recorridos: el primero es el de clasificación y el segundo es la final. En el recorrido de clasificación el orden de salida se establecerá al azar, estará compuesto aproximadamente de 20 a 30 controles distribuidos entre todas las estaciones de control y se clasificarán para la final los 15 mejores participantes. El recorrido de la final podrá iniciarse entre 2 y 4 horas después de que haya terminado la fase de clasificación, el orden de salida será el inverso a los resultados obtenidos en la clasificación y se compondrá de 10 a 15 controles distribuidos entre las estaciones de control.

ARTÍCULO 3. EL MAPA.

3.1 En la salida se entrega al orientador un mapa completo del recorrido para llegar a las estaciones de control, y en cada estación utiliza tantas ventanas del mapa (o mini-mapas) como controles cronometrados haya. Si la totalidad del recorrido entre la salida y la meta, fuera tan inequívoco que no hubiera posibilidad de salirse de la pista correcta, y estuviera perfectamente señalizado, entonces es opcional la entrega del mapa con el recorrido.

3.2 En el mapa del recorrido puede dibujarse todo el terreno que abarca aquél, aunque también puede representarse sólo el camino, con las referencias necesarias a

unos 50 m. a cada lado del mismo, para poder llegar a los puntos de espera de las estaciones. En ambos casos, se dibuja muy someramente el área abarcada por cada estación, se incluye el símbolo de la salida, el de meta y los círculos donde se encuentren los puntos de espera para el competidor, previos al acceso a cada estación de control.

3.3 En cada estación, al competidor se le entrega una serie de ventanas independientes del mapa, tantas como controles cronometrados deba responder en el orden establecido.

ARTÍCULO 4. LA ESTACIÓN Y LOS CONTROLES CRONOMETRADOS.

- 4.1 En TEMP-O cada control es un control cronometrado.
- 4.2 Un recorrido de TEMP-O puede tener un número de estaciones y controles cronometrados variables, donde suele ser constante la cantidad de éstos en cada estación del recorrido y en total no superan los 35-40. Las estaciones pueden estar colocadas en cualquier parte del recorrido y en las competiciones más relevantes puede haber 7-8 estaciones y unos 5 controles en cada una.
- 4.3 Cada estación estará compuesta entre 1 y 6 controles cronometrados, ideados en relación a un mismo grupo de balizas. Las balizas que se ven desde una estación de control se denominan grupo de control y pueden llegar a ser hasta 6, por lo que la denominación de las balizas puede llegar hasta la “F”.
- 4.4 En las competiciones de un campeonato, el trazador puede diseñar controles con respuesta “Ninguno / ZERO”, pero en este caso se comunicará en el boletín y en la reunión de los jefes de equipo.
- 4.5 Si la estación de control se compone de un solo control cronometrado, en el centro de una superficie rígida se monta la ventana del mapa. Justo encima de la ventana figura una clara indicación de la dirección del norte magnético e inmediatamente debajo de la ventana figura la descripción de control. Debajo de ésta se encuentra el nº de estación, la escala y el intervalo de las curvas de nivel y si hubiera espacio, las letras del alfabético fonético internacional necesarias para responder los problemas de dicha estación.
- 4.6 Una competición modelo tendrá al menos 3 grupos de control y un mínimo de 8 controles en total, los cuales serán organizados como tarde un día antes de la competición.
- 4.7 En cada estación de control habrá al menos dos Delegados. El Delegado Jefe dirige el procedimiento, entrega las ventanas del mapa y cronometra, mientras que el segundo Delegado recoge la hoja de control, cronometra y anota las respuestas y el tiempo.
- 4.8 El tiempo máximo permitido para responder un control cronometrado es de 30 segundos. El tiempo máximo permitido para responder en una estación es de 30 segundos por el nº de controles cronometrados de que se componga.
- 4.9 Si la respuesta correspondiente a cualquier control no se da en el plazo máximo total para una estación se registra como una respuesta incorrecta y recibe la correspondiente penalización de 30 segundos por control fallado.
- 4.10 En cada estación, el competidor responde sucesivamente los controles cronometrados sin que se interrumpa el cronometraje, hasta que se emite la última respuesta o finaliza el tiempo máximo de la estación. La respuesta tiene que ser clara y puede hacerse señalando en un tablero o bien verbalmente usando el alfabeto fonético internacional (Alfa, Bravo, Charlie, Delta, Eco, Foxtrot y Zero). En las unidades electrónicas, con las “picadas” del competidor se registra automáticamente tanto la respuesta elegida como el tiempo.
- 4.11 El competidor deberá responder los controles de cada estación en el orden correcto (el correlativo) y no se le permite mirar el mapa siguiente, antes de dar la respuesta anterior. El competidor es responsable de cambiar de un mapa a otro. Cuando los competidores no pueden hacer esto por razones de discapacidad, los organizadores proporcionarán la asistencia necesaria.

ARTÍCULO 5. LA PRUEBA.

5.1 Durante el recorrido y antes de cada estación de control, el competidor se encontrará unos “puntos de espera”, los cuales están dibujados en el mapa y materializados en el terreno mediante un cartel. La separación entre el punto de espera y la estación de control, como mínimo será la que imposibilite al competidor observar el grupo de balizas de dicha estación.

5.2 El competidor permanecerá en el punto de espera, hasta que mediante una señal visual o auditiva, el Delegado de estación de control le autorice el acceso a la misma. Ello sólo será cuando no haya ningún otro competidor en la estación y el material / personal que la compone, esté en disposición de iniciar de nuevo el procedimiento (balizas en posición, cronómetros a cero, etc.).

ARTÍCULO 6. LA COLOCACIÓN DE LOS CONTROLES Y SU EQUIPAMIENTO.

6.1 La posibilidad de utilizar hasta 6 balizas en cada control cronometrado, hace que el grupo de control ocupe mayor espacio, por lo que no hay restricción en la separación entre balizas contiguas, siempre y cuando el grupo de control mantenga la cohesión.

ARTÍCULO 7. LA TARJETA DE CONTROL Y LOS DISPOSITIVOS DE MARCADO.

7.1 Podrá utilizarse tanto el sistema tradicional de tarjeta de control, como los instrumentos electrónicos de marcado aprobados por la FEDO e IOF (Apéndice IV).

7.2 En cada estación sus delegados escriben las respuestas del competidor y el tiempo total que tarda en emitirlos.

7.3 Si se utiliza un sistema no-electrónico de marcado, la tarjeta de control será repartida con la antelación suficiente y debe satisfacer las siguientes especificaciones:

Debe estar hecha de un material resistente o estar protegida.

Debe tener tantas filas como estaciones de control haya.

En cada fila hay tantas casillas como controles cronometrados tenga la estación.

Al final de cada fila habrá una casilla para registrar el tiempo invertido en todas las respuestas y otra más para anotar el nº de posibles errores cometidos.

Cada celda tendrá una longitud de 13 mm por cada lado como mínimo.

A la vez que la tarjeta principal, la respuesta se escribirá en el duplicado.

7.4 Serán descalificados los competidores que pierdan su tarjeta de control o dispositivo electrónico de perforación (pinza electrónica), así como los que intenten modificar las respuestas escritas.

7.5 En caso de la utilización del sistema electrónico de control, y si una unidad no funciona o no parece estar funcionando, el competidor debe utilizar la unidad de reserva.

ARTÍCULO 8. LA META Y EL TIEMPO DE PRUEBA.

8.1 El tiempo empleado por el competidor en realizar el/los tramo/os contabilizado/os del recorrido, actualmente es irrelevante para el resultado de la competición.

ARTÍCULO 9. LA PUNTUACIÓN.

9.1 Cada control cronometrado respondido incorrectamente penaliza con 30 segundos, salvo que el Juez Controlador de eventos haya aprobado una penalización diferente. Cada control cronometrado identificado correctamente no bonifica en puntos ni tiempo. Actualmente no penaliza sobrepasar el tiempo máximo establecido en una estación, para responder a todos los controles cronometrados, pero los controles no respondidos en el tiempo máximo por estación se considerarán no respondidos y por lo tanto fallados.

9.2 Los competidores son clasificados de acuerdo al tiempo total compensado, el cual es la suma del tiempo que se tarda en responder, más la penalización por cada respuesta incorrecta. A igualdad de tiempo acumulado no hay desempate, y todos los competidores ocuparán el mismo puesto en el listado de resultados. La(s) siguiente(s) posición(es) al empate permanecerá vacante.

9.3 Los resultados provisionales, que consiste en los tiempos acumulados, durante la competición serán anunciados y expuestos en el área de meta o de reunión y se actualizarán cada 30 minutos.

9.4 Los resultados oficiales incluirán los tiempos acumulados de todos los competidores en la calificación, más el de la final y se publicarán en la web de la FEDO. Una versión abreviada puede ponerse a disposición de los medios de comunicación.

9.5 Sin contenido.

9.6 Sin contenido.