

# **REUNIÓN DE ORGANIZADORES DE 4X4 QUE ESTÉN DISPUESTOS A ORGANIZAR SUS PRUEBAS DENTRO DE LA FEDERACIÓN.**

A continuación se acompaña una serie de informaciones referentes a lo que significa y se necesita, para poder realizar las Pruebas 4x4 dentro de la Federación, de forma que puedan servir de ayuda para la próxima reunión de Organizadores, interesados en tomar este camino.

## **¿QUE SE TIENE QUE HACER PARA ORGANIZAR UNA PRUEBA DENTRO DEL MARCO DE LA FEDERACIÓN DE AUTOMOVILISMO?**

### **EL ORGANIZADOR:**

- Reglamento Particular. Documento en el que se especifican las características de la Prueba: Nº Zonas, horarios, Comité Organizador, Plan de emergencia, cuadro de penalizaciones etc.. Lo redacta el Organizador y lo aprueba la Federación.
- Medios sanitarios: 1 médico, 2 ambulancias (una de ellas medicalizada) con los sanitarios correspondientes.
- Equipos de rescate y Grúas suficientes para retirar los vehículos atascados de forma inmediata, para no parar o ralentizar las Pruebas.
- Montaje y desmontaje de toda la Prueba de acuerdo a las prescripciones y normas comunes que se establezcan el efecto.
- Contratar el Seguro de Responsabilidad Civil de la Prueba, antes de la celebración de la misma; los precios este año estaban en unos 23€/ vehículo para los Trials y Extremas y unos 10€/ vehículos para las travesías.
- Sacar la Licencia de Concursante (550€ el año 2005). Se puede compartir entre todos los Organizadores, para que salga más económico, como ya se hizo hace unos años en el Campeonato Provincial de Trial 4x4.
- Obtener todos los permisos necesarios en función del lugar en el que se desarrolla la Prueba.
- Realizar las verificaciones Administrativas; licencias, seguros de vehículos, carné de conducir (si procede) etc.
- Parque de Trabajo y Parque Cerrado; pueden ser el mismo.
- Equipos informáticos y medios humanos para poder gestionar las clasificaciones, actas de Comisarios Deportivos y Técnicos.
- Megafonía que informe del desarrollo de la Prueba.
- Tablón de anuncios. En el que se publiquen todas las modificaciones que puedan ir sufriendo la Prueba, de forma que todos tengan un punto en el que informarse.

- La Federación y el COA (Colegio de Oficiales de Automovilismo; los árbitros), tienen que salir del entorno de los Organizadores, participantes, aficionados etc. al Automovilismo; en este caso del 4x4. Por ello desde los Organizadores, se tienen que buscar personas que se puedan formar y actuar como Oficiales en las Pruebas.

### **LA FEDERACIÓN:**

- Aprobar los Calendarios solicitados por los Organizadores tanto de Pruebas de Competición, Exhibición, Entrenamiento etc.
- Aprobar el Reglamento Particular y Autorización para realizar la Prueba.
- Solicitar el Seguro de Responsabilidad Civil de acuerdo al nº de vehículos previstos y regularización posterior del mismo, en función del número de vehículos que realmente participen en la Prueba. Para ello el Organizador tiene que pagar el Seguro en el momento de solicitarlo, regularizándolo una vez celebrada la misma.
- Nombrar los miembros del COA que actuaran como Oficiales de la Prueba: 3 Comisarios Deportivos, 2 Comisarios Técnicos, 8 / 10 jueces (2 por zona). El Director de Carrera lo pone le Organizador. Esto es para el caso de Pruebas de Competición. Si las Pruebas son de Exhibición o Entrenamiento, solo es necesario por parte del COA 1 Comisario Técnico, que verifique que los vehículos cumplen las medidas de seguridad y 1 Comisario Deportivo, que verifique el nº de vehículos participantes.
- Tramitar los partes de cualquier accidente que se pueda producir. La información y datos del accidente los tiene que aportar el afectado y el Organizador.
- Formar, preparar y realizar los exámenes a lo miembros del COA, de forma que se tenga los suficientes oficiales para las Pruebas previstas en la Temporada.

## **¿QUE ELEMENTOS DE SEGURIDAD TIENEN QUE TENER LOS VEHÍCULOS PARTICIPANTES?**

### **ELEMENTOS DE SEGURIDAD OBLIGATORIOS PARA LOS VEHÍCULOS PARTICIPANTES EN PRUEBAS DE TRIAL 4X4 Y EXTREMAS 4X4:**

- Arco de seguridad de 6 puntos de anclaje como mínimo (**ver anexo 1** de seguridad al final). el tirante diagonal se puede sustituir por dos tirantes bajo el arco principal. En los vehículos abiertos o con techo de fibra tienen que instalarle una chapa metálica soldada, que cubra el habitáculo de Piloto y el Copiloto.

- Cinturones de seguridad homologados, de al menos 4 puntos de anclajes para el Piloto y 3 puntos (no es necesario que esté homologado y vale el del vehículo) para el copiloto (se recomienda de todas formas el mismo montaje que el Piloto).
- Cortacorriente general que corte todos los circuitos eléctricos y pare el motor.
- Los asientos del Piloto y el Copiloto son libres aunque se recomienda asientos homologados.
- Es obligatorio para el Piloto y el Copiloto el uso de cascos homologados.
- Tanto el Piloto como el Copiloto no tienen obligación de llevar Monos Ignífugos. Si tienen que llevar botas de seguridad, guantes etc. en función del tipo de Prueba de que se trate.
- Se recomienda la instalación de un sistema de extinción automático homologado. Solo es obligatorio un extintor de de al menos 2 Kg.
- El cristal del parabrisas, si existe (en caso contrario se tiene que instalar una red metálica), tiene que ser de vidrio laminado o policarbotano de al menos 6mm.
- Anilla para ser remolcado delantera y trasera señalizada.

#### ELEMENTOS DE SEGURIDAD OBLIGATORIOS PARA LOS VEHÍCULOS PARTICIPANTES EN PRUEBAS DE **NAVEGACIÓN 4X4**:

- El arco de de seguridad no es obligatorio, pero si recomendable. En el caso de que el techo del vehículo sea de lona, es obligatorio instalar el arco de seguridad.
- Los cinturones de seguridad de cuatro puntos no son obligatorios pero si recomendables. Su uso es obligatorio si el vehículo monta arco de seguridad.
- El cortacorrientes no es obligatorio, pero si recomendable.
- No es obligatorio el uso de Cascos. En el caso de que el vehículo monte estructura antivuelco, será obligatorio el uso de cascos homologados.
- Anilla para ser remolcado delantera y trasera señalizada.

### **¿EN QUE SE DIFERENCIAN LAS ACTUALES PRUEBAS DE EXHIBICIÓN DE 4X4 CON LO INDICADO COMO NECESARIO PARA REALIZAR UNA PRUEBA DENTRO DE LA FEDERACIÓN?**

- Prácticamente en nada; solo que se unifican los criterios para que todas sean realizadas de forma similar, desde el punto de vista Deportivo; los mismos Jueces, los mismos criterios de penalizaciones, el mismo reglamento para todas las Pruebas etc.. Esto hace
- Para los Organizadores que han realizado las Pruebas “bien” desde el punto de vista de la seguridad (2 ambulancias, médico,

comunicaciones, bomberos etc.), no les va a suponer un mayor costo en la Organización.

- A quién si les puede costar un poco más es a los Participantes, que tendrían que sacarse su Licencia (115€ el año 2005 y vale para todas las Pruebas de la Temporada). Se tiene que tener en cuenta que la Licencia, es el Seguro Deportivo del Participante (cubre en caso de muerte 60.000€, invalidez parcial 102.000€, invalidez total 132.000€ y la totalidad de los gastos médicos de acuerdo a lo establecido en el RD 894/93) y que el seguro de su vehículo, el de Responsabilidad Civil de la Prueba, el de las Fiestas del Ayuntamiento etc., no le cubre sus posibles daños. Vale la pena, por que una simple torcedura de tobillo vale más de ese dinero.

## **¿POR QUÉ LAS ACTIVIDADES 4X4 DEBEN ESTAR INCLUIDAS DENTRO DEL MARCO FEDERATIVO?**

- Por que si no lo están son Pruebas “ilegales”, de acuerdo a lo establecido en la Ley Canaria del Deporte (**ver anexo 2**).
- Por que si no lo están, el único responsable en caso de problemas es el Organizador.
- Por que los Participantes no tienen ningún tipo de cobertura en caso de Accidentes.
- Por que para poder obtener la mayoría de los Permisos para realizar la Prueba, la misma tiene que ser Federada y disponer del seguro de Responsabilidad Civil.
- Por que es más difícil conseguir Patrocinadores que quieran apoyar una Prueba, en la que se pueda ver su nombre comprometido, en caso de Problemas.
- La mayoría de las Instituciones (Cabildo, los Ayuntamientos, Empresas Públicas etc.) solo apoyan al deporte Federado. En muchos casos de apoyos a Pruebas, recibidos de algunos Ayuntamientos, se debe más al desconocimiento de la Legislación y al compromiso con el Organizador.
- Por que la imagen y el prestigio de las Pruebas 4x4 se verá muy mejorado; no tenemos más que mirar un poco para otros Deportes.

## ANEXO 1:SEGURIDAD

### Art. 2. - EQUIPO DE SEGURIDAD

Las normas siguientes se aplicarán a todos los vehículos, pilotos y copilotos, además de las prescripciones de los anexos J y L en vigor y que sean de aplicación a estas normas.

#### 2.1. Canalizaciones y bombas.

2.1.1. Las conducciones de combustible, aceite y frenos deben estar protegidas externamente contra cualquier riesgo de deterioro (piedras, corrosión, roturas mecánicas, etc.) e internamente contra todo riesgo de incendio. Deberán cumplir las siguientes especificaciones, siempre que NO se mantenga la instalación de origen:

- Canalizaciones de combustible: Deberán soportar una presión mínima de 70bar a la temperatura de trabajo mínima de 135°C.
- Canalizaciones de aceite lubricante: Deberán soportar una presión mínima de 70bar a la temperatura mínima de trabajo de 232°C.
- Canalizaciones de fluido hidráulico bajo presión: Deben soportar una presión mínima de 280bar a la temperatura de trabajo mínima de 232°C. Si la presión de funcionamiento del sistema hidráulico es superior a 140 bar, la presión que debe soportar, deberá ser al menos el doble de la presión de funcionamiento.

- Si son flexibles, todas estas conexiones (combustible, aceite lubricante y fluido hidráulico) deben tener racores roscados y un trenzado exterior resistente a la abrasión y al fuego (ignífugo).

2.1.2. Todas las bombas de combustible funcionarán únicamente cuando el motor esté en funcionamiento, o durante el proceso de puesta en marcha.

Está prohibido la instalación de bombas, depósitos o similares dentro del habitáculo.

2.1.3. Las canalizaciones de agua de refrigeración, de aceite lubricante y de fluido hidráulico (a excepción de líquido de frenos) deben estar fuera del habitáculo.

2.1.4. Las canalizaciones de gasolina y de líquido de frenos podrán pasar por el habitáculo, pero sin racores o conexiones excepto sobre los paneles delantero y trasero.

2.1.5. Todas las conducciones de combustible que alimentan al motor deben estar provistas con válvulas de corte automático situadas directamente en el depósito de combustible que cierren automáticamente todas las canalizaciones de combustible presurizadas si una de estas conducciones se rompe o tiene fugas. Los conductos de ventilación estarán equipados con una válvula antivuelco por gravedad.

## 2.2. Frenos

2.2.1. Tiene que existir un sistema eficaz para detener el vehículo y debe actuar sobre todas las ruedas a la vez.

2.2.2. Es obligatorio llevar freno de estacionamiento que actúe sobre dos ruedas del mismo eje o sobre la transmisión.

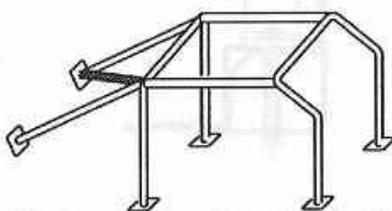
## 2.3. Arneses de seguridad.

2.3.1. Obligatorio para el piloto, con al menos, cuatro puntos de anclaje conforme a las especificaciones del Artículo 253.6 del Anexo J. Las dos bandas de los hombros deben tener puntos de anclaje separados.

2.3.2. El copiloto deberá llevar como mínimo un cinturón de seguridad de tres puntos. Se recomienda el mismo montaje que el piloto.

## 2.4. Estructuras antivuelco.

Deberá instalarse un arco de seguridad de 6 puntos, como mínimo, compuesta de un arco principal y un arco delantero (o compuesta de dos arcos laterales), sus tirantes de conexión, un tirante diagonal y 2 tirantes longitudinales por detrás del arco principal, todos con sus respectivas bases de anclaje, tal como indica el dibujo siguiente:



Los tirantes longitudinales que unen en arco principal y el delantero por la parte inferior, no son obligatorios, pero si muy recomendable su montaje.

2.4.1. En los vehículos pick-up, cuyo habitáculo no es lo suficientemente grande para permitir la instalación de la jaula de seguridad básica obligatoria arriba descrita, será posible montar los arcos según lo especificado en el Art. 283.8.2.1.2 del Anexo J.

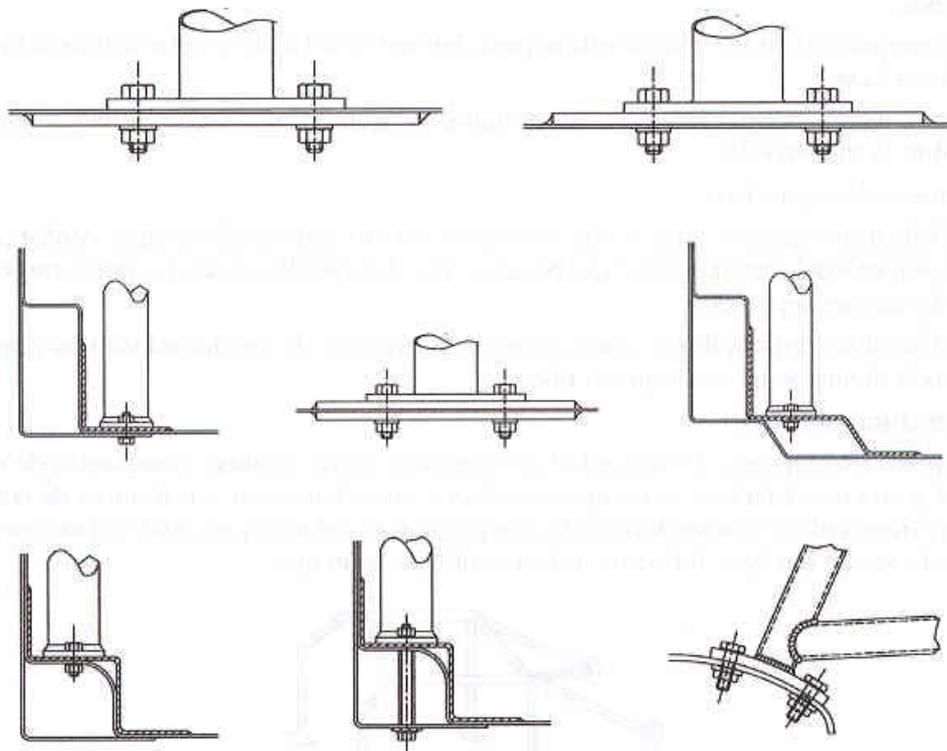
2.4.2. Las jaulas de seguridad deberán diseñarse y construirse de forma tal que, correctamente instaladas, reduzcan sustancialmente la deformación de la carrocería y por lo tanto el riesgo de daños a las personas que se encuentran a bordo.

2.4.3. Las características esenciales de las jaulas de seguridad son: una construcción sólida diseñada para adecuarse al vehículo concreto, fijaciones adecuadas y un montaje adaptado a la carrocería.

2.4.4. La jaula de seguridad no debe dificultar la entrada o salida del piloto y copiloto.

2.4.5. Arco principal, delantero o lateral: Estos cuadros o arcos deben estar hechos de una pieza sin uniones. Su construcción debe ser uniforme y desprovista de ondulaciones o fisuras. La parte vertical del arco principal debe ser tan recta como sea posible y estar lo más próxima al contorno interior de la carrocería. El montante frontal de un arco delantero o de un arco lateral debe ser recto, o si esto no es posible, debe seguir los montantes del parabrisas y tener una sola curvatura en su parte vertical inferior. Si un arco principal constituye los montantes traseros de un arco lateral, la conexión al arco lateral deberá estar a nivel del techo.

2.4.6. Cada pie de anclaje del arco delantero, principal o laterales debe ir soldado a una placa de refuerzo, de al menos 4 mm de espesor y 120 cm<sup>2</sup> de superficie. Dicha placa irá soldada a la carrocería o atornillada a ella mediante 4 tornillos de al menos M10 de una calidad ISO 8.8 o superior. En el caso de ir atornillada habrá que colocar una contra placa de las mismas dimensiones por la parte inferior de la carrocería. Las tuercas serán autoblocantes o dotadas de arandelas de bloqueo.



2.4.7. Para los tirantes longitudinales traseros, u otros opcionales, no son necesarios los refuerzos especificados en el Art. 2.4.5, pero si muy recomendables.

2.4.8. Todas las soldaduras deben ser de la mejor calidad posible y de una penetración total (preferentemente soldadura al arco en atmósfera de gas inerte). Deberán cubrir todo el perímetro del tubo. Aunque una buena apariencia exterior no garantiza necesariamente la calidad de la soldadura, una soldadura de mala apariencia no será nunca señal de un buen trabajo.

2.4.9. En el caso de utilizar acero tratado térmicamente deben seguirse las instrucciones del fabricante (electrodos especiales, soldadura en atmósfera inerte). Debe señalarse que la utilización de aceros tratados térmicamente o con alto contenido en carbono puede ocasionar problemas y que una mala fabricación puede resultar en una disminución de la resistencia (causada por las zonas afectadas por el calor), una tenacidad inadecuada y contracciones internas.

2.4.10. Especificaciones mínimas del acero a utilizar en todos los tubos que conforman la jaula de seguridad:

- Al seleccionar el acero, debe prestarse atención a la obtención de buenas propiedades de elongación y adecuadas características de soldabilidad.
- Ha de acompañarse de un certificado de calidad del material.
- El curvado del tubo debe hacerse en frío con un radio de curvatura del eje del tubo de, al menos, 3 veces el diámetro. Si el tubo se ovaliza durante esta operación la relación entre el diámetro menor y mayor no será inferior a 0,9.

MATERIAL	RESISTENCIA MÍNIMA A LA TRACCIÓN	DIMENSIONES MÍNIMAS (mm)	UTILIZACIÓN
Acero al carbono no aleado* conformado en frío conteniendo un máximo del 0,3% de carbono.	350 Nw/mm <sup>2</sup>	Preferiblemente 45 x 2,5 o en su defecto 50 x 2	Arco principal y arco delantero o dos arcos laterales y sus tirantes de conexión
Acero al carbono no aleado* conformado en frío conteniendo un máximo del 0,3% de carbono.	350 Nw/mm <sup>2</sup>	38 x 2,5 o 40 x 2,0	Otras partes de la jaula de seguridad

\*Para un acero aleado, el contenido máximo de aditivos es de 1% para magnesio y de 0,5% para otros elementos.

2.4.11. Los tubos de la jaula de seguridad próximos a piloto y copiloto deberán estar protegidos con un recubrimiento homologado que absorba los impactos.

## 2.5. Anillas para remolque

Todos los vehículos deben tener una anilla de remolque delantera y otra trasera mínimo, con el tamaño (mínimo 30mm. de diámetro interior) y la resistencia adecuados para que el vehículo pueda ser remolcado o levantado.

Deberán ser fácilmente visibles, estando pintadas de amarillo, naranja o rojo y señalizadas con una flecha pintada en el mismo color.

## 2.6. Cortacorrientes general

El cortacorrientes general deberá cortar todos los circuitos eléctricos y parar el motor. Debe ser de un modelo antideflagrante y será accesible desde el interior y el exterior del vehículo. En el exterior estará situado en la parte inferior del montante del parabrisas del lado del conductor. Estará marcado por un rayo rojo en un triángulo azul con el borde blanco de, al menos, 12cm.

## 2.7. Asientos, fijaciones y soportes de los asientos

2.7.1. Los asientos son libres, pero todos los vehículos deben de tener un asiento para el piloto y otro para el copiloto y copiloto.

2.7.2. Se recomienda la instalación de asientos homologados con sus correspondientes fijaciones para el piloto.

2.7.3. Las fijaciones y soportes han de ser las originales del vehículo, si se cambian, han de cumplir las prescripciones del Art. 253.16 del Anexo J.

## 2.8. Cascos

Es obligatorio para piloto y copiloto el uso de un casco con homologación en vigor y aceptada en el Anexo L (Capítulo III. Equipamiento para pilotos).

## 2.9. Sistema de extinción

Se recomienda la instalación de un sistema de extinción automático, conforme al Art. 253.7.2 del Anexo J.

## **ANEXO 2: LEGALIDAD DE LAS PRUEBAS.**

Lo queramos o no, las actividades 4x4 son un deporte (con la excepción de las Rutas y Travesías, que además de cómo deporte, también se podrían considerar como una actividad recreativa o cultural, si se quiere). Por tanto como tal deporte está afectado por la Ley Canaria del Deporte; **LEY 8/1997, de 9 de julio, Canaria del Deporte**. En esta ley se obliga a realizar la cobertura de los riesgos que conlleva la práctica deportiva y la aseguración de la actividad si genera riesgos a terceros (art. 15). Le atribuye a los Ayuntamientos Canarios las competencias entre otras de “velar por el cumplimiento de las condiciones de seguridad de las competiciones deportivas” (art.10). Y obliga a las federaciones deportivas, Entidades públicas (por ejemplo los propios Ayuntamientos) o privadas organizadoras de actividades deportivas de asegurar los riesgos que conlleva dicha actividad para los participantes (art.20).

Tal y como se están realizando actualmente la Exhibiciones de 4x4, lo más que se llega a tener, es un Seguro de Responsabilidad Civil del Organizador, del Ayuntamiento o del Organismo que apoya la Prueba. Este Seguro solo vale para cubrir los daños a terceros (espectadores, coches no participantes etc), pero nunca cubre los posibles daños de los participantes, organizadores y jueces. Estos tienen que estar cubiertos por la Mutuality Deportiva del Deportista (Licencia), al igual que los accidentes de trabajo están cubiertos por la Mutuality del Trabajo de cada Trabajador. Si esta no existe y se tiene la mala suerte de tener un accidente en una Prueba, la Seguridad Social no paga los gastos del accidentado; si no existe Mutuality Deportiva que los cubra, se los cargan directamente al Organizador del Evento: al club, a la Junta Directiva del mismo, al Ayuntamiento etc..

No es justo que el Organizador, además del gran esfuerzo que tiene que hacer para sacar adelante una Prueba, se tenga que cargar con la responsabilidad de los riesgos de la misma. Imaginemos por un momento que tengamos un accidente grave de un participante con resultado de muerte (Dios no lo quiera jamás), en una Prueba sin Cobertura para los accidentes de los Participantes (Sin Licencia). De entrada el Juez mandará al Organizador para Tenerife II y embargará todo su patrimonio para responder de las indemnizaciones correspondientes, hasta que se resuelva el Juicio.

Por otra Parte la circulación de vehículos en pistas de Espacios Naturales Protegido (la mayoría de nuestros montes y algunas partes del Sur) está regulada por la siguiente legislación:

### **DECRETO 124/1995, de 11 de mayo, por el que se establece el régimen general de uso de pistas en los Espacios Naturales de Canarias.**

Regula y obliga a pedir autorización para la circulación de más de 3 vehículos en las pistas de los espacios protegidos, tanto en pruebas deportivas como en las caravanas sin fines de lucro (Medio Ambiente no admite que los vehículos se separen de tres en tres, por que al final se trata de una misma travesía y una misma Caravana). Por otra parte, para las caravanas sin fines de lucro, no pueden dar autorizaciones para más de 6 vehículos. La única forma de poder Organizar una travesía de más de 6 vehículos de forma legal es la de hacerla como una Prueba Deportiva (en este caso si no hay competición y no se sale de las pistas de uso abierto al tráfico (no valen la

trialeras y tramos en mal estado que entrañen riesgo para los participantes) no es necesario que los Participantes tengan Licencia.

**DECRETO 275/1996, de 8 de noviembre, por el que se modifican los artículos 3, 8 y 10.1 del Decreto 124/1995, de 11 de mayo, por el que se establece el régimen general de uso de pistas en los Espacios Naturales de Canarias.**

Aclara al decreto anterior en los aspectos de seguros, fianzas y permisos, dejando este tema en manos de las federaciones deportivas canarias. Lo más positivo de este Decreto para nuestras Actividades del 4x4 es que admite el Seguro de Responsabilidad Civil de la Federación, en lugar de la fianza que indicaba el Decreto 124/1995.

Los Clubes 4x4 para poder tener actividad Deportiva, tienen que estar inscritos dentro del Registros de entidades Deportivas de Canarias, bien como Club Deportivo, empresa, particular etc.. No sólo vale el juntarnos 4 amigos con un 4x4 y decir que tenemos un club y ponerle una pegatina del mismo a nuestro vehículo; es necesario legalizarlo ante la Dirección General de Deportes, por que de lo contrario no tenemos nada más que eso, un grupo de amigos, pero nunca un Club. Esta es la forma de poder hacer presión ante las Instituciones y poder conseguir algo; de lo contrario ni nos reciben ni nos reconocen nuestras actividades.

A la vista de todo lo anterior está claro que si queremos que nuestro Deporte sea reconocido y poder desarrollar el mismo de forma "Legal", tenemos que entrar por el camino de realizar las Pruebas dentro de la Federación.