



# REGLAMENTO DE DESCENSO RFEP

Aprobado en Comisión Delegada - 1 de marzo de 2025



## INDICE

1. Introducción
  - 1.1. EL CND
  - 1.2. Sobre este Reglamento
  - 1.3. Cambios en el Reglamento
2. Pilotos
  - 2.1. Ficha Federativa
  - 2.2. Obligaciones y código de conducta
  - 2.3. Exención de responsabilidad
  - 2.4. Habilidades del Piloto
  - 2.5. Mujeres embarazadas
  - 2.6. Patrocinadores
  - 2.7. Inspección técnica de equipos previa, durante y posterior a la carrera
  - 2.8. Categoría Open
  - 2.9. Categoría Women
    - 2.9.1. Women's compitiendo en Open
  - 2.10. Categoría Junior
    - 2.10.1. Juniors compitiendo en Open
  - 2.11. Categoría Masters
    - 2.11.1. Masters Compitiendo en Open
  - 2.12. Dobles Categorías
3. Oficiales de Evento
  - 3.1. Director Técnico de Evento – Director de Carrera
  - 3.2. Director Técnico de Competición
  - 3.3. Jefe de Salida
    - 3.3.1. Asistente de Salida
  - 3.4. Jefe de Meta
    - 3.4.1. Asistente de Meta
  - 3.5. Comisarios de curva – Jueces de Curva
  - 3.6. Inspector Técnico
4. Seguridad
  - 4.1. Inspección técnica de equipos
  - 4.2. Seguros
    - 4.2.1. Seguros para Pilotos
  - 4.3. Exención de responsabilidad
  - 4.4. Accidentes
  - 4.5. Emergencia Medica
  - 4.6. Acceso a la pista

- 4.7. Equipo de seguridad del piloto
  - 4.7.1. Cascos
  - 4.7.2. Trajes
  - 4.7.3. Guantes
  - 4.7.4. Calzado
  - 4.7.5. Almohadillas para codos y rodillas
  - 4.7.6. Gafas/Visera
  - 4.7.7. Protectores espalda
- 5. Especificaciones del equipo
  - 5.1. Skateboard
    - 5.1.1. Tabla
    - 5.1.2. Peso
    - 5.1.3. Longitud
    - 5.1.4. Ancho
    - 5.1.5. Ejes
    - 5.1.6. Rodamientos
    - 5.1.7. Ruedas
    - 5.1.8. Frenos
    - 5.1.9. Dorsales
    - 5.1.10. Lastre
  - 5.2. Inline
    - 5.2.1. Patines
    - 5.2.2. Peso
    - 5.2.3. Guías y ruedas
    - 5.2.4. Frenos
    - 5.2.5. Rodamientos
    - 5.2.6. Lastre
    - 5.2.7. Apéndices aerodinámicos
- 6. Procedimientos de carrera
  - 6.1. Práctica o Warm Up
  - 6.2. Competición
    - 6.2.1. Clasificación
      - 6.2.1.1. Empate
    - 6.2.2. Finales
  - 6.3. Procedimiento de inicio
    - 6.3.1. Iniciar secuencia de inicio
    - 6.3.2. Posición de inicio de los pilotos
      - 6.3.2.1. Clasificación por tiempos
      - 6.3.2.2. Carrera de Clasificación y finales
        - 6.3.2.2.1. Skateboard
        - 6.3.2.2.2. Inline
  - 6.4. Cuadro de inicio y carriles de impulso



- 6.4.1. Violación de carril de impulso
- 6.4.2. Falsas salidas
- 6.5. Impulso
- 6.6. Procedimiento de llegada
- 6.7. Dorsal en uso
- 6.8. Posiciones finales
- 6.9. Resultados oficiales
- 6.10. Jueces, Infracciones y Protestas
  - 6.10.1. Protestas
  - 6.10.2. Posición protegida
  - 6.10.3. Banderas
- 6.11. Mínimo de pilotos para mangas eliminatorias
- 7. Reglas de Carrera
  - 7.1. Skateboard
  - 7.2. Inline
  - 7.3. Contacto
  - 7.4. Adelantamientos
  - 7.5. Contacto Intencional
  - 7.6. Bloqueo Intencional
  - 7.7. Pilotaje agresivo
  - 7.8. Reinicio después de una caída
  - 7.9. Llegada
  - 7.10. Habilidad comprometida
- 8. Sanciones
  - 8.1. Facultades de la Junta del CND
  - 8.2. Suspensión
  - 8.3. Poderes del Juez Principal
    - 8.3.1. Definiciones
    - 8.3.2. Sanciones a la conducta
      - 8.3.2.1. Sanción de conducta NIVEL 1
      - 8.3.2.2. Sanción de conducta NIVEL 2
      - 8.3.2.3. Sanción de conducta NIVEL 3
- 9. Climatología, aplazamientos o cancelaciones
  - 9.1. Climatología
  - 9.2. Aplazamiento o cancelación del evento
- 10. Puntos de Ranking
  - 10.1. Niveles de eventos
  - 10.2. Cálculos de clasificación
  - 10.3. Campeones del CND





## 1. Introducción

### 1.1. EL CND

El Comité Nacional de Descenso formado en el 2016 por la Real Federación Española de Patinaje formalizó el Campeonato Nacional de Descenso para su oficialización en la temporada 2019 en las modalidades de Skateboard e Inline. Desde el Comité Nacional se busca realizar una competencia a nivel nacional con una organización justa imparcial y democrática que dé la oportunidad a todos los pilotos del país a un acceso a un ranking y además opciones a formar parte de la Selección Española de cada modalidad.

### 1.2. Sobre este Reglamento

Las reglas y regulaciones mencionadas en este documento son publicadas por el CND para la organización, conducta y juicio del Campeonato Nacional.

Las Reglas serán revisadas anualmente antes de iniciar una temporada de forma genérica.

En la interpretación de las reglas del documento, las palabras "debe" , "deberá", "debería" y "voluntad" indican que la acción es obligatoria. Las palabras "puede" y "podría" son permisivo.

### 1.3. Cambios en el reglamento

Cualquier miembro con ficha federativa puede presentar un cambio de regla propuesto a la Junta del CND. Las propuestas serán evaluadas por la Junta anualmente o en cualquier otro momento acordado. La Junta se esforzará por obtener retroalimentación de los miembros federados en relación con cualquier cambio de regla propuesto.

Las propuestas de cambio deben recibir la mayoría de los votos de la Junta del CND para poder aprobar su incorporación en el reglamento. El cambio entrará en vigencia una vez se publique la modificación en la web.

## 2. Pilotos

### 2.1. Ficha Federativa

La ficha federativa de cada piloto es obligatoria y debe estar en vigor para competir en cualquier prueba del Campeonato Nacional.

### 2.2. Obligaciones y código de conducta

El CND pide unas Obligaciones a todo piloto que compite en su Campeonato Nacional, se deja aquí en constancia 19 puntos a remarcar.



El incumplimiento o violación de cualquiera de estos puntos son motivo de expulsión del evento e incluso del Campeonato Nacional.

1. Los competidores deben informarse de la hora y el lugar de cada evento y fase del mismo ya sea clasificatoria o eliminatoria. Es su única responsabilidad estar al corriente de cualquier cambio o cancelación. Y de misma forma es su derecho estar al corriente de un horario actualizado y definitivo.
2. Los pilotos deben competir solo usando su velocidad y habilidad.
3. Los pilotos deben familiarizarse con este reglamento y seguir las modificaciones que pueda aplicar el CND en cualquiera de sus puntos.
4. Los pilotos deben cumplir con todas las instrucciones de los miembros del CND y organización de los eventos autorizados.
5. Los pilotos deben poseer un seguro médico actualizado en todas las competencias del Campeonato Nacional.
6. Los pilotos deben formalizar y aceptar el formulario de exención de responsabilidad en cada evento en el que participe.
7. Los pilotos deben asumir la responsabilidad de poseer una correcta capacidad física y mental para competir.
8. Los pilotos deben asumir la responsabilidad de una condición segura para ellos y los demás pilotos sobre su equipación y material con el que compiten.
9. Los pilotos deben, mientras representan a CND, actuar de una manera que no sea perjudicial para el CND, ni traer críticas innecesarias sobre el CND.
10. Los pilotos serán los únicos jueces de los límites de sus habilidades y su capacidad para cumplir y superar los riesgos inherentes de competir y deberá mantener un control razonable de velocidad y dirección.
11. Los pilotos se familiarizan con el trazado y la dificultad del circuito antes de intentar su primera carrera en el mismo.
12. Los pilotos no deberán adelantar a ningún otro competidor poniendo en peligro la integridad física de el mismo ,del piloto adelantado o del resto de pilotos.
13. Los pilotos, cuando estén involucrados en un accidente grave, no deberán dejar el lugar sin dejar sus nombres y dorsales a cualquier miembro del CND o Organización del evento.
14. Un piloto que esté lesionado debe, si es razonable, notificar la lesión a un miembro del CND antes de abandonar el evento.
15. Los pilotos no podrán subir o bajar de un vehículo de transporte, excepto en las áreas designadas o bajo la excepción de la orden directa de un miembro del CND.
16. Los pilotos no deberán dañar, destruir, borrar o ensuciar el entorno del evento. La aplicación de calcomanías o pegatinas es considerada como un daño al entorno.
17. Las acciones ofensivas o el lenguaje obsceno alrededor de las áreas del evento son motivo de expulsión de la prueba.
18. Los competidores deben abstenerse de usar y consumir sustancias ilegales.

19. Los competidores que desfiguran o destrozan sus alrededores se enfrentarán a una descalificación y posible expulsión de las Campeonato Nacional.

### **2.3. Exención de responsabilidad**

Todo participante de un evento bajo el aval del CND deberá firmar una Exoneración o Deslinde de Responsabilidad. Al firmar esta Exoneración o Deslinde de Responsabilidad, todo participante acepta utilizar el circuito bajo su propio riesgo, y por lo tanto libera permanentemente al CND, junto con sus sucesores, asignados, oficiales, representantes, agentes, empleados, de todo cargo por daños físicos/mentales, daños de propiedad, empleados y/o reputación que pueda ocasionar el participante, y de todos los reclamos que puedan derivarse de dichos daños a las partes antes mencionadas, o resultar del evento contemplado en el Exoneración o Deslinde de Responsabilidad, o causado por alguna estructura de construcción o condición de la pista en la que se realiza el evento.

Si el participante es menor de 18 años de edad, alguno de sus padres o tutor legal, deberá firmar el deslinde. Si sus padres o tutor legal no pueden estar presentes en el evento para firmar el Exoneración o Deslinde de Responsabilidad, dicho documento deberá estar legalizado por un notario/escribano/juez para presentarlo en el evento.

### **2.4. Habilidades del Piloto**

Todos los pilotos deberán demostrar su habilidad a satisfacción de los jueces durante un período obligatorio de prácticas antes de que se les permita competir. Un piloto puede ser descalificado en caso de no demostrar una habilidad suficiente para la competición a juicio del CND.

### **2.5. Mujeres embarazadas**

Las mujeres embarazadas no deben competir, este punto se aplica sin ninguna excepción.

### **2.6. Patrocinadores**

El CND se reserva el derecho de rechazar o restringir a cualquier patrocinador por cualquier motivo. El CND además se reserva el derecho de rechazar la participación de un competidor en cualquier evento donde el CND determina que la publicidad y / o patrocinio del competidor es o puede ser perjudicial para los intereses de la competición o del promotor del evento.

### **2.7. Inspección técnica de equipos previa, durante y posterior a la carrera.**

El competidor debe estar presente y completar la inspección técnica siempre que se le requiera para ello. El CND se reserva el derecho de realizar una inspección técnica de equipo a cualquier piloto en cualquier momento de la competición ya sea previo, durante o posterior de la carrera.



## **2.8. Categoría Open**

Categoría principal sin restricción de edad máxima para participar pero si con un mínimo de edad de 14 años.

## **2.9. Categoría Women**

Todo piloto debe tener la condición de sexo femenino para poder competir en esta categoría.

### **2.9.1.1. Women's compitiendo en Open**

No hay limitaciones ni restricciones.

## **2.10. Categoría Junior**

Todo piloto debe ser menor de 18 años el 31 de Diciembre de la actual temporada de competición.

### **2.10.1.1. Juniors compitiendo en Open**

Un competidor puede competir en una categoría Open y una categoría Junior en el mismo evento. La edad mínima para competir en Open es de 14 años.

## **2.11. Categoría Master**

Todo piloto debe tener 35 años o más el 31 de Diciembre de la pasada temporada de competición.

### **2.11.1.1. Masters compitiendo en Open**

No hay limitaciones ni restricciones.

## **2.12. Dobles Categorías**

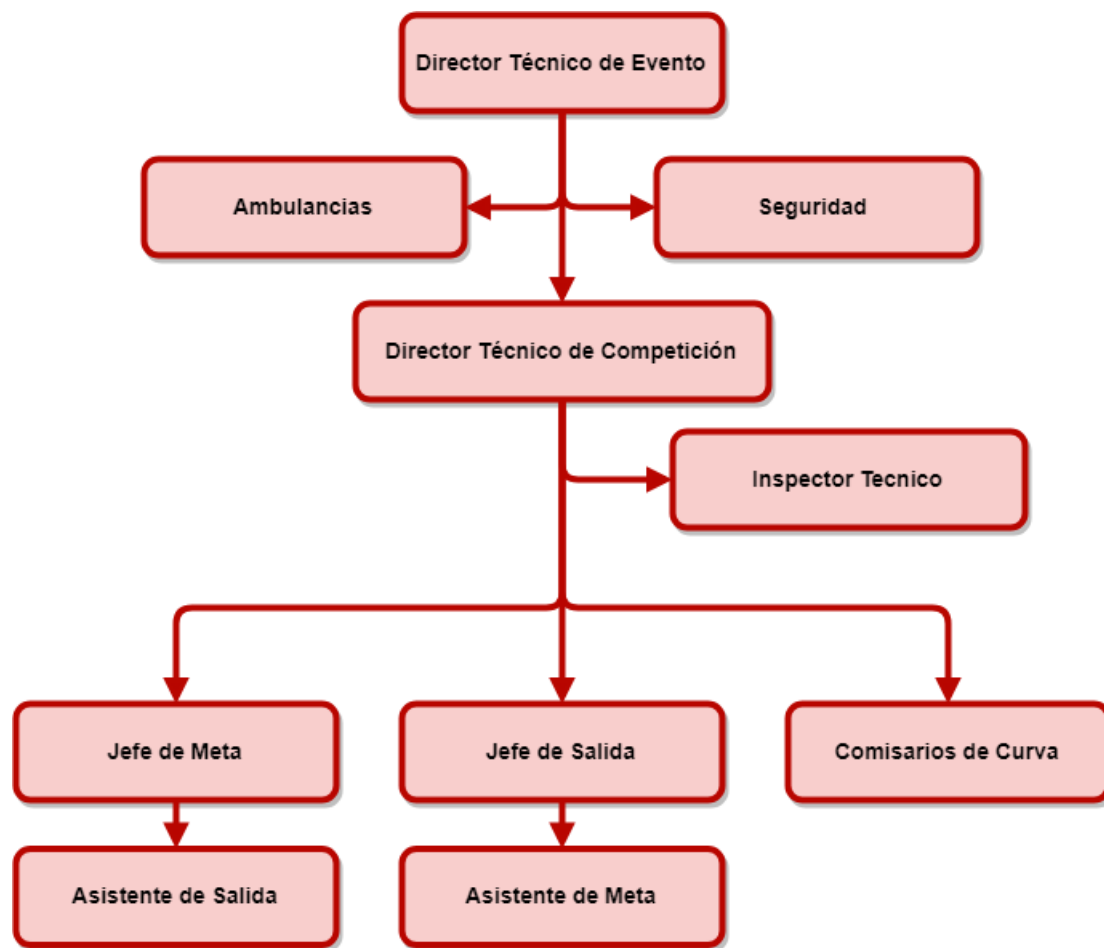
Los pilotos podrán inscribirse como máximo a 2 categorías siendo su combinación indeterminada siempre que cumplan los requisitos de la categoría.

## **3. Oficiales de Eventos y CND**

Los Oficiales designados de cualquier evento del Campeonato Nacional tendrán el poder de supervisar y aplicar la normativa de este reglamento, tal como se encuentran en estas reglas, durante la totalidad de la evento. Los Oficiales deben estar familiarizados con todas las normas y reglamentos pertinentes.







### 3.1. Director Técnico de Evento – Director de Carrera

El Director Técnico de Evento tendrá la responsabilidad directa de todos los competidores mientras estén en la pista y tiene la decisión final en todos los asuntos de seguridad, logística y cumplimiento de las reglas dentro y fuera del circuito. Tiene en su potestad descalificar a cualquier competidor que, en su opinión o la de sus observadores, están en violación de las reglas.

Tendrá como obligación estar en constante contacto con el Director Técnico de Competición para un correcto funcionamiento de la competición.

### 3.2. Director Técnico de Competición

El Coordinador de Competición es el responsable directo de la parte competitiva del evento ya sea en fase clasificatoria o eliminatoria.

Estará enlazado con el Director Técnico de Competición en todo momento para el correcto funcionamiento y coordinación entre los Oficiales.

También está a cargo de los Comisarios de Curva, Jefes de Salida y Meta y el Inspector Técnico. El Director Técnico de Competición o sus representantes designados deberán aplicar todas las reglas y regulaciones del CND relacionadas con los hábitos de pilotaje de los participantes.

### **3.3. Jefe de Salida**

El Jefe de Salida tendrá control completo del área de inicio. Seguirá instrucciones del Director Técnico de Competición. Las órdenes verbales del Jefe de Salida deben ser obedecidas sin excepción alguna. El Jefe de Salida o el Director Técnico de Competición dirigirán una reunión para todos los pilotos antes del inicio del evento para explicar las banderas, sus usos, y reglas de la pista.

Antes de iniciar cualquier bajada, es responsabilidad del Jefe de Salida comprobar todas las correas del casco de cada piloto para asegurar la correcta retención, igual que deficiencias visibles sobre el equipo de cada piloto.

#### **3.3.1.1. Asistente de Salida**

El Asistente de salida seguirá instrucciones del jefe de Salida para ayudar y complementar sus tareas.

### **3.4. Jefe de Meta**

El Jefe de Meta tendrá control completo del área de meta. Seguirá instrucciones del Director Técnico de Competición. Las órdenes verbales del Jefe de Meta deben ser obedecidas sin excepción alguna. Será el encargado de controlar y aplicar toda la normativa de la competición referente a la llegada a meta de los pilotos.

#### **3.4.1.1. Asistente de Meta**

El Asistente de salida seguirá instrucciones del jefe de Salida para ayudar y complementar sus tareas.

### **3.5. Comisarios de curva – Jueces de Curva.**

El Comisario de curva está a cargo del área designada que se les asigna. Los Comisarios de curva de las esquinas se ubican estratégicamente en el trazado para informar cualquier infracción, accidente y / o condiciones inseguras. Toda información relevante debe ser dirigida de inmediato al Director Técnico de Competición.

El Comisario de curva dispondrá para su uso de las banderas designadas cuando sea necesario para notificar a los competidores de accidentes, escombros u otros peligros.

### **3.6. Inspector Técnico**

El inspector técnico es el responsable de las inspecciones técnicas. El inspector designará un área para la inspección técnica donde se llevará a cabo la misma. Los pilotos son responsables



de su material ante el Inspector Técnico mientras se encuentran en el Área de Inspección Técnica.

Abandonar el área sin previo aviso ni aprobación por el Inspector Técnico puede ser motivo de descalificación. El equipo que no haya pasado la inspección técnica podrá modificarse para una futura aprobación acordada con el Inspector Técnico.

#### **4. Seguridad**

La seguridad es una de las principales preocupaciones del CND. Métodos de operación y protocolos de carrera y seguridad, instalaciones, protecciones de pista y las prácticas de la competición están bajo constante revisión para proteger a los atletas y elevar los estándares de seguridad del deporte al máximo.

La seguridad también es responsabilidad de cada piloto.

El organizador del evento es responsable de proporcionar un lugar seguro para llevar a cabo eventos.

##### **4.1. Inspección técnica de equipos**

Todo el equipo de protección, incluyendo casco, traje y guantes pueden ser requeridos para someterse a una inspección técnica previa, durante o posterior a la carrera para garantizar el cumplimiento de la normativa de este documento.

En ningún momento se permitirá a ningún competidor o equipo de protección competir si su equipo no cumple la normativa específica.

Es obligación del piloto asegurarse de que sus equipos de carreras, es decir, el monopatín está dentro de las especificaciones de las reglas del Campeonato Nacional.

Un piloto que usa equipo que sea inseguro o fuera de las especificaciones durante la clasificación o las carreras puede ser descalificado.

La inspección técnica puede realizarse en cualquier momento o lugar durante el evento, en el discrecionalidad del Coordinador de Competición.

La inspección técnica de cada corredor puede consistir en:

- a. Inspección visual para el aspecto legal y seguro del equipo de carrera y sus partes.
- b. Inspección visual de equipos de seguridad personal.
- c. Medición de la anchura, longitud de ruedas y tabla, peso y otros aplicables. presupuesto.

-NO es responsabilidad del inspector técnico identificar o corregir problemas



-Es responsabilidad del piloto asegurarse de que el equipo esté listo, legal y seguro para la competición.

-Si hay preguntas sobre la legalidad del equipo, se deben plantear con el Inspector Técnico antes de presentar el equipo para inspección.

-La inspección técnica del equipo defectuoso debe ser corregida por su propietario / competidor, y volver a presentarse y pasar la inspección técnica antes siendo aceptado por el Inspector Técnico.

-Pasar la inspección técnica no considera que el equipo sea seguro o esté libre de defectos.

#### **4.2. Seguros**

Cualquier organizador de eventos dentro del Campeonato Nacional debe tener una cobertura de seguro de responsabilidad civil. La cobertura del seguro puede variar según la política del asegurador.

##### **4.2.1. Seguro para pilotos**

Cualquier organizador de eventos dentro del Campeonato Nacional debe tener una cobertura de seguro médico de calidad para cada piloto, aportando una asistencia médica para el accidentado. La cobertura del seguro puede variar según la política del asegurador.

#### **4.3. Exención de responsabilidad**

Todos los participantes en cualquier evento del Campeonato Nacional deben firmar una exención de responsabilidad. Esta incluye a todos los competidores, trabajadores, voluntarios y medios de comunicación. No existen excepciones.

#### **4.4. Accidentes**

El equipo involucrado en accidentes puede ser requerido para someterse a una inspección técnica antes de que se le permita continuar.

#### **4.5. Emergencia Médica**

Un médico, paramédico o asistente médico calificado junto a un vehículo homologado para evacuación a un centro hospitalario, deberán estar presentes durante todo el evento.

Siendo el doble de lo anterior mencionado lo requerido para las horas que se lleven a cabo las eliminatorias y clasificaciones.

#### **4.6. Acceso a la pista**

Ninguna persona, oficial de carrera u otros podrán ser permitidos en la superficie de la pista en ningún momento durante una condición de bajada en bandera verde.

#### **4.7. Equipo de seguridad del piloto**

El CND no asumirá ninguna responsabilidad u obligación en relación con cualquier recomendación o requisito para cascos u otras protecciones corporales, referido en estas reglas.

Todo el equipo de protección requerido debe usarse en todas las prácticas, clasificaciones y carreras en todos los eventos del Campeonato Nacional sin excepción.

El Downhill es una actividad peligrosa con riesgo de lesiones personales graves, discapacidad y muerte. Es responsabilidad exclusiva del competidor llevar adecuadamente su equipo de seguridad para cada evento.

##### **4.7.1. Cascos**

Los cascos integrales certificados son muy recomendables. Los cascos deben:

- Ser de una sola pieza, cubierta exterior dura, diseño de cara completa o integral.
- Llevarse de acuerdo con las recomendaciones del fabricante.
- Ser estructuralmente firme.
- Tener una correa que esté ajustada y segura según lo diseñado. Los cascos NO deben tener:
- Un protector de barbilla desmontable o una ampliación aero de ruptura.

Se permiten los carenados aerodinámicos, siempre y cuando no disminuyan obviamente la seguridad del casco.

Los carenados aerodinámicos pueden ser de diseño fijo o separable. Sólo se permiten las siguientes tres categorías de casco:

1. Cascos que llevan una certificación de ATSM, CE, CPSC, SNELL u otra fuente de certificación creíble.
2. Cascos de producción que utilizan espuma EPS como su principal forma de absorción de impacto.
3. Cascos de no producción que utilizan espuma EPS como su principal forma de absorción de impacto. Siempre que la Junta del CND ha dado permiso por escrito para ser utilizado.

##### **4.7.2. Trajes**

Todos los pilotos deben usar un traje de una (1) o dos (2) piezas de cuero y / o Kevlar, si

se utiliza un traje de dos piezas, se debe cerrar con cremallera en la cintura, o como variable se permite competir sin un traje de cuero y / o Kevlar siempre que sea sustituido por protecciones

completas de: Espalda, codos, antebrazo, caderas, rodillas y sin estar permitido que partes del cuerpo de brazos piernas y cuerpo estén al descubierto. Permitiendo el uso de trajes de fibra sintética encima de las protecciones mencionadas en este punto.

Únicamente se permite el uso de trajes de fibra sintética de base de poliuretano con el complemento de protecciones integral debajo de éste. El complemento integral puede ser un traje de cuero o protecciones completas como se nombra en este mismo artículo.

Los “petos” distribuidos, siempre que se requiera, por el organizador de la carrera a todos los pilotos están permitidos.

Los trajes de velocidad con cobertura total o parcial de las pieles o protecciones con látex, tela o cualquier revestimiento destinado a obtener una ventaja aerodinámica no deben ser usados.

#### **4.7.3. Guantes**

Los corredores deben usar guantes de cuero o sintéticos con cobertura de dedos completos.

#### **4.7.4. Calzado**

Los corredores deben usar zapatos de diseño cerrado, en buenas condiciones y que sean atados o abrochados según lo diseñado.

#### **4.7.5. Almohadillas para codos y rodillas**

Se recomienda el acolchado protector para las rodillas y los codos, pero no es obligatorio.

#### **4.7.6. Gafas / Visera**

Se recomienda el uso de gafas protectoras / visera para el casco, pero no es obligatorio.

#### **4.7.7. Protectores de espalda**

Se recomienda el uso de protectores de espalda Certificados.

### **5. Especificaciones del equipo**

#### **5.1. Skateboard**

##### **5.1.1. Tabla**

La tabla debe ser estructuralmente sólida y no suponer un peligro para la seguridad. No debe poseer bordes afilados que puedan lesionar a los competidores. Puede ser de cualquier forma dentro de los límites de tamaño.

##### **5.1.2. Peso**

La tabla completa no debe exceder los cinco kilogramos (5 kg). Esta regla se aplica estrictamente. Se aceptará hasta una tolerancia de 0,5 kg.



### **5.1.3. Longitud**

No debe exceder los 122 centímetros (48 ”).

### **5.1.4. Ancho**

No debe exceder los 30.5 centímetros (12 ”).

### **5.1.5. Ejes**

No deben tener más de 305 milímetros (12 ”) de ancho, medido desde el borde exterior de los ejes. La tablas debe usar exactamente dos (2) ejes.

### **5.1.6. Rodamientos**

Sin restricciones.

### **5.1.7. Ruedas**

La tabla debe usar exactamente cuatro (4) ruedas. Las ruedas pueden tener un diámetro máximo de 110 milímetros (4.33 ”).

### **5.1.8. Frenos**

No se permiten dispositivos de frenado mecanizados.

### **5.1.9. Dorsales**

Si se usan dorsales de pilotos, todos los competidores deben tener su dorsal asignado ubicado en su casco. Los dorsales deberán colocarse en el lado indicado por la organización de cada evento y visibles en la posición de conducción y no manipularlos o modificarlos de ninguna manera.

Deben ser de colores contrastantes y altamente visibles desde 6 metros de distancia. Los dígitos de los números deben ser de un mínimo de 7.6 centímetros de alto cada uno.

### **5.1.10. Lastre**

Se permite cualquier adición de peso a la tabla, siempre y cuando el peso de la tabla no supere el límite de peso total de 5kg.

Llevar lastre en el cuerpo del piloto está prohibido.

## **5.2. Inline**

### **5.2.1. Patines**

La elección de la bota es libre, pero debe estar en buenas condiciones, ser apto para la práctica del descenso, y no presente aristas, o elementos que puedan comprometer la seguridad, de los atletas

### **5.2.2. Peso**

No hay limitaciones de peso.



### 5.2.3. Guías y ruedas

Se permite el uso de guías de 3 y 4 ruedas con ruedas de 125mm de diámetro máximo. Y se permite el uso de guías de 5 o 6 ruedas con un diámetro máximo de 110mm.

### 5.2.4. Frenos

Se permite el uso de frenos manufacturados, los artesanales pasaran un inspección técnica específica para testar su seguridad y fiabilidad.

### 5.2.5. Rodamientos

Sin restricciones.

### 5.2.6. Lastre

No se permite el uso de lastre.

### 5.2.7. Apéndices aerodinámicos

No se permite el uso de apéndices aerodinámicos en el traje.

## 6. Procedimientos de carrera

### 6.1. Práctica o Warm Up

Coordinación de carrera deben proporcionar un mínimo de dos (2) rondas de práctica antes de que los pilotos comienzan una ronda de clasificación o eliminatoria. Los pilotos pueden optar por tomar menos de 2 Warm Up por votación mayoritaria de los propios pilotos.

### 6.2. Competición

La competición es el proceso por el cual el evento se divide en dos etapas;

- Clasificación: donde participan todos los pilotos para adquirir una posición en una tabla clasificatoria.
- Finales: donde solo aquellos pilotos que hayan logrado una posición suficientemente buena en la tabla clasificatoria pueden acceder.

#### 6.2.1. Clasificación

Hay varios sistemas que se pueden utilizar para la etapa de calificación.

- Carrera de clasificación: una serie de carreras clasificatorias donde compiten todos los pilotos sin eliminación, usando un sistema "Round Robin". En esta fase deberán realizarse mínimo 4 rondas de Carrera de Clasificación.
- Automático: el ranking CND del competidor del año anterior se usa para posicionar el piloto directamente en la fase de finales.
- Cronometrado: sistema de cronometraje de tiempo de cada piloto usando células o transponders donde el mejor tiempo de cada corredor le posicionará en una tabla



clasificatoria general. En esta fase deberá haber un mínimo de 1 ronda cronometrada. Los formatos aprobados de clasificación están disponibles en el sitio web de la CND y están sujetos a cambios.

#### **6.2.1.1. Empate**

Si hubiera un empate en la Clasificación, el mismo será resuelto mediante el Segundo tiempo más rápido de la clasificación cronometrada de los pilotos (Si hubieran dos tiempos). Si el empate continúa, se resolverá mediante el ranking del corredor en el CND, y si todavía hay empate (por ejemplo, no hay ranking para esos pilotos), será resuelto mediante sorteo arrojando una moneda al suelo.

#### **6.2.2. Finales**

Los formatos aprobados están disponibles en el sitio web de la CND y están sujetos a cambios.

### **6.3. Procedimiento de inicio.**

#### **6.3.1. Iniciar secuencia de inicio**

El Lanzador de Salida, habiendo verificado con el Comisario Jefe que el trazado está limpio, comienza la secuencia de inicio de la siguiente manera:

Procedimiento manual:

1. Lanzador dice, "Riders Ready". Una vez que se da este comando, los pilotos deben adoptar una posición final para seguidamente iniciar la salida. No se permitirá ningún movimiento excesivo desde este punto hasta que se da el comando oficial de inicio.
2. El Lanzador da el comando "Riders Set".
3. Dentro de 1.5 - 4 segundos pasado el comando "Riders Set" el lanzador gritará el comando "YA" o "GO", que puede ser substituido por un audible tono corto y agudo, marcará el inicio oficial de la carrera.

Procedimiento de Endostarter:

Se requiere la aplicación Endostarter en todos los eventos del Campeonato Nacional.

1. Lanzador dice, "Riders Ready". Una vez que se da este comando, los competidores deben asumir una posición final. No se permitirá ningún movimiento excesivo.
2. El arrancador comienza la secuencia de pitidos. Después del 3er pitido, no habrá movimiento. Permitido hasta que se dé el comando oficial de inicio.
3. Dentro de 1.5 - 4 segundos después del tercer pitido, un tono audible diferenciado agudamente de los anteriores marcará el inicio oficial de la manga.

Esta aclaración de la secuencia de inicio debería reducir enormemente cualquier incertidumbre sobre el protocolo de línea de inicio, especialmente cuando y cuanto movimiento se permite.

## **6.3.2. Posición de inicio de los pilotos**

### **6.3.2.1. Clasificación por tiempos**

Una línea de inicio y una línea de anclaje se utilizan durante la calificación cronometrada. La línea de anclaje será una línea adicional a la de salida situada a 2 metros detrás de la línea de inicio. Los pilotos deben comenzar su ronda de calificación con su pie de empuje (en caso de la modalidad Skateboard) o su rueda delantera del patín más adelantado (en caso de la modalidad Inline) en la línea de anclaje.

La secuencia de cronometrado vía temporizador (fotocelula o transpondedor) se inicia cuando el piloto cruza la línea de inicio.

### **6.3.2.2. Carrera de Clasificación y Finales**

#### **6.3.2.2.1. Skateboard**

Durante el procedimiento de inicio para carreras y carrera de clasificación, el piloto debe tener un pie en la plataforma de su tabla y usar el otro pie para empujar-se. Los pilotos deben tener ambos pies y equipo detrás de la línea de salida.

Todas las ruedas y un pie deben estar en el suelo al inicio.

#### **6.3.2.2.2. Inline**

Durante el procedimiento de inicio para las carreras y carrera de clasificación, el competidor deberá situarse en una posición de inicio con todas las piezas de su equipo detrás de la línea de salida.

Al menos un patín debe tocar el suelo.

## **6.4. Cuadro de inicio y carriles de impulso**

La distancia desde la "Línea de inicio" hasta el final de los "Carriles de impulso" (si se utiliza) puede ser ajustado a la discreción del CND para cada carrera. Una vez que un competidor pasa el final de su carril de empuje se les permite salir de su carril. NO hay LÍMITE hasta qué punto o cuándo pueden los pilotos impulsarse en la pista.

### **6.4.1. Violación de carril de impulso (solo aplicable si se utilizan carriles de impulso)**

La violación del carril de impulso se considera una infracción del procedimiento de salida. Cualquier piloto que salga de su carril de impulso antes del final del mismo será penalizado.

Si hay un accidente en esta área que ha afectado a múltiples pilotos, el Juez de Salida a su discreción, puede llamar a los pilotos para un reinicio de la ronda de carrera.

#### **6.4.2. Falsas salidas**

Si algún piloto se mueve bruscamente o con otra intención que no sea la de su colocación en su Cuadro de inicio o cruza la línea de inicio una vez marcado el comando "Riders Ready", el procedimiento de salida se detendrá y el piloto recibirá una "Falsa salida".

El piloto ofensor está acusado de un "Falsa salida" y el Juez de Salida tendrá la obligación de marcar al piloto nombrandolo igual que el mismo piloto estará obligado a afirmar, vocalmente o con una simple afirmación, que ha recibido la sanción por parte del juez.

Los pilotos se reposicionan y se repite el procedimiento de salida.

Dos falsas salidas por el mismo piloto darán lugar a la descalificación del mismo.

#### **6.5. Impulso**

No hay límite hasta qué punto o cuándo un piloto puede impulsarse en el circuito.

#### **6.6. Procedimiento de llegada**

1. Los pilotos competirán hasta la línea de meta, momento en el que se completa la competición. Si están siendo utilizados transpondedor, un piloto termina cuando su transpondedor cruza la línea de meta, excepto en caso donde los pilotos estén demasiado cerca para determinar una posición clara de cada uno.

Si no se utilizan transpondedores, o en caso de un final muy cerca entre pilotos:

- Skateboard: un piloto termina el recorrido cuando sus ruedas delanteras tocan la línea de meta.
  - Inline: un piloto termina cuando la primera rueda en contacto con el suelo cruza la línea de meta.
2. El Comisario Jefe resolverá todos los vínculos, ya sea por foto finalizada, video o relato de un testigo.
3. La inspección técnica posterior a la carrera puede ser requerida en la llegada.
4. Los pilotos deben detenerse por completo antes de que finalice el área de frenado del circuito. Los pilotos que no se detengan, pongan en peligro a los demás pilotos, se quiten elementos protección o no respeten la seguridad de la zona de frenada pueden estar sujetos a descalificación.

#### **6.7. Dorsal en uso**

Si un piloto realiza una carrera calificada sin que se muestre el número correcto de su dorsal de la manera correcta, la ejecución de calificación se indicará como No finalizado (DNF).

#### **6.8. Posiciones finales**

Tras la final y la final de consolación, los competidores eliminados serán clasificados comparando sus resultados de calificación en cada ronda. Por ejemplo, todos los terceros

competidores se clasificarán primero en función de su resultado de clasificación seguido por todos los cuartos competidores.

Los pilotos que no terminen su carrera serán categorizados como "No finalizado" (DNF) y colocarse detrás de todos los competidores del cuarto lugar al calificar el resultado en cada ronda. Los competidores "Descalificados" (DSQ) se colocarán detrás de todos los "No finalizado" (DNF). Los competidores de "No iniciado" (DNS) se colocan detrás de todos los (DSQ). Esto incluye a cualquier competidor que hizo carreras clasificatorias pero no pudo empezar la carrera por cualquier motivo. Los competidores que se inscriban en una carrera pero no completen mínimo un intento de clasificación no se colocarán en los resultados finales.

### **6.9. Resultados oficiales**

Los resultados son oficiales solo después de que el CND los apruebe.

Serán procesados y verificados para un formato web de consulta para todos los pilotos.

### **6.10. Jueces, infracciones y protestas**

Todas las disputas se resolverán antes de la próxima ronda. Las infracciones y los resultados de cada piloto se registrarán y se aplicarán antes de la próxima ronda por el juez principal y los jueces en curso. Solo el Juez general y sus delegados estarán presentes cuando tomen una decisión final sobre una infracción.

#### **6.10.1. Protestas**

Para presentar una protesta, el piloto debe informar al Juez de meta inmediatamente después de la finalización de su ronda o bajada de clasificación. Un piloto que abandona inmediatamente el área de llegada renuncia a su derecho de protesta.

Al hacer su determinación, el Juez principal incluirá declaraciones de comisarios y otros trabajadores del evento que consideren que tienen información pertinente.

#### **6.10.2. Banderas**

1. Verde

El trazado está limpio y abierto.

La bandera verde puede no usarse según el evento, siendo la ausencia de la misma la sustitución.

2. Amarilla

Precaución, mantenga su posición. Pasar el área de la bandera amarilla con precaución. Realizar pilotajes agresivos y peligrosos durante una condición de bandera amarilla es motivo de descalificación.



### 3. Roja

PARE INMEDIATAMENTE y no siga pilotando. Proceda a dirigirse al comisario más cercano para recibir instrucciones.

#### **6.11. Mínimo de pilotos para mangas eliminatorias**

El número mínimo de pilotos inscritos en una prueba para poder realizar las mangas finales es de cuatro (4). Siempre que sea menor se sacarán las posiciones finales de la fase de clasificación.

### **7. Reglas de carrera**

#### **7.1. Skateboard**

Se requiere que los pilotos viajen en posición vertical. Con los 2 pies encima de la tabla.

#### **7.2. Inline**

Se requiere que los pilotos viajen en posición vertical.

#### **7.3. Contacto**

Los pilotos que deliberadamente realicen una acción o esfuerzo por "robar velocidad" o adquirir ventaja respecto a otro piloto se le emitirá una sanción de conducta.

#### **7.4. Adelantamientos**

Los pilotos que pasen a otros deberán asumir la responsabilidad de evitar el piloto que lleva la delantera. Sin embargo, durante el adelantamiento, el piloto que lleva la delantera no podrá tomar medidas defensivas como moverse hacia el carril del piloto que se está adelantando para evitar ser adelantado.

A su vez, el piloto que se está adelantando será responsable de despejar por COMPLETO la línea del otro corredor antes de posicionarse en el carril de este último. Un piloto que no cumpla con este protocolo será sancionado.

#### **7.5. Contacto intencional**

En carreras cerradas, cierto contacto es natural. Los pilotos que intencionalmente doblen, bloqueen o causen la caída de otro serán sancionados. El piloto es responsable de su propio freno y debe evitar transferir velocidad a otro tocándolo o chocándolo por detrás al acercarse a una curva. No se permitirá ni tolerará un contacto deliberado, repetitivo o agresivo.

#### **7.6. Bloqueo intencional**

Se prohíbe el bloqueo intencional de otro corredor.



### **7.7. Pilotaje agresivo**

El pilotaje extremadamente agresivo, peligroso o brusco está prohibido y el piloto ofensor será sancionado y/o descalificado.

### **7.8. Reinicio después de una caída**

Al retornar a la pista luego de una caída, el piloto deberá colocar su implemento lo más cercano posible al lugar donde se detuvo. No se permite usar el equipo de otro piloto luego de una caída. No se permite la ayuda de nadie.

### **7.9. Llegada**

Los corredores deben finalizar la carrera con el mismo implemento con el que salieron. El piloto debe estar sobre su implemento en posición de pilotaje natural y con el casco puesto al cruzar la línea de llegada para ser registrado en las posiciones de carrera. No se permite que los pilotos se quiten deliberadamente el equipo de protección antes llegar a la zona de frenado.

### **7.10. Habilidad comprometida**

Si en opinión de los comisarios o jueces de la carrera, la capacidad de un competidor para tener un control seguro ha sido comprometido por el alcohol, drogas, enfermedades, lesiones o angustia emocional, el competidor no podrá continuar el evento.

## **8. Sanciones**

### **8.1. Facultades de la Junta del CND**

La Comisión del CND tiene la facultad de aplicar una Suspensión. Los pilotos que están registrados como infractores y sean declarados culpables por la Comisión del CND estarán sujetos a las sanciones siguientes.

- Un (1) informe: se enviará una carta de advertencia.
- Dos (2) informes: el competidor será puesto a prueba durante un período entre 30 y 365 días a discreción de la Junta del CND.
- Tres (3) informes: el competidor será suspendido por un período entre 30 Días y de por vida a discreción de la Junta del CND.

NOTA: Algunas infracciones puede ser tan graves que puede ser necesario aplicar una sanción completa en la primera infracción. Se entiende que estas sanciones son adicionales a las facultades disciplinarias normales de la Comisión del CND.

### **8.2. Suspensión**

La infracción a una regla o reglas pueden resultar en la exclusión o expulsión del evento o en casos extremos, en la suspensión o expulsión del Campeonato.

### 8.3. Poderes del Director Técnico de Competición

Hay mucha confusión entre las siguientes cinco definiciones de conducta en las carreras. Las siguientes definiciones deben usarse como pautas para el comportamiento del competidor.

#### 8.3.1. Definiciones

- a. Negligente: Alejarse de la conducta razonablemente prudente y competente de un piloto o individuo.
- b. Imprudente: Realizar acto u omisión que genera un riesgo evidente y grave a los demás y sin la debida consideración de las consecuencias.
- c. Lenguaje obsceno: Esto incluye: palabras agresivas, palabras obscenas o indecentes dirigidas de manera provocativa.
- d. Comportamiento Obsceno: Tomar una posición o actitud de agresión o ataque hacia otro piloto o autoridad sin la debida consideración de las consecuencias.
- e. Peligroso: Realizar acto u omisión que genera un riesgo evidente y grave a los demás y sin la debida consideración de las consecuencias.

#### 8.3.2. Sanciones a la conducta

Las autoridades de la carrera deben tener en cuenta que cualquier denuncia de un piloto que comete una de las ofensas antes mencionadas puede ser modificada por el Juez Principal al considerarla como una ofensa mayor o menor.

##### 8.3.2.1. Sanción de conducta de NIVEL 1

Ejemplos de mala conducta de Nivel 1 incluyen pero no se limitan a:

- Pilotaje descuidado
- Incumplimiento con los requerimientos de equipos de seguridad
- Incumplimiento con los requerimientos de implementos para Downhill Skateboarding o Luge
- Abuso verbal con autoridades, público y/u otros pilotos
- Incumplimiento con instrucciones del personal encargado del evento
- Traer mala reputación al deporte

Sanción pertinente:

- Advertencia
- Reubicación en posición en manga de carrera
- Descalificación de la manga de carrera

##### 8.3.2.2. Sanción de conducta de NIVEL 2

Ejemplos de mala conducta de Nivel 2 incluyen pero no se limitan a:

- Acumulación de 2 sanciones por mala Conducta de NIVEL 1 en un año del calendario

- Pilotaje imprudente y negligente
- Abuso verbal con autoridades, público y/u otros pilotos
- Traer mala reputación al deporte

Sanción pertinente:

- Descalificación de la manga de carrera
- Reducción de 1-10 posiciones en el evento
- Descalificación del evento

### 8.3.2.3. Sanción de conducta de NIVEL 3

Ejemplos de mala conducta de Nivel 3 incluyen pero no se limitan a:

- Acumulación de 3 sanciones por mala Conducta de NIVEL 1 en un año del calendario
- La adición de cualquier Sanción por mala Conducta mientras ya se acredita una Sanción por mala Conducta de NIVEL 2
- Abuso físico con autoridades, público y/u otros pilotos
- Abuso racial con autoridades, público y/u otros pilotos
- Traer mala reputación al deporte

Sanción pertinente:

- Descalificación del evento
- Suspensión por 1 evento en el Circuito Mundial (WC)
- Suspensión por 3 eventos en la Serie de Clasificación Mundial (WQS)
- Suspensión del Campeonato Nacional de Descenso por 1 temporada\*

## 9. Climatología, aplazamientos o cancelaciones

### 9.1. Climatología

La clasificación y las carreras se llevarán a cabo bajo la lluvia o mal tiempo sujeto a la discreción del Juez Principal y Organizador de evento.

Al tomar la decisión de detener o no una carrera, el organizador del evento y el Juez Principal pueden consultar con los competidores. Sin embargo, la decisión final de si correr o no depende de los pilotos.

### 9.2. Aplazamiento o cancelación del evento

1. Si las condiciones climáticas y / o la oscuridad hacen insegura la ejecución de un evento. La carrera se retrasará hasta que las condiciones se vuelven más favorables. Si las condiciones no terminan siendo favorables la carrera será Cancelada y las posiciones serán adjudicadas en base a la clasificación.



2. En el caso de que la clasificación no pueda realizarse debido al tiempo y / o oscuridad y aplazar dicha fase sea imposible, se usarán las posiciones actuales en la competición del CND para poder disponer de una tabla clasificatoria. En caso de que la carrera sea la primera de la temporada se usarán las posiciones de la anterior temporada. Para los pilotos que no dispongan de posiciones previas a la carrera su posición se decidirá al azar.
3. En el caso de que un fin de semana de carrera completo no pueda realizarse debido a los casos anteriores, no se adjudicará ningún punto oficial para el Campeonato siendo la carrera no puntuable.

## **10. Puntos de Ranking**

### **10.1. Niveles de eventos**

Cada evento aprobado por el CND será designado como uno de los cuatro niveles de evento:

National Championship

-CND 1000

-CND 650

National Qualify Series

-CND 450

-CND 250

Siendo el número de cada uno el puntaje máximo que obtendrá el mejor piloto de la competición.

### **10.2. Cálculos de clasificación**

Las clasificaciones del CND se calculan utilizando los puntos combinados de cada competidor desde los niveles de eventos del CND desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de cada año. Los puntos serán actualizados después de cada evento.

### **10.3. Campeones del CND**

El Campeón del CND es la persona que tiene el mayor puntaje en el ranking de su respectiva categoría del Circuito Nacional el 31 de Diciembre del año corriente.