

SUGERENCIAS MEJORA FDI 2017

En Portugalete, a 2 de diciembre de 2016.

- I. ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO DE LA FDI
- II. COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN
- III. CARRERAS Y CAMPEONATOS
- IV. REGLAMENTOS
- V. SEGUROS
- VI. CATEGORÍAS

Calixto García Velasco
Presidente Asociación Zonagravedad
687 965 824
info@zonagravedad.com

I. ESTRUCTURA Y FUNCIONAMIENTO DE LA FDI

ESTRUCTURA DE LA FDI

Debido al pequeño tamaño de la base de practicantes de nuestro deporte (unos centenares en toda España), no nos podemos permitir mantener **estructuras** propias de deportes con más practicantes.

Por ello hay que actuar simultáneamente en tres campos:

- Favorecer el **asociacionismo** de los pilotos y fomentar actitudes más allá del “yo solo quiero correr” y **colaborar, cada uno a su nivel**, con la comunidad de pilotos y organizadores: pertenencia a una Asociación, organización de una Carrera, pertenencia a un comité territorial, realización de galerías fotográficas o videos de las pruebas, divulgación de los Deportes de Inercia, fabricación y venta de vehículos, etc.

En caso contrario las personas más implicadas en labores federativas, que recordemos que trabajan voluntariamente, sin remuneración alguna y con abundantes preocupaciones y escaso reconocimiento, se “**quemán**” al cabo de pocos años.

- Mejorar la **transparencia** y la **comunicación** de la **FDI** para que pilotos y organizadores se sientan más identificados con la misma aumentando las probabilidades de desear colaborar en la misma.

- **Simplificar** reglamentos, procedimientos, etc. de manera que las cargas de trabajo sean más reducidas y puedan mantenerse en el tiempo. Si logramos que las **cargas de trabajo** de los voluntarios entren dentro de lo razonable para un cargo voluntario y no remunerado podremos conseguir que determinadas personas que realizan una buena labor en los **Comités Territoriales** quieran realizar funciones también en la **Junta Directiva** de la FDI o **cargos asociados** a ella. En la situación actual es necesario aumentar el número de personas en estos cargos.

TRANSPARENCIA

- Publicar en la web de FDI el **organigrama** completo con nombre, cargo, email y fotografía de todos los miembros de la Junta Directiva.
- Publicar en la web el **listado de Asociaciones** adscritas a la misma y el nombre y contacto de su representante ante la FDI – que ejerce el voto en las Asambleas Generales.
- Publicación sistemática de todas las **convocatorias** de reunión con Orden del día y lista de convocados -> **Realizado en 2016.**
- Publicación sistemática de las **actas** con las resoluciones aprobadas.
- Publicación de las partidas agregadas de las **cuentas** anuales de la FDI: ingresos por licencias, coste seguros, gastos de funcionamiento, etc. -> **Realizado en 2016.**
- Publicación de los **Estatutos** de la FDI en la web www.fedei.com

REUNIONES Y ASAMBLEAS

Propongo institucionalizar el siguiente régimen de reuniones:

- Fin de semana de **enero o febrero** en Asturias o Cantabria (punto medio entre el grueso de Asociaciones):
 - Sábado: Reunión de la **Junta Directiva**.
 - Domingo: **Asamblea General** con la Junta Directiva y los Representantes de las Asociaciones Adscritas a la FDI.
 - Se debaten y, en su caso, se aprueban para el año en curso: plan general de actuación, presupuesto, reglamento, calendario nacional.
- Día anterior al **Campeonato de España** (entendiendo que es la carrera del año con mayor afluencia de pilotos):
 - **Asamblea Extraordinaria** con **voz y voto exclusivamente** para los miembros de la Junta Directiva y los Representantes de las Asociaciones pero **abierto** a todos los pilotos y organizadores como **público – sin voz ni voto**.
 - Se debaten y, en su caso, se aprueban propuestas urgentes, se analiza el transcurso de la temporada y se adelanta trabajo para la Asamblea General del invierno siguiente.

ASOCIACIONES y EQUIPOS:

El constituir una **Asociación de Deportes de Inercia** por cada grupo de corredores, organizadores de una carrera, etc. es sencillo, gratuito y permite:

- Mejorar la **imagen** de cara a la presentación de proyectos a Ayuntamientos, patrocinadores y medios de comunicación.

- Tener **voz y voto** en la Asamblea General de la FDI donde se decide el rumbo de nuestro deporte.
- Fomentar la **participación organizativa** de pilotos y colaboradores, algunos de los cuales se incorporarán a las Federaciones Territoriales o Nacional.
- Aumentar el **número de Asociaciones** adscritas a la FDI de cara al reconocimiento de los Deportes de Inercia como modalidad deportiva.

Propongo que, al solicitar la licencia, el piloto indique como **equipo** (que aparecerá en todas las clasificaciones de la temporada) **exclusivamente una de las Asociaciones** adscritas a la FDI o se federe como “independiente”. Esto es un estímulo para la creación y mantenimiento de Asociaciones y clarifica y da mejor imagen en las clasificaciones.

Más adelante podría estudiarse, como se realiza en todos los deportes federados, la necesidad de solicitar la **licencia a través de un Club** (Asociación en nuestro caso) adscrito a la FDI. Algunos de ellos tienen carácter nacional y pueden inscribir a pilotos que no tengan ninguna Asociación cercana.

INTEGRACIÓN CON OTRAS ASOCIACIONES

Dado que los Deportes de Inercia no están reconocidos oficialmente como modalidad deportiva, las Federaciones de Asociaciones y Asociaciones tienen como **legitimidad** la que les otorgan sus asociados en función de su labor y trayectoria pasada, sin que una pueda imponer a otra su “absorción” forzosa.

Encuentro imprescindible:

- **Acercar posturas con la EHIKF** (Federación de Deportes de Inercia del País Vasco) **y la FCI** (Federación Cantábrica de Inercia) para integrar el trabajo de ambas en una estructura común que tome las mejores iniciativas de cada una desde una perspectiva de igualdad de derechos y obligaciones de pilotos y organizadores de unas u otras Comunidades Autónomas.
- Impulsar una mayor implantación de **pruebas federadas en Comunidades alejadas** geográficamente de la cornisa cantábrica como Catalunya, C. Valenciana, Baleares, Andalucía o Canarias insistiendo, tal y como dicta la experiencia, en un **modelo de expansión** en el que **cada provincia se apoye en sus limítrofes** de cara a conseguir una **masa crítica de carreras y pilotos** que permita su supervivencia creando, por ejemplo una Copa Mediterráneo (Tarragona, Castellón y Valencia), etc.

II. COMUNICACIÓN Y DIVULGACIÓN

WEB

- Mejorar el sistema de actualización de la web www.fedei.com y retirar informaciones obsoletas.
- Reestructuración de algunos apartados y eliminación de otros sin uso.
- Inclusión de los elementos detallados en el epígrafe “transparencia”.
- Inclusión de un palmarés histórico con, al menos, los Campeones de España y de la Copa FDI.
- Copiar las instrucciones completas para **obtener la licencia del piloto** en la web de la FDI. Actualmente están en el .pdf del Libro del Piloto y recibimos preguntas al respecto.

AUDIOVISUAL

- Contratación de un servicio de **producción profesional de vídeo y fotografía para el Campeonato de España** que permita exhibir dicho material de alta calidad toda la temporada a instituciones, patrocinadores, medios de comunicación y público en general. Cabe recordar que entre las **actividades de la FDI** no está solo la organización de competiciones sino también la **difusión de los Deportes de Inercia**.
- Proponer a la FISSD la edición de un **anuario a nivel europeo en formato de revista electrónica** con edición profesional (por ejemplo http://issuu.com/driftrikeworldmagazine/docs/driftrike_n__1_esp) con versiones en varios idiomas para emplearlo como apoyo en la divulgación de nuestro deporte.

DIVULGACIÓN

- Apoyo a las iniciativas centradas en la **divulgación** de los Deportes de Inercia más allá de la competición: cursillos y presentaciones en centros juveniles y escuelas, certámenes de constructores de coches de inercia (**Hiperbaric Challenge**), etc.

III. CARRERAS Y CAMPEONATOS

CAMPEONATO Y COPA DE EUROPA DE SPEEDDOWN

- Propongo comenzar a trabajar conjuntamente a nivel nacional en la presentación de una **candidatura** para albergar una prueba de la **Copa de Europa de Speeddown 2018**. -> Los Campeonatos de Europa ya están asignados hasta 2020.
- Potenciar la asistencia de cualquier piloto federado al **Campeonato de Europa** mediante un **viaje conjunto** que facilite los trámites, desplazamientos, alojamiento, etc. y que **minimicen los costes** para los mismos.

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

- Potenciar el Campeonato de España **concentrando los esfuerzos** para hacer de él la **carrera de referencia** para pilotos y medios de comunicación. A nivel continental el Campeonato de Europa tiene una repercusión mucho más grande que cada prueba de la Copa de Europa.
- La FDI aportaría **locutor** en directo, reportajes de **foto y vídeo** profesional y envío de **nota de prensa** a los medios.
- Fijar como imprescindible **cronos en directo** con fotocélula.
- Mantener cuota Federativa: 600 €
- Si se celebra Campeonato de España Junior hacerlo en la misma carrera para concentrar la máxima atención en dicho evento.
- Establecer un límite de inscritos que permita **4 bajadas por piloto**. En un futuro, si es necesario, podrán establecerse sistemas para obtener la plaza en función de los resultados deportivos.
- Estarán presentes dos Delegados FDI.
- **No se admitirá la categoría libre ni seguros de día.**
- **Separación del Campeonato de España en dos eventos:**
 - **Pesadas -> Coches de inercia:**
 - Coches de inercia (carrilanas, goitiberas)
 - Gravity Bike
 - Drif Trike
 - Skeleton
 - **Ligeras -> longboard:**
 - Longboard
 - Street luge
 - Patinaje de descenso
- La idea, como se desarrollará en apartados siguientes es poder ofrecer el **máximo nivel competitivo** en el Campeonato de España de categorías ligeras – en longboard y Street luge básicamente, adecuar los circuitos, protecciones y número de bajadas a las necesidades de cada tipo de categoría. La prueba podría celebrarse dentro de alguno de los **freerides o competiciones de alto nivel organizativo:** Velefique, Salzadella, El Soplao, etc.
- Consideramos que el **gravity bike** tiene más relación con las carrilanas (Básicamente sería una "G0" o carrilana neumática de 2 ruedas además de que su inclusión a nivel internacional junto con longboard y Street luge – Campeonato del Mundo IGSA - no cuajó debido a las dificultades de transporte en avión). El **drift trike** tiene unas características similares. Sus ruedas neumáticas permiten a ambos circular por recorridos con el piso en regulares condiciones.

- El **skeleton** quizá sea la categoría más "intermedia" entre ambos grupos ya que, aunque por tamaño, peso, postura del piloto, diámetro de ruedas, etc. pudiese tener mucha relación con un Street luge, se desenvuelven mejor en los circuitos más inclinados habituales en las carreras de carrilanas aunque no tolera bien el mal estado del piso.
- Probablemente hubiese que pensar en un posible **cambio de denominación** que reflejase mejor esta diferenciación (de "pesadas – ligeras" podría pasarse a "**coches de inercia**" – "**longboard**").

COPA DE ESPAÑA FDI:

- **Rebajar requerimientos** organizativos no relacionados con la seguridad.
- Potenciar la **diversificación geográfica**.
- Rebajar la cuota Federativa de 600 a **300 €**
- Rebajar de dos a **uno** el número de **Delegados FDI**
- Retrasar el plazo de recepción de candidaturas hasta el **15 de enero**.
- Instaurar que el **Campeonato de España** sea automáticamente también **prueba de la Copa de España** en caso de **suspensión** de una prueba de la misma.
- **Eliminar el requisito** de haber participado en la **mitad más una** de las pruebas para ser tenido en consideración en la clasificación final manteniendo dicho sistema de cálculo de la puntuación final. Es decir, que todo piloto que haya participado en al menos una prueba figurará en la clasificación general – pareo la que se considerarán la mitad más uno de los resultados.

CUOTA FEDERATIVA COMO FIANZA EN PRUEBAS NACIONALES

De cara a aumentar el grado de compromiso en las pruebas que solicitan una competición de carácter nacional, propongo que a la **solicitud de celebración de prueba nacional** se adjunte el justificante de **ingreso de la cuota federativa** correspondiente a modo de **fianza**, de manera que:

- En caso de que la solicitud **se admita** y la prueba **se celebre** no hay que realizar ningún trámite adicional.
- En caso de que la solicitud **se admita** pero la prueba **no se celebre**, dicha cuota no se reintegrará.
- En caso de que la solicitud **no se admita** se reintegrará inmediatamente dicha cuota.

CAMPEONATOS AUTONÓMICOS

Si la falta de un Comité Territorial, exceso de trabajo burocráticos, anulación excesiva de pruebas, etc. así lo aconsejan, siempre se puede celebrar un conjunto de pruebas individuales de carácter autonómico y elegir a la mejor de ellas como **Campeonato Autonómico a una sola jornada** en el que **volcar los esfuerzos organizativos** conjuntos, atraer pilotos de otras Comunidades, etc.

ENTRENAMIENTOS OFICIALES DE INICIO DE TEMPORADA (CONCENTRACIONES):

Promover la celebración de concentraciones al inicio de temporada que tendrían varias ventajas:

- Organización más sencilla – cuenta con todos los requisitos de seguridad pero sin cronometraje.
- Exentos de Cuota Federativa.
- Permite a los pilotos poner a punto sus vehículos antes de las carreras oficiales.
- Permitiría realizar la verificación de la Carta Gris – aunque personalmente ya he apuntado que me parece más adecuado el sistema de verificaciones a parte de los pilotos en las carreras por lo que sería meramente orientativa, especialmente adecuada para nuevos pilotos.

CONCURSO PÚBLICO CRONOMETRAJES PREUBAS FDI

De cara a disminuir el coste para los organizadores de contar con un sistema de **cronometraje profesional y externo** (fotocélulas, operarios, ordenadores, suministro energético autónomo, comunicaciones propias y publicación de tiempos y resultados en internet en tiempo real), propongo que la FDI abra un concurso público con **empresas de cronometrajes de rallies** (Fotomotor, Infocrono, etc.) para ofrecer - de manera totalmente voluntaria - **un precio cerrado** por jornada a los organizadores de pruebas federadas de provincias en el ámbito de actuación de dichas empresas.

El hecho de poder negociar un "paquete" de varias decenas de carreras sería un argumento a favor para lograr un precio más ventajoso que individualmente o autónómicamente.

IV. REGLAMENTOS

SIMPLIFICACIÓN DEL REGLAMENTO:

- Simplificación general: un reglamento es bueno **si se puede aplicar efectivamente** con los medios disponibles. El actual ha ido creciendo hasta hacerse **muy complejo** y muchos de sus artículos no se aplican en la práctica.
- Unificación de la Normativa de Categorías, de Organizadores y de Pilotos en **un solo documento** bien estructurado para ofrecer un solo enlace web.
- **Simplificación** de las normas que **no afecten directamente a la seguridad o al rendimiento** (distancia entre ejes, etc.) en las categorías no reguladas por la Federación Internacional FISS así como a la prohibición general de todo lo no recogido en el reglamento.

El **peso** total es importante para calcular las dimensiones y pesos de las protecciones del circuito. Las **dimensiones externas** han de estar limitadas, por ejemplo, para contener el tamaño de los "trenes" en los remotes. Los requerimientos de **seguridad** son imprescindibles. Pero no hay ningún motivo de peso para que el constructor fije libremente – dentro de esos máximos – por ejemplo, la **distancia entre ejes**.

Si no hay un motivo claro para limitar un elemento, **dejarlo libre**.

SIMPLIFICACIÓN DE LA NORMATIVA DE PESOS MÁXIMOS

También he recibido peticiones por parte de pilotos de Drift Trike de instaurar un sistema de peso máximo que iguale a pilotos ligeros y pesados. El sistema empleado en C4 (210 Kg en total vehículo más piloto equipado) funciona muy bien y es muy sencillo de comprobar incluso en la parrilla de salida.

Por ello podría estudiarse el instaurar esta **normativa de peso máximo en conjunto** para **todas las categorías** considerando, por ejemplo, el peso de un piloto equipado (más copiloto/s en su caso) de 90Kg y de un vehículo tipo de construcción artesanal de peso razonable con materiales y técnicas de construcción medias.

Este peso máximo sería **independiente del número de ocupantes**. Con ello tendríamos, por ejemplo:

- C4: 210 Kg (90+110). Norma FISS.
- C8: 175 Kg (90+85). Norma FISS.
- Gx: 380 Kg (90+90+200).
- Rodamientos: 570 Kg (90+90+90+300). Quizá podría reducirse para reducir la energía cinética a disipar en las protecciones en caso de impacto fuerte.
- Drift Trike: 115 Kg (90+25)
- Gravity Bike: 125 Kg (90+35)
- Etc.

Los pocos pilotos que sobrepasan esos 90 Kg no tendrían dificultades de respetar ese peso máximo añadiendo menos lastre y los más ligeros no tendrían que añadir cantidades desorbitadas de lastre para alcanzar dicho peso máximo.

VERIFICACIONES:

- **Supresión** de las verificaciones de **inicio de temporada**
- **Eliminación** de la **carta gris**. No garantiza que no se hagan cambios sustanciales tras obtenerla. Posibilidad de establecerla como un **documento orientativo y voluntario** en una **concentración de inicio de temporada** en cada Comunidad Autónoma de cara a que los pilotos – especialmente los nuevos – tengan una referencia de si su vehículo cumple con la normativa o si tiene aspectos a corregir. Esta Carta Gris no influye en la **obligatoriedad de someterse a las verificaciones aleatorias** propuestas en el apartado correspondiente.
- **Eliminación** de las verificaciones en todas las carreras y a **todos los pilotos**, que consumen mucho tiempo y tienen un porcentaje de detección de incidencias reducido. Este sistema no se emplea en deportes de características similares como el descenso en mountain bike, siendo solo necesario en deportes con mucha mayor complejidad técnica como el automovilismo -> **Se está aplicando en algunas pruebas en 2016.**
- **Sistema de verificaciones** en todas las carreras: El Delegado Federativo revisará al **ganador de cada categoría** más **5 vehículos** participantes **por sorteo** más todos los que **considere necesario en cualquier momento** entre la recogida del dorsal y la entrega de premios.
- El hecho de que la Compañía de Seguros exija que los vehículos cumplan con el reglamento de seguridad **no implica necesariamente** que haya que **verificar a todos ellos en todas las carreras**, del mismo modo que, aunque la Compañía de Seguros exija que los pilotos no estén bajo los efectos del alcohol o las drogas no implica que tengamos que realizar un **control de alcoholemia a cada uno de los pilotos en cada una de las carreras** sino que hay que implantar un sistema más razonablemente aplicable en la práctica (ver apartado siguiente).

CONTROLES DE ALCOHOLEMIA: -> **Suministrados alcoholímetros en 2016.**

- Al menos las pruebas de **carácter nacional** contarán con un **sistema de alcoholímetros homologados** – digital reutilizable o analógico desechable. Durante el transcurso de la competición se realizarán al menos 2 controles aleatorios más los que el Delegado Federativo o el Director de Carrera estime pertinentes a pilotos con posibles signos de embriaguez, pudiendo decretar la expulsión de la competición.
- Se recuerda también que los **servicios médicos** podrán realizar controles de alcoholemia a los pilotos accidentados y que el **seguro se exime de cobertura** a los pilotos con determinado grado de alcoholemia.

TABLA DE SANCIONES:

- Detallar las sanciones a aplicar (descalificación de la prueba, descalificación de una manga, etc.) por cada infracción (técnica, deportiva, etc.) para **evitar reclamaciones** por aspectos técnicos menores, que no afectan gravemente a la seguridad o al rendimiento, presentadas por otros pilotos con el objetivo principal de **mejorar ellos en la clasificación**. Esto genera mucha carga de trabajo y perjudica el ambiente general.

DELEGADO FDI:

- El **Delegado FDI** enviará a la FDI la **clasificación oficial** de la prueba el mismo día de celebración de la misma. Esto **evita retrasos** que dan mala imagen e impiden calcular la clasificación general de las Copas.
- Irá siempre **identificado** con un polo de color rojo con el emblema de la FDI y su nombre estará indicado en el Reglamento Particular de la prueba, clasificaciones y/o tablón de anuncios de la misma.

V. SEGUROS

LICENCIA Y SEGURO:

Un **objetivo fundamental de la FDI** es **ofrecer un seguro de accidentes** a sus federados a un coste asumible que permita **seguir celebrando pruebas** en la actualidad y en un futuro. Por ello debe de:

- Luchar contra **actitudes injustas** que buscan el **beneficio propio** en perjuicio de la comunidad, como demandas judiciales injustificadas con interés económico.
- Estudiar el **coste real de los siniestros** a nivel de **modalidad** practicada, modalidad de licencia (**anual - seguro de día**), tipo de prueba (carrera – freeride - concentración), etc. para, en su caso, **diferenciar las cuotas federativas** bonificando las más seguras y penalizando las más gravosas para poder seguir garantizando la obtención del seguro de accidentes a medio plazo para todos los pilotos.

SEGURO DE DÍA:

Teniendo en cuenta que:

- El **piloto tipo** de seguro de día:
 - No suele participar en **otras carreras** ni sacarse la licencia.
 - Puede tener mayor propensión a sufrir **accidentes** lo que tiene consecuencias personales, genera trabajo burocrático y puede encarecer el seguro colectivo.
- Habitualmente participa con un **vehículo muy básico** que:
 - Ofrece **poco espectáculo** y alarga el tiempo del evento.
 - Atrae la atención de los **medios de comunicación** que con frecuencia lo destacan en sus crónicas, acercándonos a la imagen de **“autos locos”** y alejándonos de la de los **“deportes de inercia”**.
- La **gestión de estos seguros** es compleja y consume muchas energías al Observador FDI y al Vocal de Seguros FDI.

Y de cara a evolucionar de los "autos locos" a los "deportes de inercia", manteniendo también el carácter popular en las carreras que lo deseen, propongo:

- Dejar a criterio del organizador **admitir o no seguros de día** en su carrera (y nunca en el Campeonato de España).
- Aplicación de la norma existente de que los seguros de día no entren en consideración en la clasificación general sino exclusivamente en su **propia categoría "promoción"**.

VI. CATEGORÍAS

CATEGORÍA LIBRE

- La categoría libre realizará **solo la o las bajadas de entrenamientos** y no las competitivas. **No será cronometrada** y solo se premiará su originalidad y diseño.
- Dejar a criterio del organizador **admitir o no** la categoría libre en su carrera.
- Los vehículos suelen ser de precaria construcción por lo que tienden a ser lentos, poco espectaculares y atraen a los medios de comunicación lo que nos vuelve a acercar a la imagen de **"autos locos"**.
- En el caso de **pilotos con larga tradición** en esta categoría (Sixto, etc.) que merecen todo nuestro reconocimiento y apoyo, la FDI les habilitará como **"Coche 0", "Coche 00", etc.**

CATEGORÍAS LIGERAS

A nivel **autonómico** se mantiene la situación actual, con todas las categorías en todas las pruebas.

Dado que las categorías ligeras disfrutan mucho más con pruebas propias con recorridos específicos (largos, de pendiente intermedia, muy buen asfalto, horquillas, etc.), pueden realizar muchas más bajadas por jornada debido a su mayor rapidez en los remontes y tienen unas necesidades específicas de protección de los circuitos (cubrir todos los postes de los guardaraíles, balas de paja de menor tamaño, etc.), propongo la **separación de las pruebas de nivel nacional**:

- **Coches de inercia, gravity bike, skeleton y drift trike** disputarán la **Copa de España FDI** y el **Campeonato de España de coches de inercia FDI**. Las categorías ligeras pueden participar en estas pruebas como carreras individuales pero sin clasificación general.
- **Longboard, street luge y patinaje de descenso** disputarán las ya existentes pruebas específicas para estas categorías como **"Circuito Nacional de Freeride"** que premie el número de freerides a los que se asista – como se hace con éxito desde hace muchos años, por ejemplo, en cicloturismo - y opcionalmente complementado con un **"Campeonato de España de Downhill"** competitivo aprovechando uno de los freerides, creando una carrera competitiva o seleccionando a los primeros pilotos españoles en la prueba de Copa del Mundo celebrada en España.

CARRERAS EN GRUPO

Gravity Bike, Skeleton y Drift Trike disputarán las carreras preferentemente bajo la fórmula de bajadas en grupo de 2 a 4 pilotos salvo que las condiciones de especial peligrosidad de la pista lo desaconsejen.

En la actualidad se están disputando en la mayoría de ocasiones en contrarreloj yendo en contra del espíritu con el que nació la competición en estas disciplinas (durante décadas a nivel internacional en gravity bike).

CATEGORÍAS ADMITIDAS EN UNA CARRERA

- Eliminar la obligación de admitir la categoría **libre** y pilotos con **seguro de día**.
- Eliminar la obligación de admitir **todas las categorías** en **pruebas nacionales** cuando circunstancias del recorrido (excesiva pendiente, suelo irregular, etc.) u organizativas (pruebas específicas de ligeras sin remonte adecuado para pesadas) lo aconsejen. El reglamento actual ya indica, en su artículo 8.1: “El recorrido de un descenso podrá presentar perfiles y sectores diferentes: zonas estrechas y zonas anchas, zonas de asfalto, zonas de cemento y zonas empedradas pueden ser utilizadas perfectamente”. Esto ya se está aplicando en los freerides – que habitualmente no admiten coches de inercia por cuestiones organizativas (remontes). Su aplicación será más sencilla cuando se vayan consolidando las competiciones nacionales específicas para categorías ligeras – que proponemos comenzar por el Campeonato de España 2016.