

CAPITULO I
INTRODUCCIÓN

1.1 ANÁLISIS.-

El turismo es de primordial importancia para la economía mundial, esto se está convirtiendo en una forma de competencia de países productores de servicios, productos y atractivos turísticos.

La principal causa del crecimiento y desarrollo del turismo como una actividad racional y organizada es por el interés que ha crecido en la gente por la curiosidad de conocer los distintos aspectos, culturas y costumbres de los diferentes lugares del mundo.

Los avances tecnológicos que hace poco no se contaban con ellos, esto proporciona más información y facilidades para desplazarse, y acceder a los lugares más concurridos en cualquier parte del mundo.

El turismo que por medio de los niveles de gastos turísticos se genera el inicio de los efectos de crecimiento económico en un país. Los límites de este crecimiento son tenidos en cuenta en el aporte al flujo turístico donde se analizan las etapas de desarrollo de un destino turístico.

El turismo es la industria más grande del mundo, representa más del 10% de todo el empleo y el 11 % del Producto Interno Bruto mundial, y se prevé que el valor total de los viajes de turismo aumentará a 1.600 millones de dólares en 2020. El turismo tiene, en tal virtud, un gran y creciente impacto tanto en los pueblos como en la naturaleza (OMT, 2012).

El turismo puede tener efectos positivos y negativos. El desarrollo y la operación inapropiados del turismo pueden degradar el hábitat y los paisajes, agotar los recursos naturales y generar desperdicios y contaminación. En contraste, el turismo responsable puede ayudar a crear conciencia y apoyo para la conservación y la cultura local, además de llevar consigo oportunidades económicas a los países y las comunidades.

Podemos decir que ha pasado a convertirse en un turismo social, visto de una manera distinta a la que se veía apenas 10 años atrás, ahora estamos en un tiempo de

desarrollos turísticos porque la costumbre de viajar ya está en la gente y depende de cada lugar, que tenga las comodidades y centros de atracciones turísticas para abastecer la expectativa de los turistas.

Tratando de todo que deportes extremos se refiere tenemos como base principal la definición.

Que trata de actividades de ocio o profesional con algún componente deportivo que comportan una real o aparente peligrosidad por las condiciones difíciles o extremas en las que estos participan.

Bajo este concepto se agrupan muchos deportes ya existentes que implican cierta dosis de exigencia física y sobre todo, mental.

Alrededor del uno hay muchas personas que tienen como hobby la práctica de deportes extremos ya que estos generan gran cantidad de adrenalina, que no se produce en la vida cotidiana, estas personas viajan varios kilómetros gastando grandes cantidades de dinero en busca de aventuras ya que no hay muchos lugares donde se puedan practicar estos deportes.

Cada día son más personas que se suman a la práctica de estos deportes ya que estos conllevan a un reto personal de llegar más allá y superar los miedos, hay que recordar que para cada persona la sensación de riesgo o peligrosidad al que está expuesto es diferente por lo que en cuando se comienza la persona tendrá sentimiento de logro

Actualmente en algunos países se empieza a utilizar el término de deporte aventura que se refiere a las personas que practican ejercicios de alto riesgo sin ser profesionales en un ejemplo de esto está en la diferencia de espeleología y espeleismo de lo que se refiere el primero a un actividad científica mientras que el segundo aquellos individuos que lo realizan solo por la emoción o deporte alterno.

Por el cual según los márgenes de estos deportes cada vez son más practicados, en el cual nuestra ciudad carece de este tipo de incentivos para promoverlos.

Los deportes son uno de los temas principales en la sociedad ya que este incentiva a las personas para realizar actividad física concentran un enfoque y una dirección con una disciplina que cada deporte implica, así alejando los malos hábitos y utilizar el tiempo necesario para mantenerse ocupado.

1.3 JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

Considerado como un fenómeno coyuntural, cuya importancia social y sobretodo económico era relativizada y minimizada por importantes organismos internacionales como el banco mundial.

El turístico, ha ido adquiriendo una gran importancia y todo apunta a que en un futuro ésta seguirá su ritmo ascendente, pues cuyo protagonismo en la economía internacional, en general, y en la de muchos países, regiones y localidades, en particular, cada vez es mayor, superando, en muchos casos, al de muchos de los sectores productivos tradicionales, tales como la agricultura, la minería, la pesca, las manufacturas, etc.

Conscientes de la importancia que va adquiriendo el turismo como actividad productiva, muchos territorios están apostando en las últimas décadas por considerar a esta actividad en sus estrategias de desarrollo económico. Así, competitividad y sostenibilidad deben ser entendidos como conceptos complementarios que deben ir de la mano ante los nuevos retos que se les plantean al desarrollo de los destinos turísticos, pues, ante un mercado cada vez más exigente, experimentado y maduro, la competitividad de los mismos pasa ineludiblemente, entre otros aspectos, por el respeto, la conservación y la valorización del patrimonio natural y cultural. Y ello se hace aún más necesario cuando nos referimos a los espacios naturales protegidos como destinos turísticos. En este sentido, en la mayor parte de estos territorios, en la últimas décadas se vienen experimentando una serie de cambios significativos relacionados con la actividad turística que deben ser tenidos muy en consideración, éstos son, por un lado, el incremento exponencial de las visitas a los mismos, y, por otro, los importantes impactos negativos de esas visitas sobre el medioambiente de este tipo de destinos. No obstante, mientras que una gran cantidad de espacios naturales protegidos

se están viendo desbordados por un importante número de visitantes, influyendo ello en la pérdida de su competitividad turística como consecuencia del deterioro de las condiciones ambientales de los mismos; otros no son capaces de aprovechar el importante crecimiento de la demanda de turismo de naturaleza que se viene produciendo en los últimos años para que revierta en una mejora de las condiciones sociales y económica de sus poblaciones locales que, en muchas ocasiones, se encuentran en situaciones de atraso. Por consiguiente, en base a todas estas consideraciones, el análisis de la competitividad de los destinos turísticos, en general y de los espacios naturales protegidos, en particular, se hace imprescindible para comprender los factores que influyen en el desarrollo turístico sostenible y competitivo de los mismos y, de esta forma, poder aplicar una política turística que aproveche el importante crecimiento del turismo de naturaleza en la mejora de la calidad de vida de la población local de este tipo de destinos y, al mismo tiempo, corrija los impactos negativos sobre el medioambiente que viene ocasionando la llegada masiva de visitantes a los mismos. Por todo ello, por considerarlo de máxima necesidad e interés, nuestro tema de investigación genérico versará sobre el análisis de la competencia en la actividad turística. Y más en concreto, se centrará en el análisis de los factores explicativos de la competitividad sostenible de los espacios naturales protegidos como destinos turísticos, haciendo especial referencia a los parques naturales andaluces. Las investigaciones sobre competitividad, en general, y en la actividad turística, en particular, han tomado diversas unidades de análisis en función del enfoque seguido para el estudio de la misma. Así, entre estos enfoques destacan, fundamentalmente, el enfoque país, sector, territorio y empresa. De tal forma que en esta investigación hacemos un recorrido bibliográfico por cada uno de estos enfoques, si bien prestamos especial atención al enfoque territorial -destino turístico-, pues el análisis empírico de esta tesis se centra, tal y como hemos recogido en el párrafo anterior, en el estudio de la competitividad de los destinos turísticos. Al mismo tiempo, consideramos que debe ser el destino turístico la principal de unidad de análisis de la competencia en la actividad turística, entre otros, por los siguientes motivos: - Un producto turístico se puede considerar tanto en sentido vertical, cuando se refiere a cada uno de los servicios

específicos organizados en torno a las necesidades y a los deseos del público objetivo; como en sentido horizontal, cuando se considera bajo la óptica de la demanda; la correcta forma de entenderlo es bajo esta última, extendiendo el concepto de producto a todas las actividades que tienen lugar desde la realización de una reserva hasta cualquier contacto posterior a la entrega y consumo de ese producto, ampliando, de esta forma, la unidad de análisis desde la empresa al destino turístico .

- Proporciona el marco más amplio para analizar la competencia en la actividad turística, pues permite integrar el estudio de la competitividad a nivel país, sector, territorio y empresa. Así pues, en la presente investigación identificamos a los destinos turísticos, en general, y los espacios naturales protegidos, en particular, como unidades de análisis de la competencia en la actividad turística. En definitiva, consideramos relevante estudiar la competitividad de la actividad turística en los espacios naturales protegidos por conformarse ésta como una de las principales actividades económicas que pueden ayudar a diversificar y desarrollar las economías de estas zonas deprimidas ante la pérdida de potencial que se está produciendo en aquellas actividades productivas directamente relacionadas con el sector primario. Y, por otro lado, por considerarse que, ante el incremento de la competencia en el mercado turístico, una estrategia de competitividad sostenible se configura como la única alternativa para que la promoción de la actividad turística contribuya a mejorar la calidad de vida de la población local conservando, al mismo tiempo, el patrimonio de estos territorios. Sin embargo, un análisis pormenorizado de la distribución de la oferta turística localizada en los parques naturales andaluces permite constatar una de las principales características que presentan sus procesos de desarrollo turístico, nos referimos al diferente grado de intensidad y características de los mismos. Así pues, mientras que en algunos parques naturales la actividad turística no está desarrollada, en aquéllos en los que sí lo está, sus desarrollos suelen caracterizarse e por ser desordenados, concentrados, tanto en espacio como en tiempo, y de baja calidad, por lo que se hace necesario profundizar en todos estos problemas como paso previo para implementar una estrategia de desarrollo turístico competitivo y sostenible en los mismos.

El proyecto del complejo deportivo extremo de alto rendimiento, se justifica porque se está contribuyendo a fortalecer el aparato productivo de Bolivia en el ámbito turístico, preservando y conservando el capital humano que es el recurso humano que es el recurso inteligente y más valioso del país y el ecosistema que es el patrimonio ambiente invaluable del estado.

*Los puntos anteriores están plasmados en un estudio grupal, basado en la búsqueda de cada direccionamiento de proyecto, que aporte al sector turístico estudiado antes de la elección del tema.

1.4 DELIMITACIÓN DEL TEMA

Para desarrollar eficientemente el presente trabajo académico, se decidió delimitar temporal y espacialmente el “Complejo deportivo extremo de alto rendimiento”.

1.4.1 DELIMITACIÓN TEMPORAL

El trabajo académico contemplara el:

- Periodo 2017 con una proyección de 30 años a futuro

1.4.2 DELIMITACIÓN ESPACIAL

- Estado Plurinacional de Bolivia
- Departamento de Tarija
- Provincia Cercado
- Monte Centro

1.5 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El crecimiento de la ciudad de Tarija tiene un crecimiento acelerado, pero no es en el caso de los campos deportivos que están condicionados directamente a la poca capacidad y la debilidad del municipio que limita su intervención en el aspecto deportivo, ya que este no toma al deporte como una prioridad, sin darse cuenta que esto es fundamental para el desarrollo de una persona.

La población tarijeña hasta la fecha demostró tener un gran potencial agropecuario y turístico.

Cuenta con una importante producción agrícola y un rico patrimonio cultural. Sin embargo una de las limitantes más importantes para lograr un mejor y mayor desarrollo de los sistemas productivos es la falta de infraestructura de apoyo a la producción y a los valores culturales de la población tarijeña.

Por el cual el turismo tangible que tenemos en nuestra ciudad nunca podrá comprarse en un punto referencial internacional, Tarija es un punto de turismo de complementación, en si es un lugar donde los turistas toman como una actividad suplementaria solo por el hecho de que no podemos competir con los lugares tangibles que tiene potosí (salar de Uyuni) y La Paz (Tiahuanaco) que son los dos puntos referentes internacionalmente

Los escenarios deportivos no abastecen a la población del departamento, ya que hace más de tres décadas que no se realiza un proyecto concreto de impacto deportivo en excepción del coliseo de básquet profesional de los cuales el tema de motociclismo no contempla ninguna ayuda grande para fortalecer este deporte

Lista de campos deportivos en Tarija

1. Complejo deportivo municipal GARCIA AGREDA

- Cancha “A” de futbol (pasto natural)
- Cancha “B” de futbol (pasto sintético)
- Cancha “C” de futbol (tierra)
- Cancha “D” de futbol (pasto sintético)
- Cancha “F” de futbol (pasto sintético)
- 6 canchas de tenis
- 1 cancha oficial de futbol de salón
- 6 canchas poli funcionales
- 1 gimnasio

2. Estadio municipal la “bombonera”

3. Estadio IV centenario
4. Escenario deportivo de futbol “la hoyada”
5. Complejo municipal de raquet
 - 11 canchas de raquet
6. Piscina municipal
7. Piscina prefectura
8. Complejo deportivo municipal “San José “
 - 1 cancha de pasto sintético
 - 2 cancha de raquet
9. Mini coliseo municipal Tabladita
10. Mini coliseo municipal San Roque
 - 2 canchas de raquet
 - 1 cancha de futbol
11. Mini coliseo municipal Juan XXIII
12. Mini coliseo municipal Defensores del chaco
13. Mini coliseo municipal San Bernardo
14. Mini coliseo municipal 15 de noviembre
15. Coliseo Luis Parra
16. Escenario deportivo de futbol “Tabladita”
17. Complejo deportivo “La Pampa”
 - Coliseo de voleibol
 - Cancha de futbol (pasto natural)
18. Cancha de futbol obrajes (pasto sintético)
19. Dos canchas de futbol 5 en el barrio Senac (pasto sintético)
20. Canchas de futbol en el barrio Luis Espinal (pasto natural)
21. Cancha de futbol en el barrio san marcos (pasto natural)
22. Mini coliseo ene l barrio San Luis
23. 1 cancha poli funcional en el palacio de los deportes
24. Skate Park
25. Centro de deportes de contacto en el barrio la florida

26. coliseo de futsal en barrio los chapacos

27. coliseo de básquet en el barrio Guadalquivir

Con la creación del comité de obras deportivas en la década de los 70, se pensaba que esta institución a nivel departamental podía solucionar los problemas de carencia de infraestructura deportiva, pero la discontinuidad en las políticas del gobierno, en la asignación de recursos y malos manejos, no permitieron la creación de las obras deportivas, actualmente si bien se incrementó la infraestructura deportiva en toda la ciudad no existen obras de impacto hasta la fecha peor aún no toman el cuenta el deporte extremo.

De esta forma es que no existen un lugar en Tarija acorde a todas las necesidades e infraestructura optima que posibilite la concertación de lugares destinados a la recreación y la práctica del deporte extremo accesible a los niños, juventud y todas persona que opte por una distracción.

En Tarija, no existe un lugar que reúna las condiciones correspondientes para lograr competencias internacionales, a nivel sudamericano por la falta de equipamientos correspondientes.

La federación boliviana de motociclismo tarijeña cuenta con más de 180 socios activos en todas las regiones, los mismos que cada región improvisa un circuito para poder practicar este deporte, lo cual al no existir un mantenimiento continuo de su circuito y de la infraestructura no pueden entrenar a nivel profesional de alto rendimiento.

En cuanto al karting en mismo se cerró a causa de la falta de equipamiento y la dejadez de las autoridades por no contemplar un lugar adecuado para la práctica de este deporte, pero este año volvieron a las competencias en el mismo estado.

En cuanto a BMX directamente no existe en nuestra ciudad por la falta de infraestructura, lo más cercano a esto sería la pista de skate, que se la toma para poder practicarlo pero este no está adecuadamente diseñado para el bmx.

1.6 FODA

ANALISIS FODA “Monte Centro”

FORTALEZAS.-

- Tiene una buena u optativa ubicación
- Poco impacto ambiental
- Vías de segundo orden
- Servicios básicos (energía eléctrica, agua potable de pozo, gas domiciliario)
- Gaviones de defensa en el rio
- Terreno predeterminado para este equipamiento
- Personal capacitado para ofrecer servicios de altísima calidad
- Supervisión de profesionales para practicar deportes extremos
- Un solo lugar para practicar varios deportes extremos

OPORTUNIDADES.-

- INFRAESTRUCTURA ASISTENCIAL, DIVERSA Y SOCIO CULTURAL
- INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS BASICOS Y GESTIÓN
- Desarrollo de la comunidad
- Generar empleo a las comunidades
- Impulsar el desarrollo local
- Conservar y preservar el ecosistema del entorno con medidas y programas
- Acogida mundial de esta nueva alternativa de deportes
- Mejorar las condiciones de salud, educación, ambientales y de calidad de vida del área directa del proyecto
- Producción e industria
- Fortalecer el tejido social
- Generar una cultura turística y de atención al cliente

BEBILIDADES.-

- La distancia para la ciudad de Tarija

- No cuenta Alcantarillado pluvial y sanitario
- No cuenta con telefonía fija
- Tiene un nivel de señal bajo para las telefonías
- Vías en falta de mantenimiento
- Carece espacios de salud, educación y recreación
- No existe vegetación
- Transporte publico

AMENAZAS.-

- Impacto ambiental a futuro
- Crecimiento poblacional en la zona
- Urbanizaciones ilegales
- Asentamientos
- Construcciones no aprobadas
- Utilización de zonas sin normas
- Comerciantes ilegales

1.7 OBJETIVOS.-

Los objetivos se dividen en general y específicos sobre el **“complejo deportivo extremo de alto rendimiento”**.

1.7.1 OBJETIVOS GENERAL.-

Potencializar el tema infraestructural de la región, adquiriendo mayor valor turístico y fomentando el deporte de la población de Tarija y de todo Bolivia, mediante la elaboración del diseño arquitectónico y paisajístico de un **“complejo turístico deportivo extremo”** y del circuito MXGP en el sector de MONTE CENTRO como uno de los atractivos de equipamiento turístico más grande de la ciudad de Tarija.

1.7.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.-

- Dotar de infraestructura y espacios adecuados según sus características independientes para la práctica deportiva.
- Elaborar propuesta de diseño arquitectónico y paisajístico con propuestas técnicas y tecnológicas.
- Diseñar espacios y ambientes predeterminados para las diferentes actividades de funcionamiento, bajo los estándares, normativas y reglamentos internacionales.
- Indagar sobre las características potenciales de la zona como atractivo turístico.
- Analizar la situación y demanda de deportistas tanto departamentales como nacionales.
- Crear un potencial turístico en épocas de competencias en temporadas bajas de atracción turística.
- Impulsar al ámbito deportivo y cultural a la población boliviana sobre los diferentes deportes dentro del complejo, mediante programas esenciales de enseñanza, entretenimiento y especialización deportiva.
- Impulsar al profesionalismo deportivo.
- Que el evento MXGP (campeonato mundial de motocross) sea una de la principal fuente turística de Tarija con la puesta en marcha del proyecto.
- Propuesta ambiental y paisajística del sitio será la base fundamental del proyecto.
- Crear profesionales del mejor rango académico mediante la educación de alto nivel que se dará en este.
- Realizar actividades recreativas complementarias.
- Determinar la proyección y direccionamiento del proyecto a futuro.
- Generar empleos mediante la utilización y capacitación de la mano de obra local.
- Atraer nuevos tipos de turistas al país y al departamento.

- Convertir a la región en una de los más grandes atractivos turísticos del departamento.
- Desarrollar en abastecimiento necesario de equipamiento para la demanda de deportistas locales, departamentales y nacionales.

1.8 VISIÓN

Proyectar un **Complejo deportivo de alto rendimiento** que este pueda dotar a la población de espacios físicos necesarios para llevar delante de manera más efectiva actividades deportivas diferentes deportes como:

- Motociclismo
- Enduro
- Supercross
- Quats
- Karting
- Skate
- Bmx
- Roller
- Jet ski

Determinando diferentes pistas e infraestructura para las diferentes edades y ambos géneros que la población opte de practicar.

Este complejo impulsara el ámbito deportivo, creara diversos grupos sociales e unirá a quienes tienen la misma pasión por cada deporte y fomentara la vida activa.

Se generara una cultura para el ámbito deportivo de estos deportes captando cada vez más movimiento social que siga y entrene esos deportes, haciendo de estos un estilo de vida.

Con las competencias que se lleven a cabo por la organización del complejo generara un impacto turístico para la zona muy grande, esto dependiendo de la magnitud de los eventos a realizar:

- Internacionales
- Nacionales
- Departamentales
- Regionales
- Locales

Promocionando el patrocinio deportivo entre el sector público y privado.

1.9 HIPÓTESIS

Gracias a este proyecto que el mismo está regido a las normas vigentes para circuitos internacionales se lograra incorporar a todo el departamento dentro de las principales ciudades de Sudamérica que puedan albergar competencias internacionales con todos los requisitos establecidos por las federaciones de los diferentes deportes

Con la posibilidad de tener un lugar adecuado para la práctica, este proyecto complementa tanto a los niños, jóvenes y adultos en un espacio de su vida para la competición, información, educación, distracción, cultura y esparcimiento.

Con la dotación de esta infraestructura y servicios, este proyecto genera nuevas áreas de consumo, recreo y atracción de turismo dando de esta manera una fuente de ingresos económicos importantes para la zona y para el departamento.

Todo esto generará dentro del departamento un desarrollo económico con el cual podremos convertir a Tarija no solo en un productor de hidrocarburos, sino convertir en una imagen turística destacada en toda Bolivia y el mundo.

CAPITULO II
MARCO CONCEPTUAL

CONCEPTUALIZACION

TURISMO AVENTURA.- Implica la exploración o el viaje a áreas remotas, donde el viajero puede esperar lo inesperado. El turismo de aventura está aumentando rápidamente su popularidad ya que los turistas buscan vacaciones inusuales, es dirigido para todos los turistas, pero en especial para aquellos que les guste combinar sus actividades con el aire libre. Este tipo de turismo también se relaciona directamente con el deporte de aventura o riesgo, donde la gente tiene por objetivo pasar momentos de adrenalina a costo de un porcentaje de riesgo. Tiene como objetivo principal el fomento de las actividades de aventura en la naturaleza. Es el hecho de visitar o alojarse en zonas donde se pueden desarrollar los llamados deportes de aventura o turismo activo.

COMPLEJO DEPORTIVO.- Es un recinto o una construcción provista de los medios necesarios para el aprendizaje, la práctica y la competición de uno o más deportes. Incluyen las áreas donde se realizan las actividades deportivas, los diferentes espacios complementarios y los de servicios auxiliares. Las instalaciones deportivas se componen de uno o más espacios deportivos específicos para un tipo de deportes.

PILOTO DE CARRERAS.- Un piloto de carreras es una persona que conduce un vehículo en una carrera de deporte motor. En la mayoría de las disciplinas de motor, la función de un piloto es recorrer una distancia marcada a la mayor velocidad posible sin salirse de la pista. No obstante, un buen piloto debe tener otras precauciones, como evitar sobre exigir el vehículo para prevenir abandonos, y disminuir la degradación de los neumáticos y el consumo de combustible.

BMX.- Es una modalidad acrobática del ciclismo.

MOTOCROSS.- Es un deporte donde se combina la velocidad con la destreza necesaria para controlar la motocicleta ante las irregularidades del terreno, con curvas

cerradas, montículos, baches y cambios bruscos, y sobre una superficie de tierra que, generalmente, se encuentra embarrada con la finalidad de evitar el peligro que supone el polvo. Todo ello hace que en las carreras de motocross se sucedan saltos y derrapes.

ENDURO.- Es una modalidad del motociclismo que se practica a campo abierto y también cubierto, es una carrera tipo rallye, en donde se realizan recorridos por rutas establecidas por la organización (o etapas) en tiempos establecidos. Entre las etapas se pueden encontrar pruebas cortas cronometradas que requieren de habilidad, destreza y velocidad sobre la moto.

KARTING.- Es una disciplina deportiva del automovilismo que se práctica con karts sobre circuitos llamados kartódromos, que tienen entre 600 y 1.700 metros de longitud, y con una anchura de entre 8 y 15 metros. Dadas sus características, el kart es la modalidad por excelencia de formación de pilotos: suele ser el primer automóvil en el que debutan los aspirantes a pilotos de competición, a edades tan tempranas como los ocho años.

SKATE.- Es un deporte que consiste en deslizarse sobre una tabla con ruedas y a su vez poder realizar diversidad de trucos, gran parte de ellos elevando la tabla del suelo y haciendo figuras y piruetas con ella en el aire. Se practica con un skateboard, tabla de madera plana y doblada por los extremos y que tiene dos ejes (trucks) y cuatro ruedas, preferentemente en una superficie plana, en cualquier lugar donde se pueda rodar, ya sea en la calle o en los skateparks.

PARTIDOR.- Valla de salida debe ser un dispositivo transversal independiente que se despliegue o baje hacia el piloto en el momento de su utilización, funcionamiento controlado manual o automáticamente

PITS.- Significa parada en boxes, es la parada que hace un vehículo durante la competición para reposar, cambiar neumáticos, hacer reparaciones o ajustes técnicos o cambiar gasolina.

PADDOCK.- área cercada junto a las pistas donde se preparan antes de la carrera.

PELOUSE.- zona sembrada o adecuada para contener a los espectadores

Espacio deportivo: es el espacio donde se desarrolla una actividad deportiva específica, por ejemplo una sala de artes marciales, la pista de carreras en un estadio de atletismo, un campo de tiro al plato o una pista de snowboard.

Una instalación deportiva puede tener un solo espacio deportivo o varios, cada uno destinado a un deporte diferente. Así, por ejemplo, un estadio de fútbol puede contener una pista de atletismo, y albergar en el sótano un gimnasio y una sala polideportiva; en este caso se habla de una instalación deportiva con cuatro espacios deportivos diferentes.

Complejo deportivo: se trata de dos o más instalaciones deportivas ubicadas en un recinto común y con fácil acceso entre cada una de sus partes; funcionan independientemente entre sí y se conocen generalmente bajo una misma denominación.

Espacios complementarios: sirven para dar apoyo a las actividades deportivas desarrolladas en los diferentes espacios deportivos; el deporte no es realizado en estos espacios. Ejemplos: vestuarios, aseos, primeros auxilios, control antidopaje, almacenes de material deportivo, gradas, etc.

Servicios auxiliares: no están relacionados con las actividades deportivas. Pueden ser de diversa índole: cafeterías, bares, guarderías, tiendas, servicio médico, cuartos de máquinas, de calderas, etc.

Una instalación deportiva se clasifica de acuerdo a sus espacios deportivos. Estos pueden ser de tres tipos:

Espacios deportivos convencionales: dan servicio a las prácticas deportivas más comunes, y atienden a referentes reglamentados con dimensiones normalizadas, aunque no siempre se ajustan a ellas.

Espacios deportivos singulares: son espacios más específicos que suelen estar sujetos a unos requerimientos espaciales.

Áreas de actividad deportiva: se distinguen por la indefinición de sus límites y por el medio natural en el que la práctica físico deportiva tiene lugar: acuático, aéreo o terrestre.

Espacios deportivos convencionales

Hay cuatro tipos de espacios convencionales:

Campos: generalmente son de forma rectangular, al aire libre y con delimitación y marcación clara. Superan los 1500 m² de superficie. Ejemplos: campos polideportivos, de fútbol, fútbol 7, rugby, hockey sobre hierba, béisbol, zonas de lanzamiento de atletismo.

Espacios longitudinales: espacios en los que la actividad se realiza siguiendo un recorrido fijo y delimitado. Ejemplos: pistas de atletismo (de 200 m, 300 m o 400 m), rectas de saltos atléticos, velódromos, patinódromos.

Pistas: son como los campos, de forma rectangular y con delimitación y marcación clara, generalmente están al aire libre, aunque las hay cubiertas (en pabellones). Su superficie es menor a 1500 m². Ejemplos: pistas polideportivas, de baloncesto, voleibol, vóley playa, tenis, bádminton, patinaje sobre ruedas, patinaje sobre hielo, hockey sobre hielo, etc.

Pistas con pared: son como las pistas pero con una o más paredes que son necesarias para el desarrollo de la actividad deportiva. Ejemplos: pistas de frontón, squash, pádel, etc.

CAPITULO III
3. MARCO HISTORICO

Todos conocemos imágenes e ideales que evocan las palabras deportes extremos pequeñas palabras cuando se juntan. Adrenalina. Sin miedo. Humano vs Naturaleza. Probabilidad de lesiones graves alta.

Sin embargo, para aquellos que nos dedicamos a los deportes extremos, dejamos todas estas palabras amordazadas, y las empujamos hacia rincones oscuros de nuestros cerebros y lo único que conocemos es la emoción y la pasión que se siente al hacerlo. El concepto genérico de deportes extremos se utiliza muy libremente hoy en día, y se ha convertido en un término habitual en la lengua del día a día.

Te dirá que los "Deportes extremos" empezaron a tomar forma en los años 50.

El significado de esto sería "cualquier esfuerzo atlético considerado más peligroso que otros, los cuales también se les puede llamar deportes de acción".

Como podemos ver, las definiciones difieren bastante en "muerte", "peligro" o "emoción". Y lo cierto es que la definición de un deporte extremo está en continua evolución. Durante los 70-80, sólo deportes como el rafting, donde la muerte no era inusual, habría sido considerado extremo. La definición ha evolucionado en las últimas 3 décadas incluyendo deportes que ofrecen un elemento peligroso pero, también, una gran descarga de adrenalina.

Los deportes que se han ganado la reputación de ser "extremos" son a veces variaciones de deportes más seguros con la diferencia de un nivel de dificultad superior al que también se le añade la peligrosidad. Un ejemplo de este tipo de deportes extremos podría ser el mountain bike, cuando el ciclismo es considerado relativamente seguro, la variación de meter la bicicleta en un descenso a través de un terreno lleno de roderas y saltos hace que esta modalidad no se considere precisamente segura, por lo que se considera extremo, debido a los elementos de riesgo.

Lo que todos los deportes extremos comparten es el elemento de la imprevisibilidad, normalmente dictada por el clima, el entorno y el terreno. Todo esto, en mayor o menor medida, son elementos incontrolables que diferencian un "deporte" de un deporte "extremo". Por ejemplo, un saltador de altura, fuerte y preparado físicamente, es capaz

de controlar su entorno, mientras que en motocross depende de las condiciones del terreno, un escalador de las rocas, etc.

Los así llamados Deportes Extremos. Característica general, evolución histórica y problemas conceptual-metodológicos de su comprensión.

Los deportes extremos (o de riesgo o aventura, etc., según denominaciones recientes).

En realidad, buena parte de los deportes de riesgo derivan de actividades deportivas clásicas, y han visto fomentado su desarrollo por las posibilidades que ofrece su patrocinio, al ser incluidos en cadenas temáticas de televisión. También ha contribuido a su práctica la aparición de nuevo material deportivo, que en muchas ocasiones desarrolla variantes de otro ya existente. Cabe citar igualmente entre sus orígenes el llamado Libro Guinness de Récords, que desde su creación ha fomentado la práctica de actividades más o menos deportivas y fundamentalmente curiosas. En Estados Unidos, el conjunto de actividades deportivas de riesgo se agrupa bajo el nombre de extreme games (juegos extremos), que desde mediados de la década de 1990 han conseguido agruparse en festivales anuales.

Un buen ejemplo de derivación a partir de un deporte ya existente es el esquí extremo: se practica sobre nieve virgen, partiendo de picos casi inaccesibles, para llegar a los cuales se precisa de helicópteros. La actividad presenta todos los peligros del esquí sin existencia de pistas, más los añadidos por su ejecución en pendientes casi verticales.

Una actividad tan antigua como el paracaidismo, que se inició por motivos militares en la II Guerra Mundial, ha permitido desarrollar la caída libre, que se efectúa a gran altitud y en la que el paracaidista permanece varios minutos en el vacío antes de abrir el paracaídas. A su vez, ha desembocado en lo que se denomina „paracaidismo relativo“, en el que equipos de cuatro u ocho saltadores efectúan un número indefinido de formaciones en el aire en un tiempo predeterminado.

Mayor peligro aún entraña el sky-surf, en el que el paracaidista salta sobre una tabla similar a las utilizadas en el surf enganchada a sus pies. La tabla le permite presentar

mayor resistencia al aire y „deslizarse“ sobre éste, además de efectuar rotaciones y giros a velocidades asombrosas, que entrañan grave riesgo para las articulaciones de cuello y espalda. Estas dos últimas modalidades deportivas incluyen una novedad impensable hace años: se practican con la compañía de un operador de cámara - generalmente instalada en un casco - y la puntuación que recibe el deportista depende también de la pericia de la cámara, lo que convierte a esta actividad en un deporte de equipo.

El monopatín, inspirado en realidad en una tabla de surf a la que se le incorporan ruedas para desplazarse sobre asfalto, ha desarrollado varias actividades de riesgo. Desde el llamado „medio tubo“, que consiste en una instalación con forma de cilindro partido por la mitad sobre el que los patinadores efectúan diferentes combinaciones de saltos y giros, hasta el más reciente street-skate, originado en las calles de Nueva York (Estados Unidos). Consiste básicamente en una pista sobre la que se instalan diferentes dificultades, habituales en la calle, para el monopatín: escalones, aceras y barandillas, para que los patinadores demuestren su habilidad.

Los deportes acuáticos han desarrollado diferentes actividades de riesgo: desde las carreras de on board, auténticos Fórmula 1 que se deslizan sobre el agua, a las de aerodeslizadores hovercrafts, que se desarrollan sobre agua y tierra, ya que el vehículo en cuestión avanza sobre un colchón de aire, pasando por las competiciones de motos de agua, que a su vez pueden arrastrar a los tradicionales practicantes del esquí acuático. También para este tipo de deportistas se han desarrollado el esquí acuático sin tabla, que se efectúa con los pies descalzos, o una última versión de éste, en el que se emplea un helicóptero, en lugar de una lancha motora, como sistema de propulsión.

Algunos de estos deportes de riesgo no incluyen como principal objetivo la competición, sino más bien la diversión. El parapente es una versión del paracaidismo que aporta mayor control y gran capacidad de vuelo al paracaidista al haber sustituido la tradicional forma de media naranja invertida del paracaídas por otra casi rectangular. El ala delta es un sistema de vuelo

De fundamentos relativamente sencillos, que en cierta medida recuerdan a las cometas infantiles: se sirve de una superficie de tela muy amplia, con forma de delta, y parte de lugares elevados para planear. Otra actividad no competitiva en sus orígenes es el puenting, que consiste en lanzarse al vacío desde lo alto de un puente sin más sujeción que una cuerda elástica atada a los pies por medio de arneses. Posteriores versiones incluyen saltos desde grúas elevadas o incluso globos aerostáticos.

Algunas actividades de riesgo han provocado paradojas en su relación con las federaciones y organismos deportivos. Así, el mountain bike, o ciclismo de montaña, fue incluido en el programa de los Juegos Olímpicos desde 1996, pero sólo en su versión de campo a traviesa. La otra, denominada „descenso“, quedó excluida ya que consiste en la bajada de pendientes pronunciadas por terrenos inestables, lo que provoca frecuentes caídas y lesiones de sus practicantes. Algo parecido sucede con las bicicletas de nieve, en las que se sustituyen las ruedas por tablas de esquiar y se desciende a velocidades cercanas a los 300 kilómetros por hora.

Las actividades mencionadas se citan sólo a modo de ejemplo, ya que la invención - y a veces la extinción - de este tipo de actividades deportivas ha experimentado una progresión casi geométrica a partir de la década de 1980 y, al no estar generalmente agrupadas en federaciones, los criterios para identificarlas son muy relativos, como ya se apuntó.

Los deportes extremos o deportes de riesgo y aventura son prácticas individualizadas que se fundamentan (generalmente) en conductas motrices como el deslizarse sobre superficies en donde el equilibrio, para evitar la caída, y la velocidad de desplazamiento aprovechando las energías libres de la naturaleza (energía eólica, energía de las olas, energía de las mareas o fuerza de gravedad) constituyen los diversos niveles de riesgo controlado en los que se basa la aventura. Este elemento es un factor más aparente que real y depende básicamente de las condiciones, del nivel de expectativas generadas por el practicante, el cual se configura un cuadro simbólico de sensaciones y emociones que nutrirán el concepto de aventura, y de incertidumbre que conlleva la naturaleza.

El medio natural es un factor de riesgo intrínseco a estas prácticas y un aliciente notable en un medio semi-estructurado que con la práctica social masificada se tiende a domesticar para convertirlo en más ficticio que real.

- Son prácticas asequibles, flexibles, variables a gusto del usuario, sin horarios ni reglamentación fija, no se requieren de muchas personas y además del contacto con la naturaleza abrigan un ingrediente natural de “conquista “que les proporciona emoción y aventura.
- Fomentan situaciones de placer psicomotriz a veces narcotizante, casi límites.
- Representan un doble placer por la sensación en sí misma y por el logro que supone superar la prueba.
- Se da una exposición voluntaria al miedo y al peligro acompañado de una espera confiada de un final feliz.

Para lograr una buena ejecución de movimientos en estos deportes, los deportistas se someten a un riguroso entrenamiento en el cual se analiza de forma cuidadosa cada momento del truco, se trabaja buscando la mayor concentración posible, tiene que haber un perfecto equilibrio.

Mental–corporal, pues el cuerpo tiene que acostumbrarse al truco, a medida que este se cumplimenta paso por paso. Al igual que, deportes como motocross o deportes dependientes de una máquina, cada maniobra requiere de posiciones específicas en los diferentes momentos que la componen, y en muchos de los casos el grado de complejidad es evidente superior, teniendo en cuenta que estos se realizan con implementos, que varían y difieren en forma y extensión, en medios diferentes lo que dificulta su ejecución.

En consecuencia, cada deportista tiene que estar en sus cabales, física y mentalmente apto, con la cabeza limpia y clara de pensamientos que desvíen el curso de la concentración, es decir tiene que haber un equilibrio total, pues sencillamente la muerte puede aparecer.

Las actividades se desarrollan en los tres planos terrestres: tierra, agua y aire, y se precisa la colaboración imprescindible de la tecnología (artilugios, equipos, material y medios de control) para llevar a cabo las propuestas específicas aprovechando los recursos naturales.

En este grupo de actividades deportivas el medio natural no es el único medio utilizado. Ni siquiera se puede afirmar que sea el medio geográfico el determinante de estas manifestaciones. Ya sea la carretera (en el caso de los moteros), el asfalto de la ciudad (patinadores o skaters), las estructuras arquitectónicas (escalada urbana) y rocódromos artificiales de escalada (escalada deportiva) o la playa (surf, windsurfing), el medio se constituye como un compañero del practicante de estos deportes, en los cuales, al ser básicamente actividades de diversión, el cuerpo no es un medio sino que es un fin en sí mismo, pues es el depositario final de todas las sensaciones y emociones que el individuo experimenta.

El placer, la naturaleza, la emoción, la diversión y la aventura al alcance de todos pero destilados de manera individualizada, aunque generalmente en compañía de otros e incluso en cooperación, sin distinción de sexos, edad o nivel, son elementos esenciales que conforman los deportes extremos.

No obstante, como se menciona anteriormente, es la tecnología lo convierte a dichas actividades en innegables prácticas postmodernas lo que posibilita que cualquier humano pueda deslizarse por el aire, el agua y la superficie terrestre desarrollando gran parte de los sueños que el hombre ha ido tejiendo desde tiempos inmemoriales.

La práctica de estos deportes o actividades están animadas por una serie de valores y conceptos que pertenecen a las nuevas tendencias culturales características de la sociedad postindustrial y suponen una sólida oferta en el marco de las prácticas corporales pertenecientes al modelo hedonista (búsqueda del placer mediante sensaciones motrices deslizantes). Constituyen una auténtica alternativa al deporte-praxis que participa, por el contrario, en el modelo corporal ascético (búsqueda del rendimiento mediante el esfuerzo físico). Las manifestaciones de este nuevo ámbito

carecen de entidad suficiente para ser enfrentadas como conjunto frente al deporte “oficialista” en condiciones equiparables.

Se considera por tanto que los “deportes extremos” o X games es la clava anglosajona para denominar el término Extremo o Extreme – lo se denomina radical - pertenecen a un grupo amplio de modalidades deportivas que agrupa características comunes contrarias a las que tradicionalmente se han vinculado al deporte. El propio concepto alternativo de deporte, y su utilización como elemento de evasión del individuo han creado una corriente contracultural en torno al mismo, ya que presenta modelos de actuación, signos de identidad y escalada de valores radicalmente diferentes y opuestas a las que difunde o proclama el concepto clásico de deporte (reflejo de los valores sociales y culturales tradicionales).

El surgimiento e incremento de la práctica de los “deportes extremos” o de riesgo y aventuras, ha sido espectacular en los últimos años a nivel mundial, favorecido por la pertenencia al modelo económico de los países desarrollados, a la propia morfología del territorio y a la influencia de países, como Francia que han sido pioneros, particularmente en Europa, en el desarrollo de estas actividades. Aunque también se han dado factores internos en el ámbito de las actividades físico-recreativas, como la exigente inmediatez de su práctica sin la necesaria preparación que exigía el deporte, o el aprovechamiento de los fines de semana y los periodos vacacionales fuera del medio urbano, tal como indican las macro tendencias de la práctica deportiva, en donde el deporte se está convirtiendo también, en una práctica vacacional realizada de manera inconstante.

Según la consultoría internacional de turismo (IPK), el 2% del turismo mundial corresponde al turismo deportivo de aventura, restando espacio al turismo tradicional de playa (69%) y al de los viajes organizados (10%), que son los productos más solicitados por la demanda turística mundial. Según los expertos de la organización mundial de turismo, los ingresos mundiales procedentes del turismo se han duplicado en los últimos 10 años, si se tiene como referencia que ya en 1998 ya ingresaron 445

mil millones de dólares. Y la tendencia va en aumento, también se señalan que la demanda de los productos y los destinos se están diversificando apreciándose un notable incremento por las ofertas más comprometidas e insólitas que generan un cierto impacto emocional: la aventura.

La aventura ha sido siempre un anhelo de muchos y un privilegio de unos pocos. La pasión por la aventura es tan vieja como la propia especie, romper con lo cotidiano, la norma, la costumbre, lo establecido es un deseo inconfesado del mortal que busca algo de extraordinario en su vida. Este es el sustrato antropológico de la aventura, negar las reglas de la vida, recorrer el espacio físico para negar el tiempo, vivenciar la excepción y poder explicarla. La aventura ha estado frecuentemente asociada al viaje, la incertidumbre del trayecto, la excitación de lo desconocido, la implicación corporal con el inevitable compromiso emocional y la existencia de un riesgo real que te haga subir la adrenalina (con toda seguridad posible), y el inmenso placer de narrar lo vivido a tus amigos y familiares en un contexto amable, son elementos que hacen que las prácticas de estas actividades constituyan una oferta irrechazable y tentadora para aquellos caminar por lo desconocido experimentando sensaciones nuevas, son los factores fundamentales que explican el éxito de estos “deportes de aventura.”

Los llamados “deportes extremos” o de riesgo y aventura se originan en el seno de los países más desarrollados, en la década de los 70, en las sociedades post-industriales, al hilo del paradigma ecológico y en el ámbito cultural de la postmodernidad.

En diciembre de 1985 se celebró en la estación invernal de Tignes (Los Alpes), el primer simposio internacional bajo el título genérico de “La Glissé” (el deslizamiento), dedicado a las nuevas prácticas físicas que se estaban desarrollando en el medio natural, aprovechando generalmente las energías libres de la naturaleza mediante el deslizamiento, y que se las empezaba a conocer como “nuevos deportes“. Esta reunión mundial vino a confirmar una realidad lúdica en el universo de las prácticas corporales en los países económicamente avanzados, que se presenta como una insólita alternativa al deporte con fines motivacionales y características claramente diferentes. Sin

embargo, a falta de un término que definiese y delimitase este conjunto de prácticas físicas en un entorno dominado por el deporte, se acuñó de forma evidentemente provisional “Nuevos Deportes” con objeto de diferenciarlo de la concepción clásica del deporte.

En fin, estas nuevas actividades físicas constituyen un conjunto de prácticas recreativas, que como se dice anteriormente, surgen en los países desarrollados en la década de los 70, se desarrollan y se extienden en la siguiente y en los años 90 se consolidan como al socaire de los nuevos hábitos y gustos de la sociedad post-industrial

Se entiende que este conjunto de prácticas corresponde por talante naturaleza y oportunidad histórica, a una nueva era que se ha denominado mayoritariamente como postmodernidad la cual ha propiciado el advenimiento de la sociedad postindustrial, caracterizada por una sociedad eminentemente consumista y de servicio. El periodo precedente con el que coexiste la postmodernidad es conocido como sociedad industrial que a su vez pertenece a modernidad, siendo el deporte uno de los productos culturales y uno de los fenómenos sociales más relevantes de esta era. Es por ello que muchos autores o personalidades evaden el apelativo “deporte” para definir estas prácticas pues se consideran que pertenecen a otra época y se tratan de concepciones físicas diferentes al deporte, en la motivación y condiciones de la práctica en los a conseguir y en el medio utilizado para su desarrollo.

En la década de los noventa, se asiste a procesos de clara deportivización de algunas de estas prácticas, se le comienza a aplicar a estas modalidades el elemento competitivo con las subsiguientes derivaciones de marcado cariz deportivo (considerado por algunos investigadores como una actuación anti-natura). Ganar, ser el uno, la estadística y el récord no son sino desviaciones propias que proceden del omnipresente universo deportivo, pero que atentan a la idiosincrasia de los llamados “deportes extremos” o de riesgo y aventura, los cuales surgen precisamente como reacción a lo urbano y lo deportivo y se interesan por la búsqueda de sensaciones nuevas de carácter

placentero, la plenitud y evasión personal, y el contacto con la naturaleza.

Sin embargo, también surgen ideas originales para los más preparados, la elite de estas prácticas que emociones fuertes y competidas por medio de una multicompetición, una especie de maratón de modalidades, basadas en la integración del hombre con la naturaleza por medio de la superación de obstáculos que esta le presenta. El raiverd es un claro ejemplo de multiatlón por equipos que tiene una duración de siete días con un recorrido de 400 km y más de 15 pruebas no motorizadas que varían en cada edición, se organizó por primera vez en 1990 y a lo largo de estos años se ha ido realizando, consolidándose así como una actividad emblemática y singular

Otro ejemplo, en el cual se observan elementos claros de deportivización lo constituye la creación de espacios artificiales que reproducen de forma muy parecida las características del medio natural logrando así la consecución de la práctica dentro del medio urbano, pero con características muy diferentes a la práctica de estas actividades en el medio natural, pues en estas condiciones no existe en sí un aislamiento de lo cotidiano.

Para explicar lo dicho anteriormente, a modo de ilustración, se toma la escalada, Como una actividad designada de riesgo y aventura, la escalada, de la misma forma, también ha cobrado más popularidad. La escalada es parecida a un juego. Hay algunas reglas preestablecidas, pero también están aquellas creadas por el escalador a medida que sube e intenta descubrir una presa, por menor que sea, para tratar de ascender cada vez más. Subidas secuenciales de diversas dificultades aliadas a las diferentes tipos de estructuras constituyen parte de la fascinación de este deporte. En la escalada deportiva ejecutar el mejor movimiento y con perfección es la forma de resolver el misterio de la vía. En este tipo de escalada hay una relativa seguridad que permite creer que el riesgo sea más aparente que real. Tal vez sea posible hablar de riesgo controlado, medido e incluso ficticio.

Se podría decir que el concepto de aventura, en los rocódromos artificiales de escalada, se aproxima más a un tipo de vivencia lúdica, manifestada por un juego de movimientos

corporales, en que los compañeros y el equipamiento componen el escenario.

Al igual que la escalada, otros deportes o actividades de aventura, alcanzados también por el lento pero eficaz proceso de deportivización, proporcionan sensaciones igualmente placenteras, sea descendiendo un rápido del río (rafting, piragüismo), saltando de un puente en el centro o fuera de la ciudad (puenting, bungee jump), o deslizándose por aire después de haber saltado de un avión (paracaidismo, sky surf). Para los practicantes de esas actividades, que deben controlar las variables de la práctica (tales como la altura, la dificultad de movimiento), el reconocimiento de los límites no siempre está definido, por eso muchas veces lo absurdo y lo imposible son considerados desafíos en una tentativa (o deseo) de superarlos.

Como parte del mundo contemporáneo las “tribus de aventureros” en busca de la realización de sueños lúcidos y lúdicos, parecerán menos exóticas cuando dejen de ser consideradas de manera aislada y lo sean en contextos adecuados. De esa forma las actividades vividas en ambientes naturales y artificiales, deben ser comprendidas cada una en su contexto, de acuerdo con sus diferentes códigos, comportamientos y sentidos de aventura, pues las formas de experimentación de emociones compartidas serán siempre diferenciadas.

Motocross.-

Las primeras carreras de motocross surgieron en Reino Unido tales como Auto-Cycle Clubs en 1906 y el Scottish Six Days Trial que empezó en 1909.^{1 2} Cuando un delicado equilibrio y una estricta puntuación de los ensayos fueron dispensadas a favor de una carrera para ser el piloto más rápido en llegar a la meta, fue llamado scramble, dice que se originó en la frase, "una rara pelea vieja" que describe una de esas carreras tempranas.¹ Originalmente conocido como carreras de scramble en el Reino Unido, como el deporte creció en popularidad, las competiciones se hicieron conocidas internacionalmente como carreras de motocross, mediante la combinación de la palabra francesa para motocyclette, moto abreviadamente, con “cross country” o "a campo traviesa" en español.¹ La primera carrera de scramble tuvo lugar en Camberley, Surrey

en 1924.³ Durante los años 30, este deporte obtuvo gran popularidad , especialmente en Gran Bretaña donde los equipos de Birmingham Small Arms Company (BSA), Norton, Matchless, Rudge, y AJS compitieron en los eventos. La intensa competencia sobre terreno accidentado condujo a las mejoras técnicas en motocicletas. Los marcos rígidos adquirieron suspensión en los años 30, y las horquillas y la suspensión trasera aparecieron en los 50, varios años antes de que se incorporaran a la mayoría de las motos de calle.⁴ El periodo después de la segunda guerra mundial fue dominado por BSA la cual se había convertido en la mayor compañía de motocicletas del mundo ⁴ Los competidores de BSA dominaron las competencias en los cuarenta. Una Maico 360cc con sistema de enfriamiento y doble suspensión trasera.

En 1952, la Federación Internacional de Motociclismo FIM, órgano rector internacional del motociclismo, creó un Campeonato Europeo individual utilizando un 500 fórmula de desplazamiento del motor cc.⁴ En 1956 se mejoró el estatus del campeonato mundial .⁴ En 1962, un 250 se creó el campeonato mundial .⁴ La categoría 250 cc fue la categoría más pequeña de las compañías de motocicletas que contaban motor de dos tiempos tenían. Compañías como Husqvarna de Suecia, CZ de la antigua Checoslovaquia y Greeves de Inglaterra, se hizo popular debido a su brillantez y agilidad.⁴ En los 60, los avances en la tecnología de los motores de dos tiempos significaba que el más pesado, motor de 4 tiempos fuera llegando a competencias de nichos.⁴ Motociclistas de Bélgica y Suecia empezaron a dominar las competencias durante este periodo.² El motocross fue introducido en los Estados Unidos en 1966 cuando el campeón sueco, Torsten Hallman montó una exhibición contra los motociclistas americanos en Corriganville Movie Ranch también conocido como Hopetown en Simi Valley, California. El año siguiente Hallman fue seguido por otras estrellas del motocross incluyendo Roger DeCoster, Joël Robert, y Dave Bickers. Ellos dominaron el evento colocando su peso ligero de dos tiempos en las primeras 6 posiciones.⁵ ⁶ El motocross empezó a crecer en popularidad en los Estados Unidos durante este tiempo, lo que fomentó un gran crecimiento del deporte.⁷

A finales de 1960, las empresas de motocicletas japonesas comenzaron a desafiar las

fábricas europeas por la supremacía en el mundo de motocross. Suzuki celebró el primer campeonato del mundo para una fábrica japonesa cuando Joël Robert ganó el campeonato 1970 250 cc .8 El primer evento de motocross bajo estadio se llevó a cabo en 1972 en el coliseo de Los Ángeles.9 En 1975, se introdujo un campeonato del mundo de 125 cc.2 Los pilotos europeos siguieron dominando el motocross a lo largo de la década de 1970, pero, por la década de 1980, los pilotos estadounidenses mejoraron su nivel y comenzaron a ganar competiciones internacionales.10

Durante las décadas de los 70 y 80, la industria de motocicletas de Japón atravesó por un periodo de gran expansión tecnológica. Las típicas máquinas de dos tiempos refrigeradas por aire de doble choque de suspensión trasera dieron paso a nuevas máquinas que tenían refrigeración líquida y estaban equipadas con una sola descarga de suspensión trasera absorbedor. Para el año 2003, las leyes medioambientales, que eran cada vez más estrictas en California, obligaron a algunos fabricantes a desarrollar tecnología favorable al medio ambiente que era de cuatro tiempos.11 12 Para el 2004, los principales productores habían comenzado a fabricar las máquinas de cuatro tiempos. Las empresas europeas también experimentaron un resurgimiento con Husqvarna, Husaberg y con KTM ganadores de campeonatos del mundo con máquinas de cuatro tiempos.

El deporte comenzó a ir evolucionando y se dividió en sub-disciplinas, tales como los eventos de estadio, a saber, el supercross y el arena Cross realizadas en arenas bajo techo. También se crearon categorías para motociclismo estilo libre, que son eventos donde los motociclistas no compiten en carreras sino que son juzgados por los saltos y las acrobacias que realizan y que han ganado mucha popularidad, así como la categoría de supermoto, donde las máquinas de motocross disputan carreras fuera de la pista, en el asfalto. Las carreras de motocross VMX, por lo general, se realizan con motocicletas de un modelo anterior al año 1975.13 Muchas carreras VMX también incluyen una parte "del anuncio del vintage", que por lo general incluyen a las motocicletas que datan hasta 1983.

Karting.-

El primer kart comercial fue construido en agosto de 1956 por Arte Ingels en California con un motor de una cortacésped de la West Bend Company (1911-2003), una compañía establecida en West Bend (Wisconsin). Muy pronto, el karting se fue consolidando en otras bases de Estados Unidos y comenzaron las primeras competiciones "salvajes". Los go-karts fueron superando aquellos 50 km/h y rápidamente se incorporaron muchas mejoras técnicas.

La fiebre por el karting ganó adeptos con rapidez en todo el territorio de Estados Unidos antes de cruzar el océano hasta Europa, ya que tres años después de su bautismo en California se contaba en Norteamérica con más de 300 marcas diferentes que fabricaban este pequeño vehículo lúdico. También, de manera fulgurante, el karting se convirtió en una nueva disciplina deportiva del automovilismo, en la que comenzaban a participar miles de incondicionales.

En los años 60, este deporte se introdujo en Europa a través de Francia e Inglaterra, y se creaban numerosas federaciones nacionales por todo el mundo. Para aglutinar este proceso federativo, la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) decidía crear en 1962 la Comisión Internacional de Karting (CIK). Mientras que los 70 fueron primordiales para el nacimiento del karting en España, de la mano de Jorge Fuentes y de otros jóvenes apasionados, en el resto del mundo el karting se revelaba como una auténtica escuela para el deporte del automovilismo, cuyas virtudes formativas aún se elogian hoy. Jóvenes pilotos como Ayrton Senna, Alain Prost o Riccardo Patrese, comenzarían así a recibir sus clases prácticas en sus competiciones infantiles y a promocionar esta disciplina cuando desembarcaron en la Fórmula Uno en los años 80.

Desde aquel 1956 la evolución del karting ha ido en constante aumento, a pesar de que la reglamentación no ha cambiado mucho, los chasis han ido ganando en estabilidad y frenada. Aquellos primeros tubos de calefacción soldados han dado paso a los más sofisticados chasis y a los sistemas de frenos más modernos. Hoy día un kart puede alcanzar velocidades superiores a los 250 km/h (súper kart), pero con una seguridad comparable a la de un fórmula 1.

Al principio, el karting hizo las delicias de todos los amantes del bricolaje, que pudieron

exprimir su ingenio creativo, pero pronto algunos constructores comenzaron a producir pequeñas series de chasis. Si al principio los motores de cortacésped MacCulloch, con sus 9 CV, hacían disfrutar a los pilotos, pronto quedaron desbancados por las marcas Montesa, Parilla, Rotax y Comet.

Dos participantes durante una carrera de karting.

Los siempre entusiastas italianos cuando se trata de deportes mecánicos, fueron los primeros en especializarse en la construcción de chasis. De este modo, la casa Tecno creó en los años 60 el famoso modelo Puma, que fue el prototipo de todos los otros chasis creados desde entonces. Con más de 2.000 chasis fabricados en 1965, los hermanos Pederzanni, creadores de Tecno, dirigían también sus pasos hacia el automovilismo en las Fórmulas 2.000 y 3.000, antes de que los problemas económicos paralizaran un proyecto para la Fórmula 1. Desde esta época, los italianos fueron los reyes; la gran mayoría de material provenía de este país, a pesar de que los motores austriacos Rotax obtuvieron grandes éxitos durante varios años.

En 50 años, el karting ha obtenido el respeto y el reconocimiento como un deporte completo y una escuela de conducción. Pilotos como Michael Schumacher, Mika Häkkinen, Kimi Räikkönen, Fernando Alonso y otros muchos, colaboraron en sus inicios deportivos para que el deporte del karting fuera uno de los más difundidos en todo el mundo, y, sobre todo, la base más importante del deporte automovilístico actual.

Bmx.-

BMX es la abreviación de Bicycle Motocross y nace en California (Estados Unidos de América) en 1969 cuando un joven de nombre Scott Breithaupt decide utilizar una bicicleta en una pista de Motocross, para imitar las habilidades de sus ídolos de este deporte. Un fabricante de bicicletas llamado Al Fritz, alertado por la alta demanda de los jóvenes y observando sus gustos, comenzó a fabricar bicicletas similares a motos. Más concretamente, en 1977, la American Bicycle Association (ABA) se organizó como una entidad nacional para el crecimiento del deporte que se introdujo en Europa en 1978. En abril de 1981, se fundó la Federación Internacional de BMX, y el primer

campeonato del mundo se celebró en 1982. Desde enero de 1993 el BMX ha sido integrado dentro de la Unión Ciclista Internacional(UCI).

De EE. UU. el naciente BMX pasó a Europa, siendo Inglaterra, Holanda y Francia los primeros en acogerlo e iniciar su desarrollo. En 1974 nace la NBL (National Bicycle League) en los EE. UU. como la encargada de promover a nivel local, estatal, regional y nacional el BMX en este país. Algunos escritos remontan los orígenes a «... otro tipo de pruebas que tienen lugar al aire libre... el "ciclocross" (nacido en Francia a finales del siglo XIX y que deriva de los ejercicios militares), en la que los participantes siguen un recorrido a través de pistas embarradas y obstáculos, así como las de mountain-bike o ciclismo de montaña...». Actualmente, podemos definir el BMX como un deporte que se practica en bicicletas pequeñas, que permiten al ciclista ganar mayor aceleración y precisión que con una bicicleta normal, usualmente las ruedas son de 20 pulgadas, En el BMX, hay dos categorías: Carrera (Cross) y Estilo libre (Freestyle); dentro del Estilo libre, se diferencian 5 modalidades: • Dirt jumping • Flatland • Park Riding • Vertical • Street Riding.

Skate.-

El surgimiento de este deporte extremo recae en el estado de California para los años 1960 y 1970, época en la cual los deportes extremos como el surfing gozaban de un gran auge (época de modalidad) mundialmente. El motivo principal de la creación del skateboard se basa en la sustitución de la tabla de surf en tierra. Los primeros diseños de estas consistían en solo un pedazo de madera cualquiera alterado con ruedas de patines principalmente. Luego para el año 1972 se comenzó a fabricar "skateboards" con una tecnología más avanzada y específica para esa modalidad. Los materiales de fabricación consistían en hierro suave, de poca resistencia, arcilla y caucho. Más adelante en 1972 se comenzó a notar por medio de revistas y los medios de comunicación este interés por las "skateboards". Para los años 1975 y 1980 ya la modalidad estaba dispersada por toda América. Finalmente para el comienzo de los años 1980, el "skateboarding" estaba expandido por cada rincón del mundo, la juventud la adquirió como suya, al igual que los espacios públicos, ya que estos son el "field"

para poder practicar el deporte.⁴ Creado a partir de una variación del surfing, este suele ser un reclamo publicitario para los jóvenes (skaters o no). Sobre los que patinan, un reportaje del año 2002 para la American Sports Data estimó que había 13,5 millones de skaters en todo el mundo; siendo el 84% menores de 18 años, de los cuales el 74% eran hombres y el 26% mujeres. En 1963 en la ciudad de California, tuvo lugar el primer campeonato de skateboard y dos años después ya se había multiplicado la cantidad de skaters y se comenzaron a organizar los primeros campeonatos internacionales (1965).

CAPITULO IV

MARCO NORMATIVO LEGAL

Ley n° 804 de 11 de mayo de 2016, Ley nacional del deporte

Ley n° 115 municipal del deporte

Ley n° 1333 de medio ambiente

CAPITULO V

MARCO CIENTÍFICO

Estudio realizado para la valoración de los deportes que estamos proponiendo para que estén en el complejo y todos sus necesidades.

5.1. ESTUDIO SOBRE LA DEMANDA DEL DEPORTE

Necesidades de los clientes

Hay un gran grupo de personas que les gustan realizar deportes extremos, que no tienen un sitio idóneo para practicarlos cómodamente, minimizando los riesgos que estos conllevan o simplemente no disponen del tiempo necesario para recorrer varios kilómetros de distancia para efectuarlos.

Además, de las necesidades anteriores, existen otras para los posibles usuarios del Complejo de Deportes Extremos como son:

- Experimentar esta práctica en un ambiente cálido, confortable y seguro
- Combinar un paseo por los hermosos escenarios turísticos con los deportes extremos, esto es realmente novedoso, por el solo hecho de poder mezclar algo que te gusta hacer con algo que quieres realizar
- Ser espectadores y disfrutar de algo que temen y no saben si gozarían haciendo

El proyecto, cumplirá con las exigencias del turismo nacional e internacional y brindará un servicio de excelente calidad a cada uno de sus huéspedes e involucrará estándares universales, que les permitirá desarrollar un producto competitivo y alineado con las exigencias del mercado turístico dentro y fuera del territorio boliviano.

Metodología

En primer lugar se elaboró una encuesta piloto con algunas preguntas de selección múltiple, la misma que se realizó a 100 personas

Muestra

La muestra fue tomada aleatoriamente en 100 personas entre hombres y mujeres que aparentemente gozaban de buena salud, de clase media y media alta de Tarija con un rango de edades de entre 18 a 50 años.

Es necesario determinar el mercado al cual va dirigido el servicio del Complejo, definir el perfil de los potenciales clientes y orientar correctamente el desarrollo del servicio y las estrategias de marketing.

En el Marco Teórico, se recopila la información de algunos deportes extremos que se incluyen en la encuesta, porque se practican en la actualidad y se pueden incluirse en el proyecto.

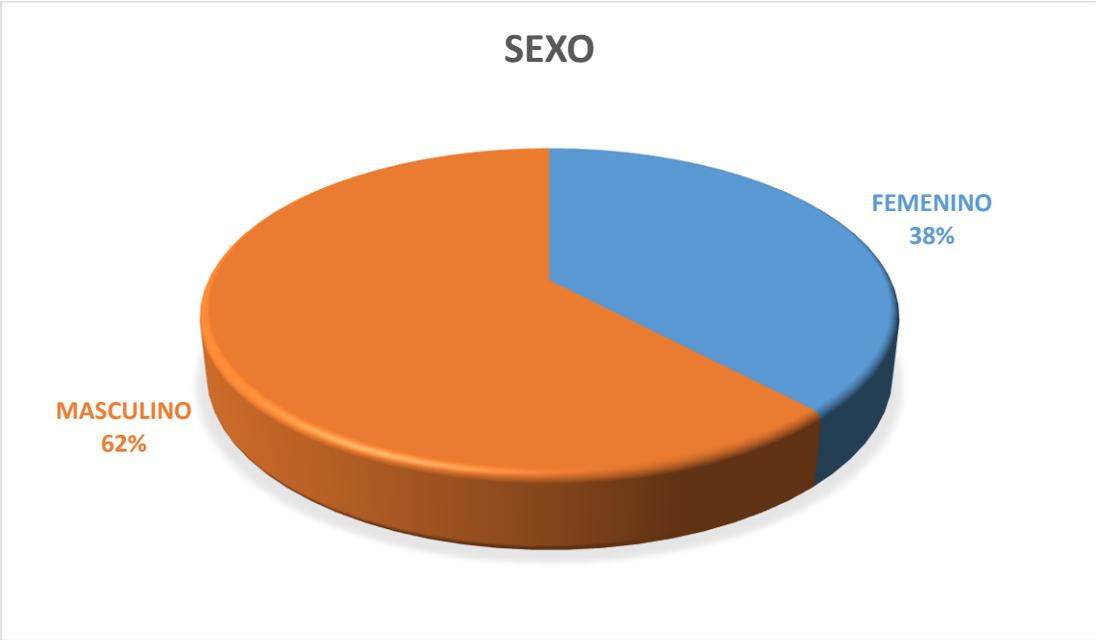
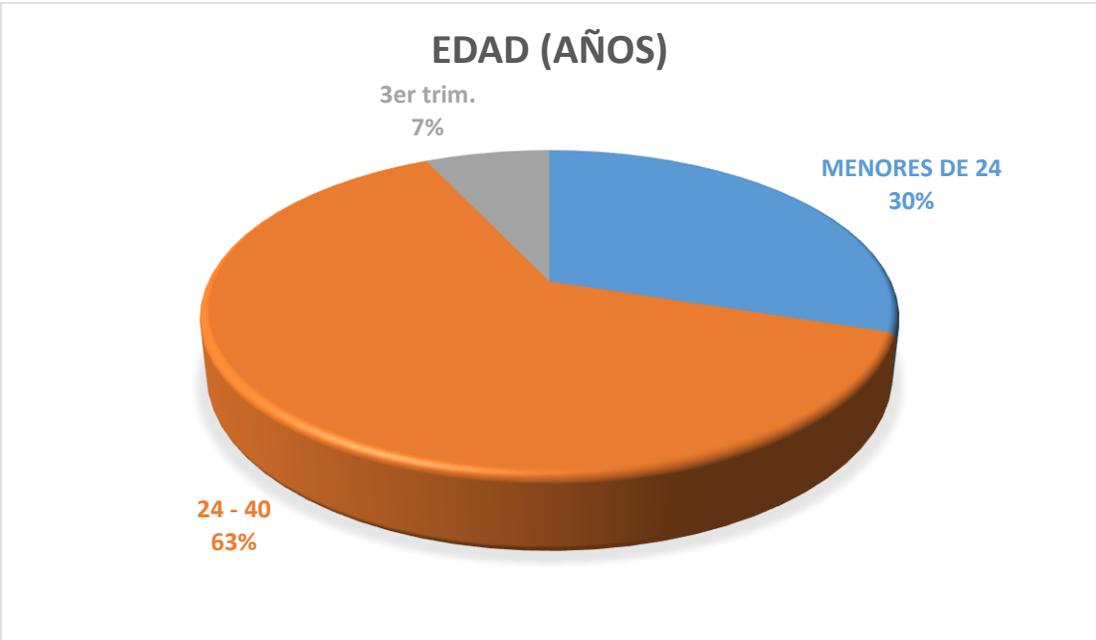
RESULTADOS TABULACIÓN DE ENCUESTAS

Encuesta		Totales
1. Edad (Años)	Menores de 24	30
	24 - 40	63
	Mayores de 40	7
2. Sexo	Femenino	38
	Masculino	62
3. Nacionalidad	Nacionales	82
	Extranjeros	18
4. Ocupación	Estudiantes	30
	Empleados	39

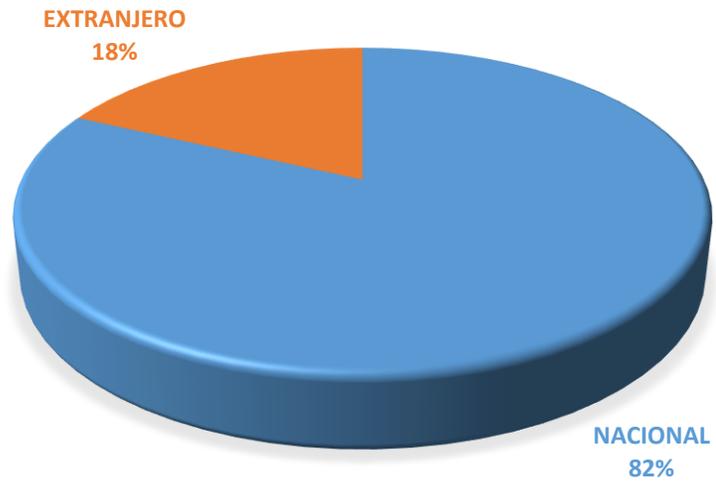
	Independientes	30
	Otros	1
5. Practica o les gustaría practicar deportes extremos?	Si	67
	No	33
6. Conoce un lugar dentro o fuera de la ciudad donde pueda hacerlo?	Si	35
	No	65
7. Cual sería su mayor limitante para practicarlos?	Costos	17
	Seguridad	16
	Distancias	30
	Transporte	15
	Falta de información	21
	Otros	1
8. Cuantas veces al año practicaría deportes extremos?	1-2	45
	3-4	36
	5 - Más	19
9. Entre qué meses le gustaría practicar deportes extremos?	Enero - Marzo	12
	Abril - Junio	24
	Julio - Septiembre	51
	Octubre - Diciembre	13
10. Le gustaría un solo lugar para practicar varios de estos deportes?	Si	78
	No	22
11. En qué zona de Bolivia le gustaría practicar deportes extremos?	Valle	51
	Altiplano	30
	Llanos	35
12. Cual medio de transporte sería el de su preferencia?	Auto Propio	29

	Auto Rentado	6
	Bus para turistas	49
	Transporte Publico	11
	Vuelos Internos	2
13. Que deportes le gustaría que exista en el Complejo de Deportes Extremos (de 1-6 Preferencias)	Bmx	67
	Karting	47
	Motocross	61
	Skate	29
	Escala	75
	Otros	35
14. Cuantos deportes extremos le gustaría practicar en un año?	1-2	63
	3-4	24
	5 - Más	13
15. Cuanto estaría dispuesto a pagar en bolivianos por día para practicar deportes extremos?	30-40	20
	41-60	18
	61-70	8
	71-90	5
	90-mas	42
16. Le gustaría que el complejo de deportes extremos cuente con hospedaje y alimentación?	Si	87
	No	5
17. Cuanto estaría dispuesto a pagar en dólares por día en hospedaje y alimentación?	10 - 20	9
	20 - 30	46
	30 - 40	17
	40 - 50	20
	50 - mas	8
Totales		2014

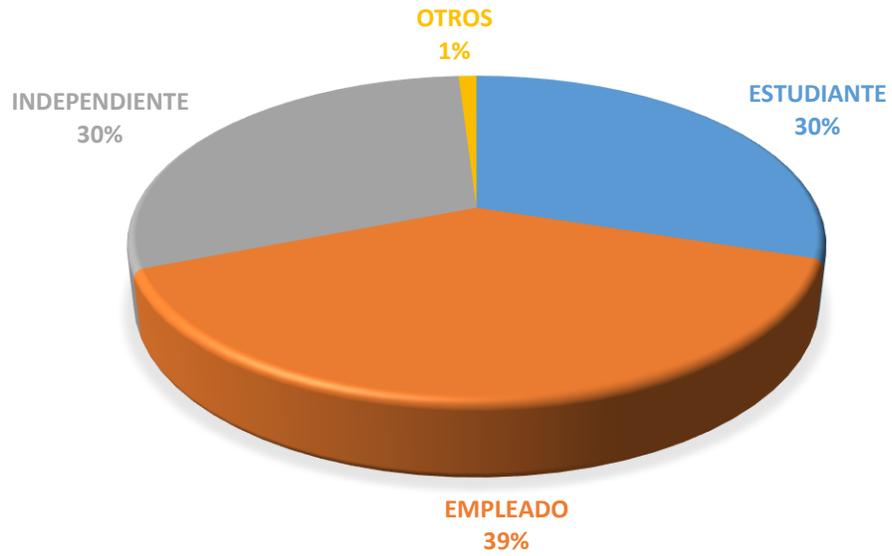
RESULTADOS



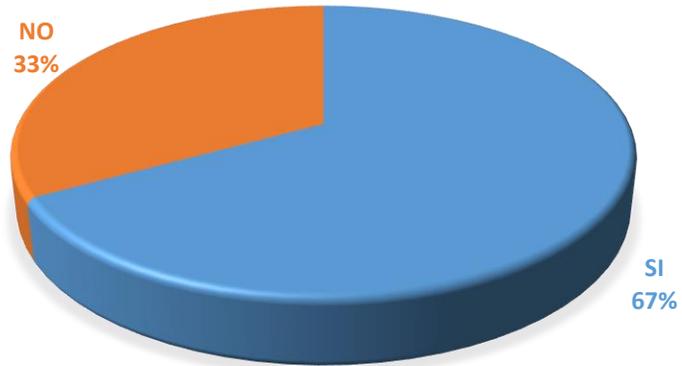
NACIONALIDAD



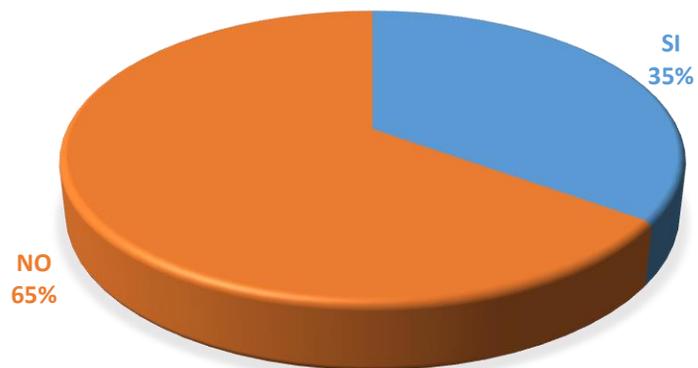
OCUPACION



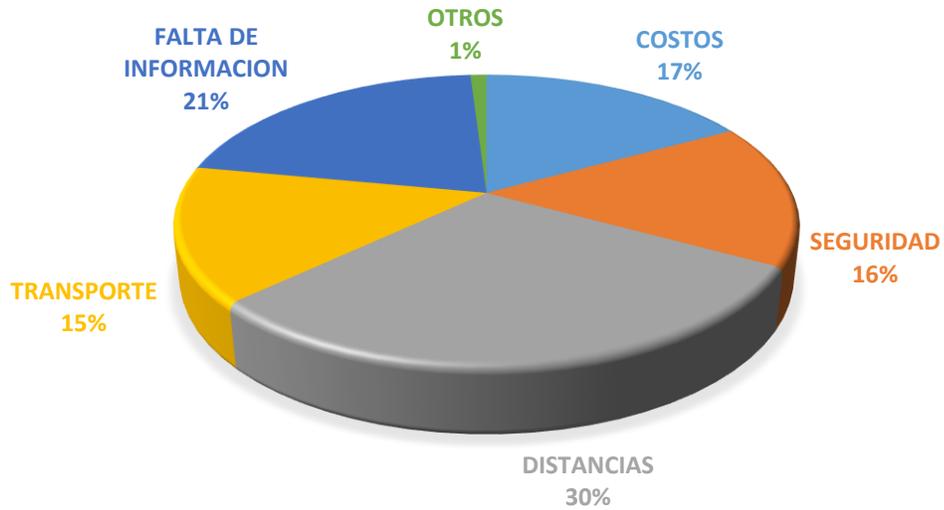
¿PRACTICA O LE GUSTARIA PRACTICAR DEPORTES EXTREMOS?



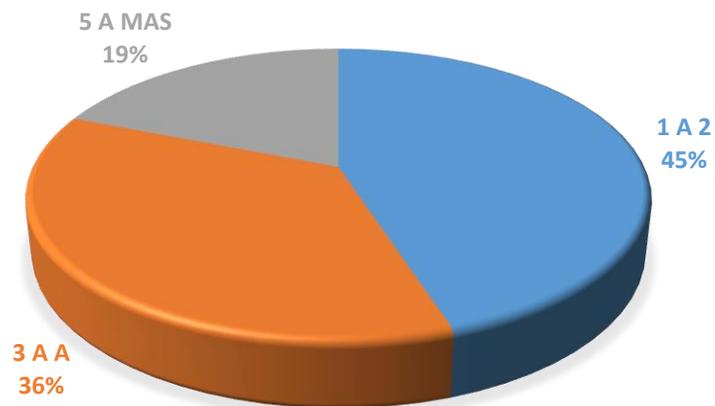
¿CONOCE UN LUGAR DENTRO O FUERA DE LA CIUDAD DONDE PUEDA HACERLO?



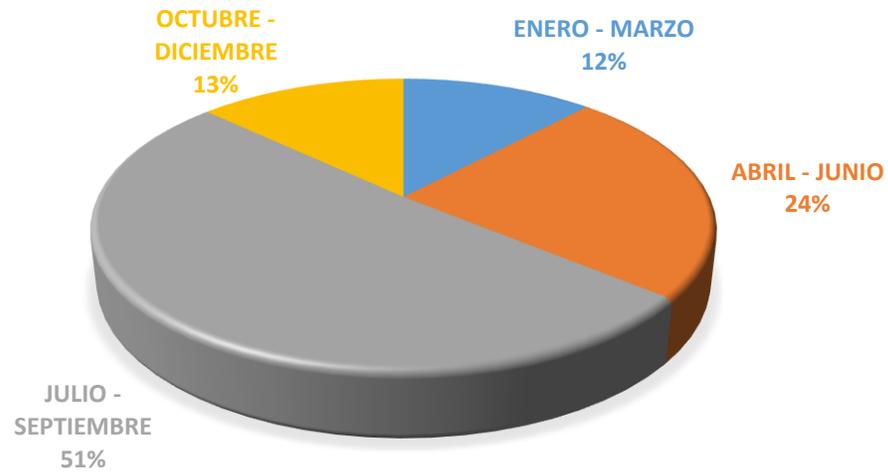
¿CUAL SERÍA SU MAYOR LIMITANTE PARA PRACTICARLOS?



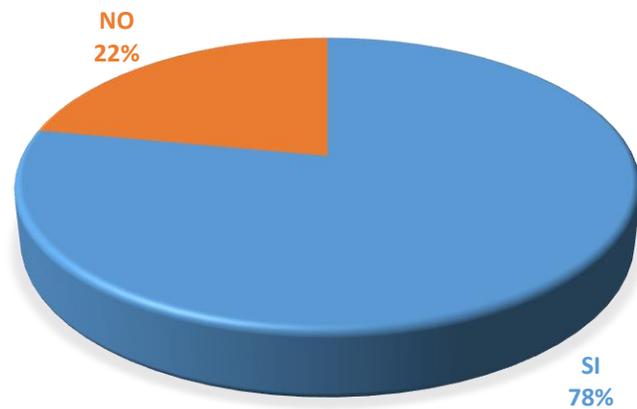
¿CUANTAS VECES AL AÑO PRACTICARÍA DEPORTES EXTREMOS?



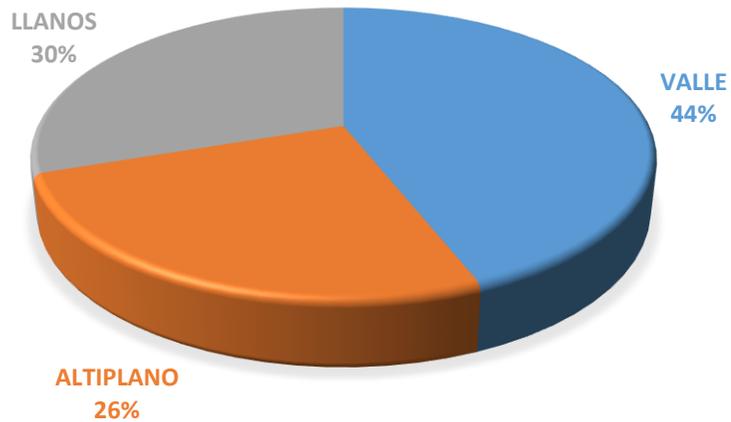
¿ENTRE QUÉ MESES LE GUSTARÍA PRACTICAR DEPORTES EXTREMOS?



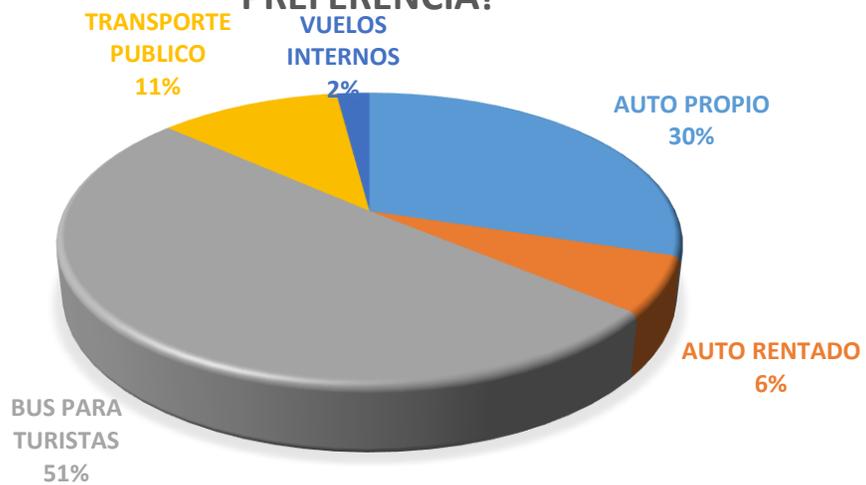
¿LE GUSTARÍA UN SOLO LUGAR PARA PRACTICAR VARIOS DE ESTOS DEPORTES?



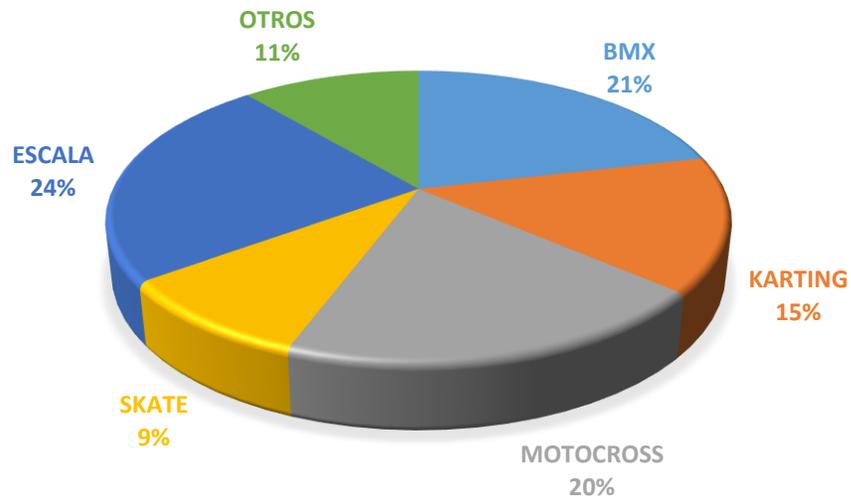
¿EN QUÉ ZONA DE BOLIVIA LE GUSTARÍA PRACTICAR DEPORTES EXTREMOS?



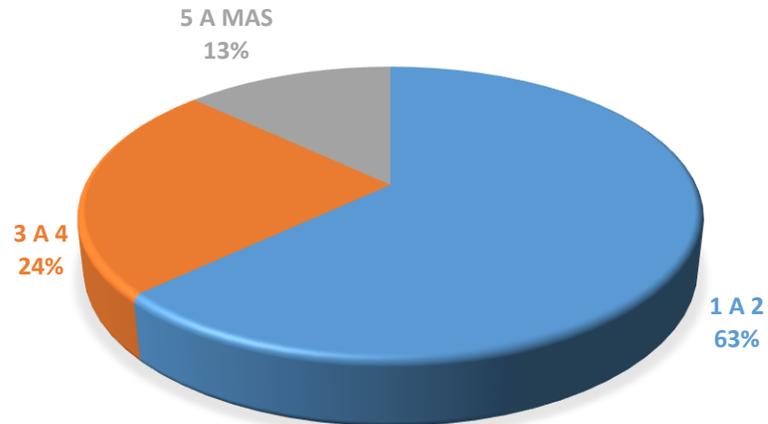
¿CUÁL MEDIO DE TRANSPORTE SERÍA EL DE SU PREFERENCIA?



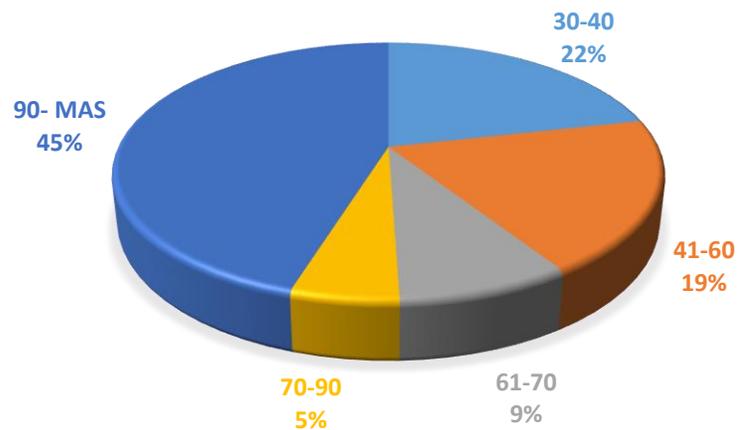
¿QUÉ DEPORTES LE GUSTARÍA QUE EXISTA EN EL COMPLEJO DE DEPORTES EXTREMOS (DE 1-6)



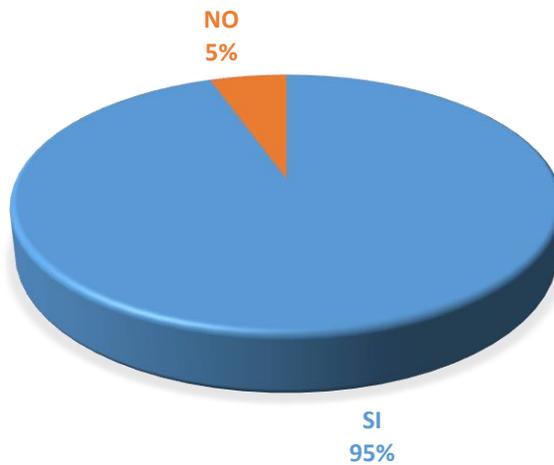
¿CUÁNTOS DEPORTES EXTREMOS LE GUSTARÍA PRACTICAR EN UN AÑO?



¿CUANTO ESTARÍA DISPUESTO A PAGAR EN BOLIVIANOS POR DÍA PARA PRACTICAR DEPORTES EXTREMOS?



¿LE GUSTARÍA QUE EL COMPLEJO DE DEPORTES EXTREMOS CUENTE CON HOSPEDAJE Y ALIMENTACIÓN?





Oferta - Demanda

En la actualidad no hay competencia directa en lo que se refiere a un complejo de deportes extremos en Bolivia, porque no existe nada similar en el país.

Para determinar la oferta actual de mercado del Complejo de Deportes Extremos, se analiza la oferta total de servicios turísticos en Bolivia y en realidad serán servicios adicionales para la practica de estas actividades.

Para determinar la demanda del negocio, correspondiente al Complejo de Deportes Extremos, se toma como datos base el número de turistas extranjeros que visitan el país y adicional los turistas bolivianos que salen del territorio nacional, porque será una alternativa de turismo nueva para ellos.

Producto

El Complejo, ofrecerá los siguientes productos a sus clientes:

- Practica de deportes extremos: Dependiendo del tipo de actividad que busquen los huéspedes, podrán practicar en las instalaciones: Motocross / enduro – karting – bmx –skate – escala
- Alojamiento: Para cubrir las diferentes necesidades los usuarios, contarán con tres tipos de habitaciones: simple, doble o superior.

5.2. ESTUDIO DE SITIO

Para determinar el lugar donde se localizará el Complejo, se analizaron varios factores, como:

- Microclimas del sector
- Bellezas escénicas
- Cercanía con la ciudad de Tarija y otras poblaciones
- Accesibilidad del lugar
- Disponibilidad del área requerida para las instalaciones
- Condiciones del entorno social y ambiental que requiere el proyecto
- Aceptación comunitaria
- Adquisición del terreno
- Uso del suelo
- Peligrosidad a desastres y vulnerabilidad ecológica
- Distancias a corrientes de aguas superficiales
- Topografía

5.3. TIPOS DE NECESIDADES MEDICAS

Como estos deportes están propensos a frecuentar de accidentes dentro de cada actividad de diferentes grados, se propone un centro de asistencia medica dentro del equipamiento para tener una rápida atención de cualquier caso, este servicio cuenta con:

- Asistencia medica inmediata
- Ambulancia
- Primeros auxilios
- Dormitorio de reposo
- Circulación de acceso rápido para emergencias

5.4. TIPOS DE ENTRENAMIENTO PROFESIONAL

Con el entrenamiento profesional en cada disciplina de busca

- Desarrollo de rendimiento máximo
- Aprendizaje de técnicas
- Condiciones físicas correspondientes
- Procesos de adaptación
- Desarrollo de las capacidades motrices
- Reflejos
- Evoluciones psíquicas y sociales
- Metas
- Perfeccionamiento
- Capacidades coordinadas
- Experiencia
- Conocimiento
- Paciencia

Los entrenamientos vienen a ser :

- Personas aficionado

- Personas amateurs
- Personas competidoras
- Personas profesionales

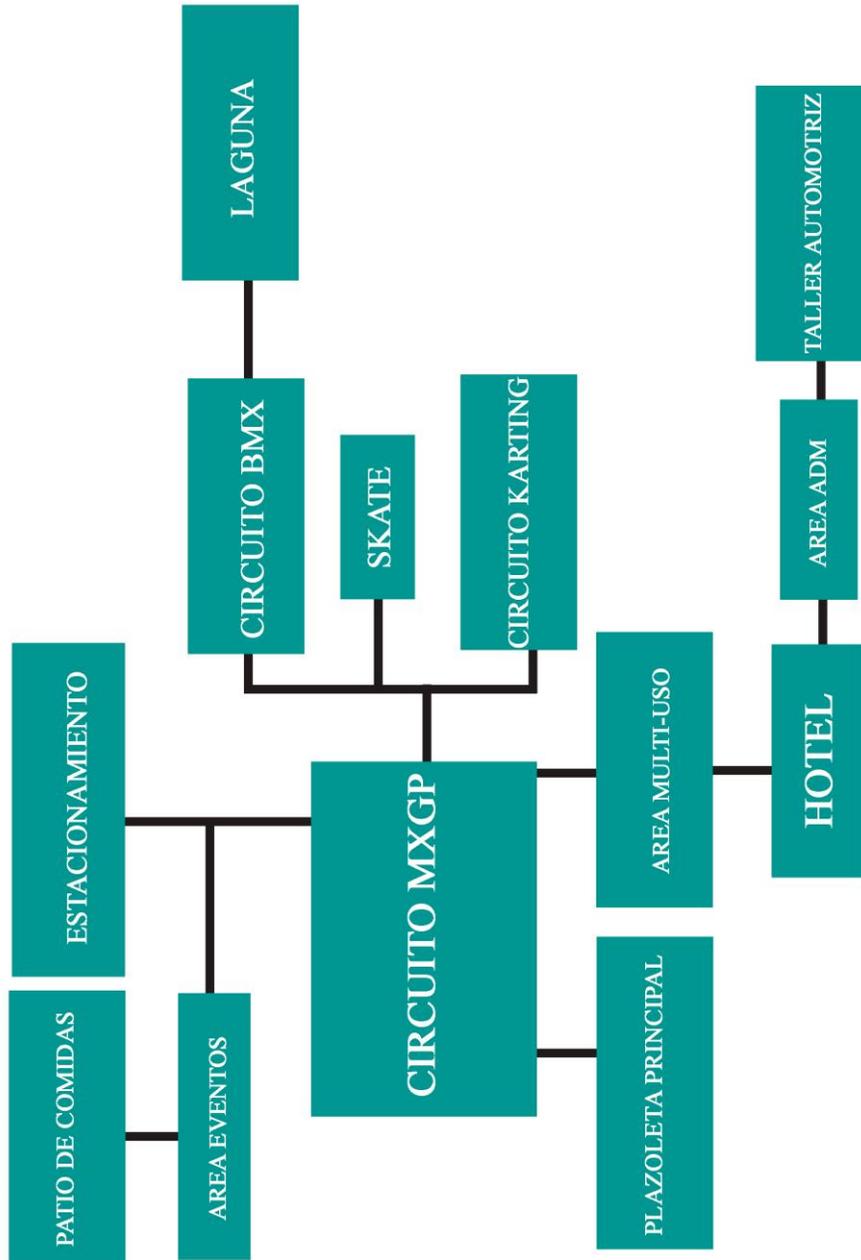
CAPITULO VI

MARCO REAL

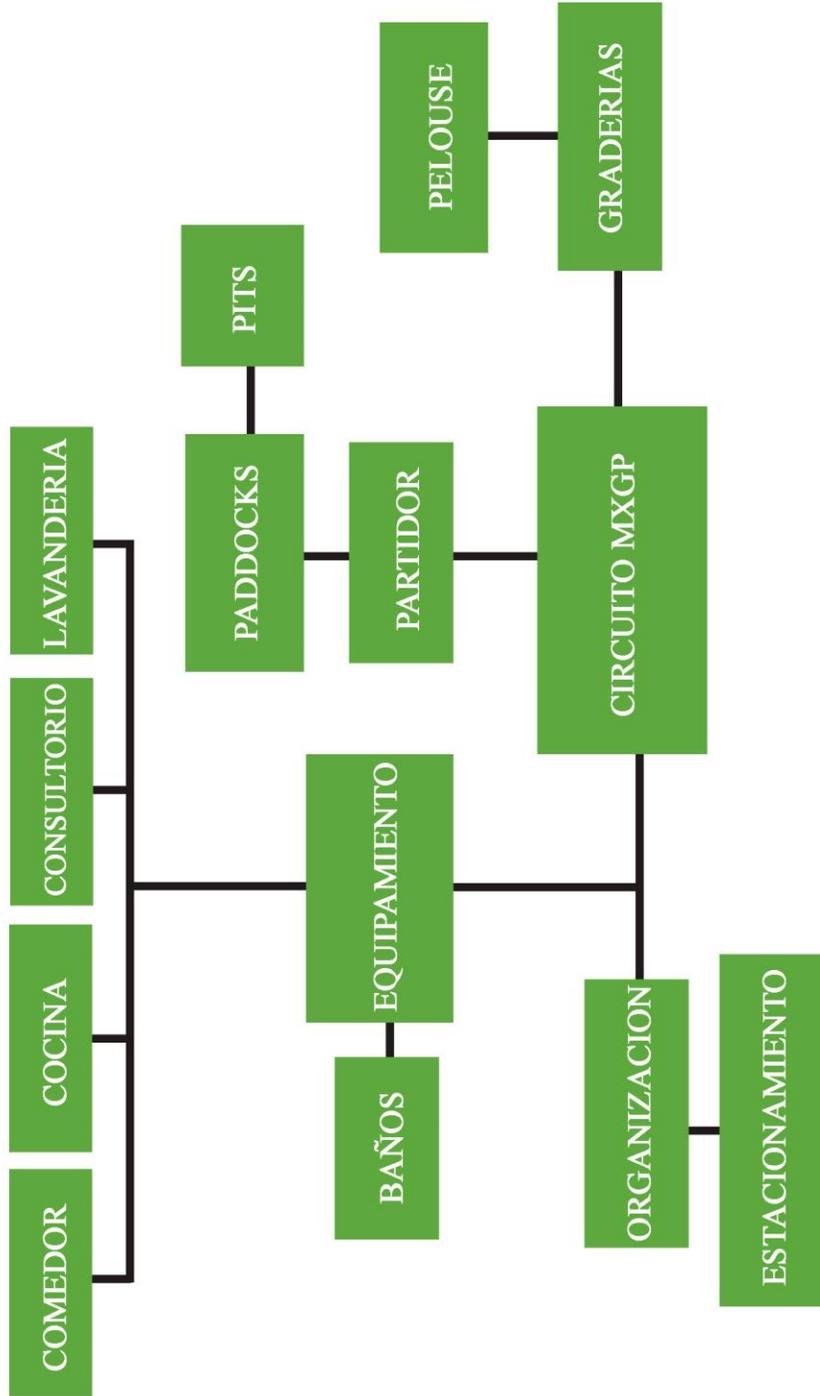
DIAGRAMAS

Relaciones funcionales

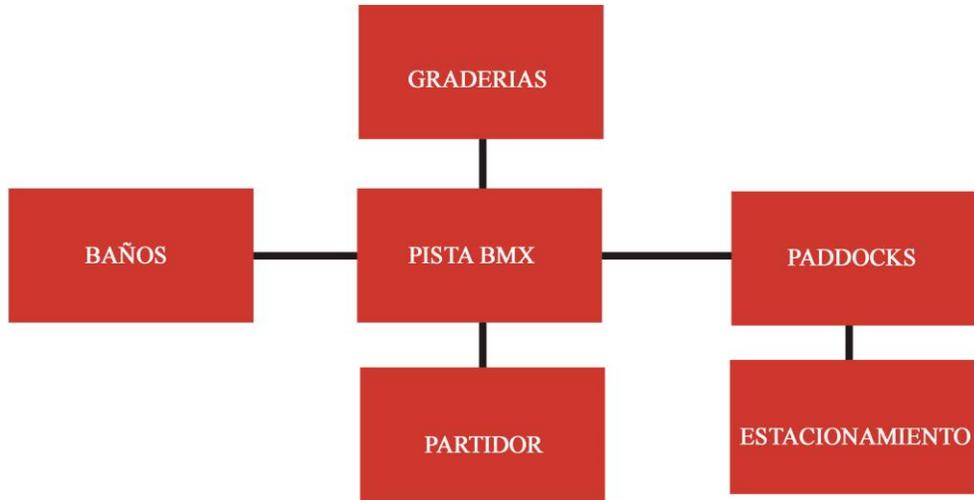
Estructuración general



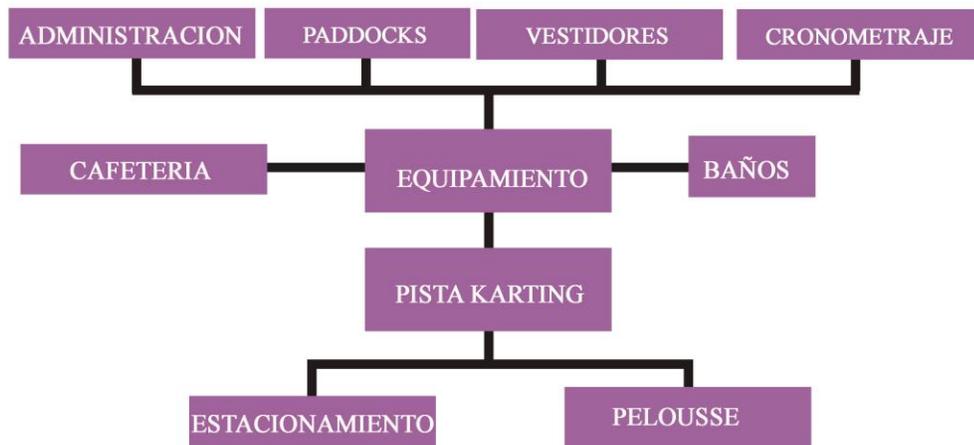
CIRCUITO MXGP



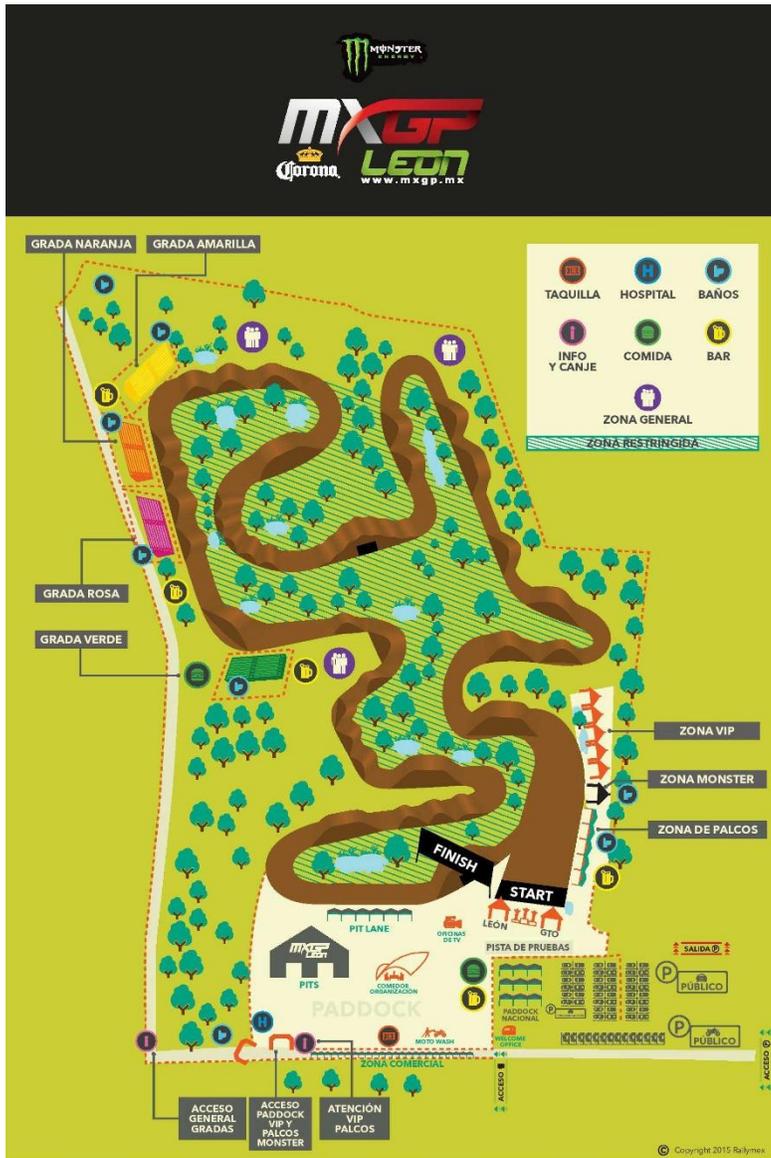
CIRCUITO BMX



CIRCUITO KARTING



MXGP Leon Mexico



- La capital deo deporte motor
- 75 mil millones de pesos
- 32000 personas
- 70000 personas pernotan

Circuito bmx

Maria Pajon Colombia



- SUP. 8500 M2
- 1600 espectadores
- Diseño arquitecto Thomas Ritzenthaler
- Recorrido 420 ml
- 13m de ancho
- 26 mts. de partida
- UCI

Circuito karting

Karting Copo España



RECTA
100m

TERRAZA CAFETERIA

Dirección.
C.C. Copo, Carretera de Almerimar,
s/n, 04700 El Ejido, Almería
Tel. 950 48 96 10

Horario.
Lunes-Jueves 12:30h/20:30h
Viernes 12:00h/23:00h
Sábados y Domingos 10:00h/22:00h

Email contacto.
administrador@kartingalmeria.com

- Recorrido 900 mts.
- Recta 100 m
- Ancho de pista 10 m
- Superficie 20000 m²
- Boxes
- zona paddock

1. REGLAMENTO TÉCNICO PARA LOS CIRCUITOS DE LOS CAMPEONATOS

1.1. Homologación

El circuito que ostente la candidatura para ser sede de una Valida del Campeonato Nacional de Velocidad deberá ser debidamente homologado por un miembro designado, quien basado en el presente reglamento técnico hará una verificación de la pista y de las instalaciones, y emitirá un concepto al organizador y a la Dirección General del complejo sugiriendo los cambios pertinentes o rechazando de plano el circuito.

1.2. Inspección

A solicitud de la organización se realizara una primera inspección con los términos, tiempos y condiciones previstas en el Código Deportivo. Así mismo se efectuara un control del circuito el día anterior a la sesión de entrenos. Si fuera necesario, se realizaría una nueva inspección del circuito. El control será efectuado por el Presidente del Jurado junto con la Dirección de Carrera pudiendo asistir al mismo, representantes de los pilotos. Del resultado de esta inspección se autorizara o no la celebración de la prueba en cuestión, siendo valida la misma solo para esta prueba. Es obligatoria la presencia de maquinaria pesada con su correspondiente conductor por si se hubieran de realizar modificaciones en la pista en el caso de Supermoto.

2. RECORRIDOS

2.1. VELOCIDAD

La Moto velocidad se realiza en un circuito de terreno pavimentado con las normas básicas de seguridad y protección necesaria (Autódromos o Kartodromo), en último recurso circuitos adaptados totalmente pavimentados y con los elementos necesarios de seguridad para atender el evento. Para que un circuito de Moto velocidad sea apto

debe haber sido homologado previamente por la Comisión Técnica o en su defecto por la Comisión Deportiva de Velocidad y Supermoto o un delegado del Comité Ejecutivo.

El recorrido de una competencia de Moto velocidad, en cada clase o categoría, no podrá ser inferior a quince (15) kilómetros, ni superior a treinta y dos (32) kilómetros.

SALTOS (SUPERMOTO)

Cada salto deberá estar enumerado en el plano del circuito; para la construcción de los obstáculos, será primordial tener en cuenta la seguridad de los corredores, espectadores y oficiales. Están prohibidos los saltos dobles o triples y cualquier otro que se considere inseguro para los corredores, especial atención a la angulación de las rampas y recibidores adecuados. Distancia mínima entre vértice de 2 saltos es de 30 mts.

NOTA 1: Saltos dobles y triples son permitidos únicamente si el segundo y/o el tercero salen de la parte alta de la anterior. Están permitidas las olas o “Wahboards” con un máximo de altura de 50 cm, y mínimo entre crestas de 2.5 Metros. La composición y reparación de las superficies de la pista debe ser de un tipo capaz de retener agua, de fácil mantenimiento y que tenga una buena tracción.

NOTA 2. Previo a la realización de la Valida del Campeonato Nacional, los obstáculos de los circuitos obligatoriamente deben ser probados por los pilotos expertos, quienes harán las sugerencias y modificaciones a que haya lugar, siempre buscando la seguridad de los participantes.

- **PUESTOS DE OFICIALES DE PISTA**

Deben de haber suficientes puestos para banderolitas alrededor del circuito ubicados de tal manera que minimice el riesgo tanto para el oficial como para el piloto, estos puestos deberán estar numerados en el plano del circuito.

- **ZONA DE MECÁNICOS Y SEÑALIZACIÓN**

Debe ser ubicada de preferencia cerca de una curva. Tanto la entrada como la salida deben estar señalizadas, siendo necesaria la ubicación de un juez controlando la salida de los pilotos.

- **GRILLA DE SALIDA**

Ancho Mínimo de Grilla: de acuerdo al ancho del carril (1mt. Por piloto)

Zona de Partida: Se debe demarcar filas de 4 pilotos escalonados y una distancia entre fila de 3 mts.

- **ZONA DE ESPERA**

Debe tener acceso directo a los Pits. Totalmente cercada.

- **ZONA DE LLEGADA**

Será ubicada en la misma línea de cronometraje, en suelo no accidentado (plano, sin obstáculo). Esta zona deberá tener como mínimo 3 mts. Al público con tramo directo hacia el Parque Cerrado y los Pits.

- **SISTEMA DE CRONOMETRAJE**

Los servicios de cronometraje y de control deben estar situados a la altura de línea de llegada. Deberá indicarse con dos carteles, uno a cada lado de la pista, con el dibujo de una bandera a cuadros. Se colocara una línea/antena en la línea de llegada para el control de los Transpondré según las indicaciones proporcionadas por el equipo de cronometraje, esta estará referenciada con un cartel a cada lado de la misma con el dibujo de una bandera ajedrezada o la palabra Meta.

- **PIT O Paddock O PARQUE DE CORREDORES**

El parque de pilotos debe estar abierto y enteramente operativo a partir de las 8:00 horas del día de las verificaciones administrativas. El acceso de vehículos a motor en este parque permanecerá cerrado desde las 17:00 horas previas a la prueba hasta las 07:00 horas del día de la prueba. Se deberá respetar, obligatoriamente, el SILENCIO en el parque de pilotos desde las 17:00 horas hasta las 7.00 horas de la noche precedente de la Competición. El

parque de corredores debe estar situado, en la medida de lo posible, en una superficie horizontal. Debe estar vallado

(Aconsejable 1,70 m.) Y vigilado por seguridad. Estará situado lo más cerca posible a la zona de salida (aconsejable acceso directo). Las dimensiones del parque de corredores responderán a las exigencias más estrictas, en función del lugar de la competición y del tipo de competición que se desarrolle en el circuito. El organizador, deberá asegurar una distribución racional de las plazas del parque para los vehículos. Ningún piloto/equipo tendrá derecho a la reserva en boxes de lugares para sí mismo u otro piloto/equipo que no se encuentre en el circuito si no está autorizado por el organizador. Los vehículos obligatoriamente deberán colocarse en los lugares que indique el organizador. El organizador deberá obligatoriamente establecer las zonas de ubicación necesaria y atendiendo en orden prioritario a los equipos con mayor dimensión siempre que estos hayan notificado con anterioridad sus necesidades de espacio.

La naturaleza y la superficie deber permitir el tráfico de vehículos competidores durante el tiempo que sea. Debe prestarse una particular atención a la evacuación de aguas. Las vías de circulación deben estar siempre abiertas, a fin de permitir a los vehículos su salida en cualquier momento del parque de corredores. Dentro del parque de pilotos, todo vehículo, incluidas las motocicletas de competición, deberá circular lentamente, quedando prohibida la circulación reiterada de estos, así como los Cuatrimotor, con excepción de los utilizados por los servicios médicos, protección civil, u organización. Queda terminantemente prohibida la circulación de las motocicletas de competición por fuera del circuito, el piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar. Queda terminantemente prohibido a los pilotos y/o sus mecánicos conducir vehículos motorizados por la pista fuera de las horas marcadas para entrenamientos y carreras, al infractor de esta norma se le aplicará una sanción. Debe estar equipado de bancos, en perfecto estado de funcionamiento tanto para hombre como para mujeres, así como grifos de agua y puntos de corriente eléctrica suficientes para el correcto abastecimiento de todos los

pilotos. El parque de corredores debe poseer un puesto de servicio médico y dispositivos para la lucha contra el fuego (extinguidores, etc.). Debe incluir una área cubierta para asegurar las verificaciones técnicas y el control administrativo con todo el equipamiento necesario. En el límite de esta zona debe habilitarse un tablero de anuncios para las comunicaciones oficiales. Las tomas eléctricas solo serán utilizadas para uso doméstico. Queda prohibido el uso de generadores eléctricos durante el periodo de SILENCIO, si por cualquier motivo (avería de la red, inexistencia de esta, etc.) fuera preciso su uso, los generadores se situaran a una distancia tal que estos no perturben el descanso de los presentes sus ocupantes y deberán ser generadores silenciosos. Es obligatorio habilitar una o varias zonas de lavado de motocicletas, estando prohibido lavar estas fuera de estos lugares.

PARQUE CERRADO

Área totalmente cerrada y puerta con seguridad, podrá utilizarse la zona de espera para este fin si es adecuada.

ZONA DE LAVADO

Mínimo 2 puntos de lavado con drenaje hacia la tubería respectiva y en un lugar acondicionado y apropiado.

SECRETARIA DEL EVENTO

Debe contar con computadora, impresora, fotocopidora, teléfono e internet, acondicionada en un lugar cómodo y estratégico dentro del escenario.

ÁREAS ESPECIALES

Pódium, Puesto de Control Técnico, Sala de Jurado, Sala de Prensa, Zona de Publico, Parqueo, Ubicación de Puestos Médicos y Ambulancias, Camiones para Riego, Accesos.

En general un circuito no podrá ser homologado si atraviesa una zona de agua profunda, si el terreno es pedregoso o rocoso, exceso de polvo obstáculos con

rampa/recibidor desproporcionados o con inadecuada angulación, si comprende zonas rectas que permiten alcanzar una velocidad muy alta.

SEGURIDAD

Las zonas de salida y llegada, el parque cerrado de pilotos, así como todos los lugares que rodeen el recorrido donde esté permitida la estancia del público, deben estar delimitados con barrera, esta barrera será lo suficientemente alta y resistente para contener al público. Debe estar prevista una zona de seguridad aproximadamente de 1 m. de anchura a cada lado de la pista, excepto en lugares peligrosos, que deben ser de la anchura necesaria para asegurar la protección del público y de los pilotos. La pista debe estar delimitada por cinta que sobresalgan aproximadamente 50 cm. Con el fin de evitar cortes en el circuito, se deberán extremar las medidas y poner todos los medios necesarios en aquellos puntos que así lo requieran. Se instalarán alrededor de todos los obstáculos peligrosos pacas de heno u otro material absorbente de los choques para proteger a los pilotos.

La pista debe estar libre de piedras grandes y las que salgan durante la competición deben ser retiradas. Está prohibida la utilización de llantas en el circuito, salvo para trazar una curva. Si estas son utilizados en tal sentido, únicamente se emplearán llantas de automóviles turismo, debiéndose colocar en sentido horizontal y hasta una altura aproximada de 50cm., únicamente se utilizarán materiales naturales para su fijación, si fuese necesario, se podrán emplear estacas de madera, que en ningún caso serían de una altura superior a la de las llantas.

Si es necesario, la pista debe ser regada adecuadamente con días de antelación a las competiciones y nunca después de los entrenamientos de cada día, salvo en casos excepcionales, para asegurar condiciones de pista normales y para proteger al público y a los pilotos contra el polvo. Se debe disponer de los medios suficientes para poder regar la pista en cualquier momento de la prueba.

SONIDO

Se debe disponer de un sistema de altavoces. Deberá estar dividido en dos, una zona para señalización y avisos en el parque de corredores y otra para información al público.

SERVICIOS DE SOCORRO

Servicio Medico

La organización de este servicio debe estar bajo el mando de un jefe médico responsable, que actuará coordinado con la Dirección de Carrera. Es obligatoria la presencia de mínimo dos ambulancias con la suficiente cantidad de asistentes para asegurar la rápida evacuación de un herido en cualquier parte del circuito. Un médico, a ser posible traumatólogo será el responsable de la prueba, estando este bajo la tutela del Director de la prueba. Al menos una de las ambulancias ha de ser Medical izada, estando equipada con su dotación completa tanto material como humana. (Medico, asistentes...) Debe habilitarse una carpa ya sea fijo o móvil para la correcta asistencia de los pilotos lesionados.

La composición del equipo y el material deben ser definidas conforme al Código Medico FIM, o en su defecto, conforme a las leyes actuales, en particular:

- Numero de médicos
- Numero de socorristas y material
- Número y tipo de ambulancias y material

La Dirección de Carrera y el jefe médico, deben elaborar un plan de evacuación de los heridos antes de la competición.

Servicio Contra Incendios

Debe organizarse un servicio contra incendios (en ciertos emplazamientos), en la zona de reparaciones y en el parque de corredores.

TITULO 6.- PRUEBAS DE BMX

Capítulo I DISPOSICIONES GENERALES

- 1. Categorías y participación**
- 2. Calendario**
- 3. Delegado Técnico**
- 4. Competición**
- 5. Campo de competición**
- 6. Instalaciones de la competición**
- 7. Oficiales de la competición**
- 8. Ropa y equipamiento de seguridad**
- 9. Bicicletas**
- 10.Sistema internacional de dorsal permanente 11.Selección previa**
- 12.Sanciones y protestas:**

Sección 1: Infracciones Sección 2: Sanciones Sección 3: Protestas

Capitulo II EVENTOS INTERNACIONALES

Apéndice 1 Horario de carreras y sistema de transferencia Apéndice 2 Posiciones de salida

Apéndice 3 Tiempo al azar en la cadencia de salida UCI

Apéndice 4 Escala de puntos para la clasificación de BMX en la UCI Apéndice 5

Tabla de regulaciones de la pista UCI

Capítulo I DISPOSICIONES GENERALES

1. Categorías y participación

Edad de los participantes

6.1.001 La categoría adecuada de un corredor para competir, se determina por su edad, la cual se

calculará restando al año actual el año de su nacimiento.

Un corredor debe tener al menos 5 años de edad para competir en un evento UCI internacional de BMX. La edad mínima de 5 años se refiere a la edad real en el día de comienzo de carrera.

Categorías

6.1.002. Los eventos de BMX se pueden distinguir en tres niveles de competición, el nivel de campeonato, que comprende las categorías Elite y Junior y los niveles Challenge y Master.

Las categorías individuales se establecen en los artículos 6.1.003, 6.1.004 y 6.1.005.

Categorías nivel de campeonato

6.1.003. Las categorías de competición de BMX reconocidas por la UCI en las dos especialidades son las siguientes:

BICICLETAS ESTANDAR de 20 pulgadas Carrera de BMX:

- - Elite hombre: 19 y más
- - Elite mujer: 19 y más
- - Junior hombre: 17 y 18
- - Junior mujer: 17 y 18

Carreras de Contrarreloj de BMX

- - Elite hombre: 19 y más
- - Elite mujer: 19 y más

- - Junior hombre: 17 y 18
- - Junior mujer: 17 y 18

(8 categorías)

(Artículo modificado 01.02.11; 01.07.12)

Categorías nivel de challenge

6.1.004. Las categorías de competición de BMX reconocidas por la UCI son los siguientes:

a. BICICLETAS ESTÁNDAR de 20 pulgadas:

Chicos: 5 y 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 (11 categorías). Chicas: 5-7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 (10 categorías). Hombres: 17-24, 25-29, 30 y más (3 categorías).

Mujeres: 17 y más (1 categoría)

b. BICICLETAS CRUISER de 24 pulgadas:

Chicos/hombres: 12 y menos, 13 y 14, 15 y 16, 17-24, 25-29, 30-34, 35-39, 40-44, 45 y más; (9 categorías)

Chicas/mujeres: 16 y menos, 17-29, 30 y más; (3 categorías). TOTAL: 37 categorías

(Artículo modificado el 1.02.12)

Categorías nivel Master

6.1.005. Hombres: 30 y más (1 categoría). 20 pulgadas únicamente.

Los corredores Master están también autorizados a participar en los eventos Cruiser de 24 pulgadas en el nivel Challenge.

6.1.006 Un corredor de 17 años o más puede elegir al comienzo de la temporada competir en el nivel de Campeonato, de Challenge o de Master (únicamente para los corredores de 30 años y más) en el grupo de edad y género adecuado.

Un corredor no puede participar en los niveles de Campeonato y Challenge en la misma temporada. La licencia del corredor debe indicar la categoría del corredor.

Además, un corredor que tenga al menos 1 punto UCII, no puede inscribirse en los niveles Master o Challenge.

6.1.006 bis Desde 2013, el calendario de la temporada empieza el 01 de Enero y termina el 31 de Diciembre.

Reglas de combinación

6.1.007 Cinco corredores constituyen una categoría.

Si se inscriben menos de cinco corredores en una categoría, se combinarán con una categoría de mayor edad. Sin embargo, las categorías de Cruiser de edad máxima más de 34, se combinarán con la categoría inmediata más joven.

En el caso de que alguna categoría no se pueda combinar de acuerdo con esta normativa, esta categoría no competirá.

Si se inscriben cinco corredores y confirman en plazo, la categoría competirá, incluso si se presentan menos corredores a la salida.

Si cinco o más corredores se inscriben para una categoría y confirman en el plazo establecido de confirmación, la categoría no se combinará incluso en aquellos casos que una lesión o enfermedad impida llegar al número necesario para realizar una competición.

Las categorías de campeonato o categorías challenge y campeonato pueden combinarse en carreras del calendario UCI en las siguientes bases:

- El organizador indica la combinación de categorías en la guía técnica y en sus comunicaciones hacia las Federaciones Nacionales y corredores.
- Los resultados se dividen entre las dos categorías de forma separada.
- Los corredores consiguen los puntos para la clasificación según los resultados por separado.
- Los corredores reciben los premios monetarios que corresponden a la posición en los resultados separados.

Ejemplo de combinación en un evento de clase 1, mujer elite y mujer junior:

Excepto lo que dictan las reglas de combinación, no se permite a ningún corredor competir fuera de su grupo de edad o de género en las pruebas inscritas en el calendario UCI.

2. Calendario

Clases de carreras y protección de la fecha

6.1.008 Los eventos Internacionales de BMX están registrados en el calendario internacional de acuerdo con la clasificación siguiente:

Resultado de la carrera	Categoría del corredor	Puntos de Clasificación UCI Mujer Junior	Puntos de Clasificación UCI Mujer Elite
1	Mujer junior	30 (1o WJ)	
2	Mujer elite		50 (1o WE)
3	Mujer junior	20 (2o WJ)	
4	Mujer elite		45 (2o WE)

Juegos Olímpicos (OG) Campeonato del Mundo (CM)

3 PRUEBAS DE BMX

REGLAMENTO UCI DEL DEPORTE CICLISTA

Ningún otro evento de BMX internacional puede ser organizado en las mismas fechas que los campeonatos del mundo. Ningún campeonato continental o evento de clase 1 puede ser organizado el fin de semana anterior a los campeonatos del mundo.

•**BMX Supercross Copa del Mundo (CDM)**

o Ningún otro evento internacional de BMX puede ser organizado en las mismas fechas que un evento BMX Supercross Copa del Mundo.

- Campeonato Continental (CC) Ningún evento de clase 1 o CN en el mismo continente, puede ser organizado en las mismas fechas que el Campeonato Continental.
- Eventos Internacionales de clase 1 (C1). Durante un evento C1, no pueden organizarse CN en la misma fecha del evento C1 en el mismo continente.
- Campeonatos nacionales (CN)
Los Campeonatos nacionales de BMX deben celebrarse el primer fin de semana de Julio.

6.1.009 Cada entidad que organice un evento de BMX conducirá el evento en estricta conformidad con la Constitución de la UCI y sus regulaciones. Todos los eventos registrados en el Calendario de la UCI deben respetar las obligaciones financieras de la UCI (en concreto, tasas del calendario, premios monetarios) aprobadas por el Comité de Gestión de la UCI y publicadas en la web de la UCI. Una guía técnica detallada debe presentarse a la UCI durante el proceso de registro del calendario.

6.1.010 La inclusión de un evento internacional de BMX en el calendario UCI asegura que ninguna federación nacional pueda realizar o permitir que se realice bajo su autorización, un campeonato nacional o internacional de BMX, de conformidad con las normas establecidas en el artículo 6.1.008.

3. Delegado Técnico 6.1.011 El Delegado Técnico deberá:

1. Supervisar la preparación y los aspectos técnicos de los eventos, sin perjuicio de la responsabilidad del organizador.
2. Ser el enlace entre la oficina central de la UCI y la UCI (Comisión de BMX).
3. Hacer una inspección previa del lugar, reunirse con los organizadores y de inmediato hacer un informe de la inspección para la UCI (Comisión de BMX) y proporcionar una copia de este informe a los organizadores.
4. Supervisar y realizar el seguimiento con el organizador en el periodo previo al evento para asegurar que las recomendaciones del informe de inspección in situ se han aplicado adecuadamente.
5. Estar en el lugar antes de la primera sesión de entrenamiento oficial y llevar a cabo una inspección del lugar de competición y de la pista con el presidente del colegio de los comisarios y el organizador. La determinación final de la pista y cualquier cambio son responsabilidad del delegado técnico. En los casos donde un delegado técnico no deba ser designado en virtud del artículo 6.1.012, esta tarea recae en el presidente del colegio de comisarios.
6. Hacer un informe general del evento para la UCI; una copia de este informe puede ser enviada al organizador.
7. Hacer un informe confidencial sobre la labor del colegio de comisarios.
8. Coordinar las reuniones de jefes de equipo/corredores.

(Artículo modificado el 1.02.12: 1.07.12).

6.1.012 El delegado técnico será designado por la UCI.

Para los Juegos Olímpicos, los Campeonatos del Mundo y los eventos Supercross Copa del Mundo, el delegado técnico es designado por la UCI.

(Artículo modificado el 1.02.12)

4. Competición

6.1.013 Los corredores inscritos para competir en un evento, se clasificarán de acuerdo a su edad, género, estilo de bicicleta y nivel de competición. Se reconocen dos especialidades: carreras de BMX y carreras de contrarreloj de BMX. Se reconocen dos estilos de bicicletas en una carrera de BMX: estándar de 20 pulgadas y cruiser de 24 pulgadas, tal como se describe en el artículo 6.1.064. Las carreras de contrarreloj de BMX pueden solo realizarse con bicicletas estándar de 20 pulgadas.

6.1.014 Una carrera de BMX se compone de 3 fases: las motos, las clasificatorias (1/32, 1/16, 1/8, 1/4 y 1/2 finales en función del número de participantes) y la final.

Las motos se subdividen en 3 rondas, al final de las cuales los ciclistas con el mejor resultado global pasaran a las clasificatorias.

Las clasificatorias son la fase de eliminación de la carrera. Se subdividen en varias etapas, que se diferencian unas de otras por su grado de transferencia a la final (1/32, 1/16, 1/8, 1/4 y de 1/2 final en función del número de participantes).

La última fase es la final.

Si menos de 9 corredores constituye una categoría, habrá un sistema de tres motos donde la suma del resultado al final de las tres motos, determina el resultado final.

Al final de una carrera de competición de BMX, se realiza una clasificación final que define el resultado final y se utiliza para asignar puntos en la clasificación UCI y los premios monetarios.

Clasificación final

La clasificación final (suma de resultados) de la competición se determina por:

1. La fase alcanzada (final, 1/2 final, 1/4 final, 1/8 final, 1/16 final, 1/32 final, motos)
2. El puesto en esa fase.
3. Los puntos totales de esa fase.
4. El tiempo en la última carrera, en caso de empate se considerara el tiempo de la carrera previa.

Cuando no se pueda deshacer el empate por tiempo, los corredores compartirán la misma posición.

En caso de combinación de categorías, esta suma de resultados se utilizará para dividir los resultados de las 2 categorías y establecer un resultado separado por categoría.

Un evento de contrarreloj de BMX se compone de 2 fases, la calificación de contrarreloj y la súper final de contrarreloj.

Cada fase se compone de una carrera. El número de corredores calificados para la súper final de contrarreloj depende del número de corredores inscritos en cada categoría. La súper final de contrarreloj es la fase final y define los resultados de la contrarreloj. 24 ó más inscrito 16-23 inscrito 12-15 inscritos

Se clasifican los 16 mejores de la contrarreloj en una súper final. Se clasifican los 8 mejores de la contrarreloj en una súper final. Se clasifican los 6 mejores de la contrarreloj en una súper final.

Si hay menos de 12 inscritos, la calificación de contrarreloj puede ser la carrera y define los resultados de la contrarreloj. En este caso, no se realizará la súper final de contrarreloj.

Entrenamiento

6.1.015 No se permite en la pista a ningún ciclista hasta que haya sido oficialmente inscrito y confirmado para el evento como un ciclista con licencia.

En cualquier evento, al menos una sesión de entrenamientos oficiales debe preceder a la competición. Se asignará a cada categoría o grupo, un periodo de tiempo de entrenamiento por separado. Cada grupo deberá tener asignado, como mínimo, el tiempo que permita a todos sus ciclistas completar por lo menos cuatro vueltas, incluyendo entrenamiento con la puerta de salida.

Los comisarios pueden convocar una reunión de directores de equipo cuando sea necesario. El objetivo de esta reunión será informar a los directores de equipo y a los ciclistas de cualquier reglamento complementario que pueda aplicarse durante la carrera y dar instrucciones adicionales sobre la conducta general de la carrera.

Horario de carreras

6.1.016. El horario de carreras se establecerá de acuerdo a los procedimientos establecidos en el Apéndice 1.

El horario de carrera y el orden se publicará en el tablón de anuncios, en las hojas de salida. En las hojas de salida publicadas en el tablón de anuncios se deberá indicar:

- a.** El nombre de cada ciclista, el código de UCI, el país y el número de placa
- b.** El número de carrera;
- c.** La ronda clasificatoria a la que los ciclistas serán transferidos;
- d.** Las posiciones de salida para cada moto.

Transferencia y puntuación

6.1.017 Un ciclista que no sale en una moto se marcará como NO SALIDO (DNS). A los efectos de determinar su posibilidad de transferencia, se le otorgaran 2 puntos más que el número de ciclistas que figuran en la hoja de salida.

El ciclista no podrá ser transferido si no sale en más de una moto. El sistema de transferencia está explicado en el apéndice 1.

En el caso de que se produzca un empate en las posiciones de transferencia o de premio, el desempate será a favor del ciclista con mejor resultado en la clasificatoria precedente; el desempate siguiente será:

A. En orden descendente, 3a, 2a, 1a resultado final moto.

B. Resultados de la contrarreloj.

C. Clasificación UCI.

6.1.018 Si es aplicable, para cada moto en la que compite, un ciclista recibirá una puntuación igual a su posición final en la carrera, con el ciclista en primer lugar gana un punto y así sucesivamente hasta el octavo que recibirá ocho puntos. Los corredores con los puntos más bajos obtenidos en el total de motos serán transferidos a la siguiente etapa de la competición, de conformidad con las normas establecidas en el Apéndice 1.

En la fase de calificación los cuatro mejores ciclistas finalistas se transferirán a la siguiente fase de la competición.

Un ciclista que inicia pero no completa una moto se registrará como "NO FINALIZÓ" (DNF) y recibirá una puntuación igual al número de ciclistas que iniciaron la moto. Este corredor podrá ser transferido.

Un ciclista que empieza pero que ha sido relegado por los comisarios, será clasificado como “relegado” (REL) y recibirá una puntuación igual al número de corredores que han salido en la moto más 2. Este corredor podrá ser transferido.

Si un ciclista o más ciclistas no están en la salida serán declarados como NO SALIDO (DNS).

Orden de clasificación para los IRM (Método invalido de carrera): 1. DNF

2. REL 3. DNS

En caso de múltiples DNF, REL o DNS, el desempate (dentro de cada grupo) será como sigue:

1. Posición en la carrera anterior;
2. Tiempo en la última carrera de la manga anterior; 3. Resultados de la contrarreloj.

Sistemas de puntuación

6.1.019 Los siguientes sistemas de puntuación se utilizaran para las competiciones de BMX:

1. Foto Finish. constituida por un equipo capaz de tomar 1000 fotogramas por segundo.
2. Puntuación con transponders de tiempo. Cuando se utiliza: Los oficiales del área de staging deberán comprobar la bicicleta de cada ciclista para confirmar que el transponder se ha colocado correctamente. Sin embargo, el ciclista es el único responsable de la fijación correcta del transponder durante la carrera. Habrá un operador del tiempo que será responsable de registrar la posición en la línea de meta cuando cruza la línea de llegada cada corredor en cada carrera y si un ciclista no termina una carrera (DNF), el presidente del colegio de comisarios debe confirmar inmediatamente el resultado final del corredor al operador de tiempo.

3. Los rayos de luz (foto células).
4. Puntuación con un equipo de cámara de video en la línea de meta. El equipo de cámara de video deberá instalarse de modo que esté directamente alineado con la línea de meta a nivel del suelo o directamente encima. La cámara de video tendrá una visión de la línea de meta sin obstáculos en la superficie de la pista. El campo de visión posterior de la cámara de video deberá ser claro para no interferir en la claridad de la grabación ni en la reproducción de las grabaciones. Además, debería haber una cámara de video en frente que facilitará el número de identificación del ciclista. En el caso descrito anteriormente, se requiere la posibilidad de velocidad lenta en retroceso y avance. Además el equipo deberá ser capaz de reproducir en color.
5. Comisarios de línea de meta. Habrá un mínimo de 5 comisarios de línea final calificados, que serán responsables de la grabación de las posiciones de llegada de cada ciclista que cruza la línea de meta en cada carrera. Las posiciones finales oficiales se determinaran por mayoría simple de los comisarios de la línea de meta. El resultado final oficial será transmitido al secretario del colegio de comisarios para su anotación en las hojas de las motos.

6.1.020 En el caso de que el orden final sea discutible, el medio de puntuación utilizado podrá ser consultado según el artículo 1.2.103.

Posiciones en el staging y en la puerta

6.1.021 Las posiciones en la puerta de salida de las motos se determinaran de acuerdo con el Apéndice 2 y se deberán indicar en las listas de salida.

Las posiciones en la puerta de salida durante las clasificatorias (1/32, 1/16, 1/8, 1/4 y 1/2 finales en función del número de participantes) y la final, se determinará por:

1. Por la selección previa determinada por el tiempo de vuelta de la ronda anterior (el ciclista más rápido será el primero en elegir puerta).

2. Por la posición final en la ronda anterior (el primer clasificado tiene derecho a elegir primero en la puerta).

Todos los ciclistas deben comenzar en su puerta designada. La penalización por el inicio en cualquier otra puerta es la descalificación.

Es responsabilidad de cada ciclista estar en el área de staging y en la puerta en el momento adecuado. Si el corredor no está a tiempo en el staging, de acuerdo con el staging oficial, el corredor perderá la posición de elegir la puerta y deberá elegir el último.

En el caso de una repetición, todos los ciclistas deben salir en la misma puerta que se le había designado previamente.

Salida

6.1.022 Una carrera de BMX se iniciará utilizando un sistema de salida de caja de voz.

Cuando se utiliza una puerta de salida controlada electrónicamente en combinación con una caja de voz, los comandos grabados de la caja de voz, son los siguientes:

- a) Etapa 1: «OK riders, random start». Los comandos grabados de la caja de voz, son los siguientes:
- b) Etapa 2: «Riders ready».
- c) «Watch the gate».

Por razones de seguridad, el botón de stop puede presionarse en cualquier momento (hasta el final de la etapa 2).

Los requisitos para una caja de voz y un sistema de salida electrónico se describen en el Apéndice 3. (Artículo modificado el 1.02.12; 1.07.12)

Comportamiento en la pista

6.1.023 Los ciclistas que se han inscrito en una prueba y que han confirmado su participación en el

Periodo de confirmación, son los únicos a los que se les permite acceder o practicar en cualquier parte de la pista en los días de la competición.

El colegio de comisarios es la autoridad final en cualquier competición y tiene el derecho de imponer una sanción a cualquier competidor, padre, espectador, o al jefe de equipo en interés de la seguridad o por violación de las normas.

Si una carrera se para por los comisarios antes de su conclusión, los corredores de la carrera deben volver a la línea de salida inmediatamente y esperar instrucciones.

El reinicio será señalado por el presidente del colegio de comisarios o por quien el designe. Una repetición de una moto, una ronda de calificación o final tendrán lugar solo si, en opinión del presidente del colegio de comisarios, el funcionamiento de la carrera se ha visto negativamente afectado por la interferencia en el procedimiento de salida, interferencia por parte de un espectador, animal o cualquier otra cosa.

Si un ciclista cae o se ve obligado a parar debido a una avería en la bicicleta durante una carrera, su primera responsabilidad es apartarse el mismo y su bicicleta de la pista con el fin de obstruir lo menos posible a los otros corredores. Si un ciclista no puede o no se levanta después de una caída, solo puede ser movido por el personal de primeros auxilios o con el permiso de un médico licenciado.

Cualquier uso de radio u otro medio de comunicación a distancia por los competidores no está permitido. (Artículo modificado el 1.07.12).

Llegada

6.1.024 Un ciclista ha terminado en el momento en que el neumático de la rueda delantera toca el plano vertical elevado sobre el comienzo de la línea de llegada.

Conforme al artículo 1.2.109, la bicicleta y el corredor deben atravesar la línea de llegada juntos.

En las competiciones de BMX, se utilizan diferentes sistemas de puntuación, según el Art. 6.1.019. En el caso de que sean utilizados varios sistemas durante el evento, debe aplicarse el siguiente orden de prioridad:

A. Para las pruebas contrarreloj

1. Foto finish o rayos de luz (foto células)
2. Transponders de tiempo, tal como se establece en el Art. 6.1.019

B. Para las motos, las clasificatorias y las finales

1. Foto fines o rayos de luz (foto células)
2. Transponerse de tiempo, tal como se establece en el Art. 6.1.019
3. Cámara de video
4. Comisarios de línea de meta

C. Para la selección de puerta

1. Transponedores, según lo establecido en el Art. 6.1.019
2. Foto fines o rayos de luz (foto células)

En el caso de que un sistema de puntuación específico sea requerido por los reglamentos de la UCI, dicho sistema debe estar y los otros sistemas de menor prioridad no son necesarios.

El uso de equipos de cámara de video es obligatorio en todas las carreras internacionales de BMX. (Artículo modificado el 1.02.12; 1.07.12)

6.1.025 En una final, al menos dos ciclistas deben cruzar la línea de llegada para que una carrera sea válida.

En caso de que la carrera no se declare válida, un reinicio con un mínimo de tres ciclistas se hará dentro de los 15 minutos siguientes. En caso de no reiniciar, los tiempos o los resultados de la semifinal serán declarados como resultado final.

En caso de cancelación antes de la final, los resultados de la fase anterior se declararan como resultado final.

5. Campo de competición

Banderas de pista

6.1.026 Banderas de color verde y amarillo, según se indica a continuación, serán utilizadas por los oficiales de pista como un medio de comunicación entre ellos y con los ciclistas en la pista. La bandera roja debe ser utilizada por un solo comisario de pista. Estas banderas tienen los siguientes significados:

BANDERA VERDE: El circuito no está obstruido y se puede montar en bicicleta.

BANDERA AMARILLA: El circuito está obstruido y los corredores deberán aguantarse en la puerta. **BANDERA ROJA:** Los corredores de la pista deben parar de inmediato y volver a la puerta de salida y esperar instrucciones futuras.

Pista de BMX

6.1.027 La pista debe tener un diseño compacto, en bucle cerrado, formando un circuito cuya longitud medida a lo largo de su eje central no sea inferior a 300 metros ni superior a 400 metros.

La pista debe tener un mínimo de 10 metros de ancho en la salida y no puede reducirse a una anchura inferior a 5 metros en cualquier punto a lo largo de su recorrido.

Colina de salida

6.1.028 La colina de salida debe adaptarse a un ancho de al menos 10 metros y tener una elevación como mínimo de 1,5 metros, preferiblemente 2,5 metros sobre el nivel

de la primera recta. La pendiente inicial, que se extiende desde la puerta de salida hasta el nivel, debe tener al menos 12 metros de longitud.

Puerta de salida

6.1.029 La puerta de salida tendrá un mínimo de 7,3 metros de ancho para todos los eventos de BMX del calendario internacional.

La puerta tendrá una altura de al menos 50 cm, con un ángulo no mayor de 90 grados con la pendiente de la rampa que soporta las ruedas de la bicicleta cuando están en la posición de salida.

Las posiciones de salida 1 hasta 8 deben estar claramente marcadas en la puerta.

La puerta controlada electrónicamente, se utilizará en todos los eventos de BMX del calendario de la UCI, y deberá estar equipada con un sistema de luces de colores adecuadamente situados de tal forma que sea claramente visible desde todos los carriles de salida sin ninguna desventaja para cualquier ciclista que esté en la posición de "riders ready". En caso de un fallo del sistema de liberación de la puerta, la puerta bajará hasta la posición de caída.

El sistema de "caja de voz" es obligatorio en todos los eventos organizados por la UCI descrito en el Apéndice 3.

Siempre que se aplique un sistema de puntuación relacionado con tiempo, el sistema de cronometraje debe ser activado, con lo cual el tiempo empieza a correr en el momento en que el mecanismo de la puerta de salida se activa con la caída de la puerta.

Recta inicial

6.1.030 La recta inicial tendrá una longitud mínima de 40 metros.

Se recomienda que la parte inferior de la cara frontal del primer obstáculo en la recta inicial no se encuentre a menos de 35 metros de la puerta de salida, ni a menos de 20 metros de la curvatura de la primera curva. Sin embargo, en pistas especialmente diseñadas para los ciclistas altamente cualificados, la distancia entre la puerta de salida y la parte frontal del primer obstáculo puede ser más corto.

Primera curva

6.1.031 La primera curva puede ir en cualquier dirección y estará ladeada en un grado tal que permita la entrada y salida seguras para los ciclistas de todas las edades y velocidades de carrera.

En la primera curva la pista tendrá una anchura mínima de 6 metros medidos a lo largo de una línea recta que se extiende en su superficie desde el radio interior hasta la parte superior de la berma, en su radio exterior.

Curvas y obstáculos

6.1.032 La pista tendrá un mínimo de 3 curvas.

La pista deberá tener un mínimo de 5 metros de ancho en cada curva.

Todos los obstáculos en la pista deben ser construidos teniendo en cuenta la seguridad de todos los ciclistas, independientemente de su edad. Hay que prestar atención a las habilidades de los más jóvenes en la competición cuando el diseño de obstáculos tenga la intención de presentar desafíos especiales a los competidores mayores. En la primera recta la distancia mínima entre dos obstáculos será de 10 metros. Un obstáculo se define por su parte delantera y pendiente y puede ser un obstáculo individual, doble, triple o multi-salto, así como un paquete de 4, 5 o multi-pack.

Las pistas pueden ser diseñadas incluyendo secciones alternativas que recorrerán solo las categorías de nivel de Campeonato. Estas secciones pueden ofrecer obstáculos que

son intrínsecamente más difíciles que los que se encuentran en el circuito principal del recorrido.

Marcas de la pista de carrera

6.1.033 Los límites de la pista de carrera incluyendo las secciones alternativas deberán estar claramente marcados con líneas blancas.

Valla

6.1.034 Con el fin de proporcionar una barrera entre los participantes del evento y los espectadores, la pista debe ser rodeada por una valla perimetral que no deberá estar situada en cualquier punto más cerca de 2 metros del circuito de competición.

La valla debe ser construida de un material sólido tal como cintas de plástico las cuales son capaces de absorber el impacto total de un ciclista de cualquier tamaño a la velocidad de la carrera.

Línea de llegada

6.1.035 La pista debe tener una línea de llegada claramente marcada para indicar el punto en el que los ciclistas serán puntuados según el artículo 1.2.099.

Cualquier pancarta que se extienda a través de la pista, por encima de la línea de llegada o en cualquier lugar a lo largo de la pista, debe ser de una elevación suficientemente por encima del nivel de la pista para evitar interferencias con los ciclistas que crucen por debajo de ella.

Todos los comisarios de línea de meta operaran desde un área inmediatamente adyacente a la línea de llegada, que les permita una visión clara y sin obstáculos de los corredores que cruzan la meta.

6. Instalaciones de Competición

6.1.036 Las federaciones nacionales y los organizadores que buscan la autorización de la UCI para realizar un evento de competición deben ser capaces de demostrar a la UCI que las instalaciones propuestas para el evento cumplen con las especificaciones establecidas en esta sección.

Área de staging

6.1.037 Cerca de la colina de salida, existirá un área de staging consistente en diez carriles numerados del

1 al 10, donde los ciclistas se reunirán de conformidad con las instrucciones dadas por los oficiales del área de staging.

Área de equipos

6.1.038 Se fijará y marcará un área cerca del área de staging, donde los ciclistas pueden reunirse entre las carreras.

Área de comunicación

6.1.040 Se reservará para el locutor de la carrera, preferiblemente en una altitud por encima de la pista, una zona que permita al locutor tener una visión clara y sin obstáculos de la pista.

Tablones de anuncios

6.1.041 Se levantarán tablones de anuncios y/o monitores de pantalla, bien construida y resistente al agua, para la publicación de las motos/resultados de la carrera, como mínimo, en 3 lugares diferentes tales como el área de corredores, el área de jefes de equipo y el área de staging. Unas láminas de plástico transparente deberán estar disponibles para cubrir los tablones y/o monitores de pantalla en caso de condiciones climáticas húmedas.

Oficinas de administración y de carrera

6.1.042 Las inscripciones y el control de la carrera deben llevarse a cabo en una oficina que se situará dentro de los límites del área vallada y será de tamaño

suficiente para procesar el número de ciclistas de una manera ordenada. Cualquier instrucción puesta en esta oficina debe estar escrita en inglés y en el idioma del país donde se desarrolle la competición.

Sistema de comunicación al público

6.1.043 El sistema de comunicación al público debe ser capaz de proyectar la voz del locutor a todas las partes de la pista, el área de los corredores y el área de Stalin. La información se dará en inglés y en el idioma del país donde se desarrolle la competición.

Parking e instalaciones para los espectadores

6.1.044 Un parking para un número de coches proporcionado al tamaño previsto de la carrera debe estar situado cerca de la pista. En los días de carrera, las áreas de parking deberán contar con personal suficiente para asegurar un tránsito ordenado y un aparcamiento sistemático de los coches.

Las instalaciones para los espectadores incluyendo, sin limitación, asientos, aseos y servicio de comida, con capacidad adecuada a los números que figuran a continuación, previstos para los siguientes eventos:

- Eventos internacionales de BMX:
- Eventos de Campeonatos Continentales de BMX: - Eventos de BMX Superaros
- Copa del Mundo:
- Campeonato del Mundo de BMX:
- Juegos Olímpicos:

3000 espectadores; 5000 espectadores; 3000 espectadores; 7000 espectadores; 7500 espectadores.

Eventos de interior

6.1.045 Los eventos de interior de BMX se celebraran en pistas de tierra, madera o cemento con

Obstáculos fabricados de materiales similares. Las normas establecidas en la presente sección se aplicarán igualmente a los eventos de interior.

7. Oficiales de la competición

6.1.046 Los reglamentos de la UCI establecen la manera en que un evento de BMX debe ser llevado a cabo. Todos los oficiales que participen en un evento deben estar plenamente familiarizados con los reglamentos de la UCI y cualquier regulación complementaria que deba aplicarse. Al aceptar la designación, todos los oficiales de la competición están ligados a dichos reglamentos.

General

6.1.047 Cada competición de BMX debe estar dotada con un número suficiente de comisarios cualificados y oficiales, incluyendo como mínimo a 1 Comisario Internacional UCI, que asumirá todas las responsabilidades y responderá de todas las funciones de las diversas posiciones establecidas en esta sección. Debe proveerse comida para los comisarios.

Colegio de Comisarios

6.1.048 El colegio de comisarios será designado de acuerdo con el artículo 1.2.116. El colegio de los comisarios es la autoridad final en cualquier competición y tiene el derecho de imponer una sanción a cualquier competidor, padre, espectador o director de equipo en aras de la seguridad o por violación de estas normas, siguiendo las pautas descritas en 6.1.092 y siguientes y en la parte 1 del Reglamento de la UCI.

El presidente del colegio de comisarios es el jefe del mismo y gestiona a los otros comisarios. El presidente del colegio de comisarios operará desde una posición tal que le permita una visión clara de la pista al máximo posible, para supervisar el evento con la asistencia de los otros comisarios.

El adjunto al presidente del colegio de comisarios asistirá al presidente del colegio de comisarios en la realización de estas tareas y actuará como presidente del colegio de comisarios, representándole cuando no esté disponible.

Secretario del colegio de comisarios

6.1.049 El secretario del colegio de comisarios será responsable de la inscripción y clasificación de todos los ciclistas en el evento, del proceso y publicación de las hojas de las motos y del proceso de todos los resultados (intermedios y finales). El secretario del colegio de comisarios estará asistido por un número suficiente de administrativos, como se describe en 6.1.053.

Comisarios de Carrera

6.1.050 Los comisarios de carrera serán responsables de asegurar el cumplimiento de todas las normas que regulen cualquier evento.

Los comisarios de carrera deben tener cumplir los siguientes requisitos:

- a. Ellos deben tener fluidez en inglés y tener disponible un intérprete de inglés;
- b. No pueden ser directores u oficiales de la UCI;
- c. Todos los comisarios deben llevar una vestimenta distintiva de manera que puedan ser fácilmente identificados por los ciclistas y jefes de equipo;
- d. Cada comisario de carrera deberá operar desde una posición claramente definida.

Comisarios de línea de llegada

6.1.051 En el evento que el orden de llegada se determine por medio de comisarios de línea de llegada, estos deben actuar como se describe en el artículo 6.1.019.

En caso de utilizar otro sistema de puntuación, las obligaciones y condiciones de designación se determinarán por los artículos del 1.2.119 al 1.2.121.

Comisario de salida

6.1.052 El comisario de salida o starter, será el responsable de llevar a cabo la salida de cada carrera. El starter accionará la puerta de salida y realizará todas las otras

acciones que sean necesarias y apropiadas para asegurar que cada carrera tenga una salida segura y justa. El starter puede recomendar al presidente del colegio de comisarios que un corredor que está obstruyendo y le ha impedido realizar su labor, sea penalizado. Cuando se utiliza un sistema de cronometraje, el starter debe primero confirmar con el oficial del Stalin si algún corredor no está presente en la puerta de salida y a continuación, asegurarse de que el operador del sistema y su equipo está listo antes de que comience el procedimiento de salida de una carrera.

Personal

6.1.053 Los siguientes oficiales y personal serán designados por el organizador o la federación nacional.

1. OFICIALES DE LA COLINA DE SALIDA - Los oficiales de la colina de salida serán responsables de verificar que los ciclistas están en el carril de salida correcto (de acuerdo a las hojas de las motos) antes de la salida de cada carrera. También serán responsables de comprobar si el equipamiento de seguridad de los ciclistas es correcto. Los oficiales de la colina de salida deben informar al presidente del colegio de comisarios si el equipamiento de seguridad de algún corredor no se ajusta a los reglamentos de la UCI.

2. OFICIALES DEL STAGING – Los oficiales del staging serán responsables de dirigir a los corredores al carril adecuado del área de Stalin. Anunciarán cada número de la carrera, grupo de edad y los nombres de todos los ciclistas en cada carrera. Debe existir una clara comunicación del tiempo de staging por los oficiales del staging. Un número adecuado de copias de las hojas de las motos se pondrá a disposición del oficial responsable del área de staging.

3. OFICIALES DE CARRERA - Los oficiales de carrera serán responsables de controlar el comportamiento de los ciclistas en la pista y notificar a los demás oficiales de las condiciones de la pista que pueden requerir su atención. El presidente del colegio de comisario determinará el número de oficiales de carrera necesarios

para un evento. Los oficiales de carrera estarán situados a lo largo de la pista. Los oficiales de carrera tomarán nota de cualquier infracción de las normas o incidentes de los que sean testigos. Estas notas se pondrán a disposición del presidente del colegio de comisarios a requerimiento de este.

4. OFICIALES DE CONTROL DEL AREA DE LINEA DE LLEGADA - Los oficiales de control del área de línea de llegada serán responsables de controlar el paso de los ciclistas y de otras personas dentro y fuera del área de línea de llegada. Se situarán en cada punto de acceso o salida al área de llegada e impedirán la entrada de padres, jefes de equipo y espectadores, salvo en los casos de emergencias médicas que justifiquen su presencia. Los oficiales de control del área de línea de llegada también serán responsables de mantener el orden entre los ciclistas que estén esperando en el área de llegada.

5. ADMINISTRATIVOS

1. Los administrativos de inscripción serán responsables de lo siguiente:
 - Recepción y comprobación de conformidad con las normas de inscripción de los ciclistas, formularios de inscripción y/o solicitudes de permisos;
 - Establecer una lista de inscritos en cada categoría de carrera y el orden secuencial de las categorías.
2. Los administrativos de las hojas de las motos serán responsables de dividir el número total de inscritos en cada categoría en motos de no más de ocho corredores y registrar sus nombres en las hojas de las motos adecuadas.
3. Los oficiales de las hojas de las motos serán responsables de la colocación de las hojas de las motos en los tabloneros de anuncios. Estas hojas serán colocadas en orden por grupo de edad con cada número de carrera claramente visible.

6. OPERADOR DE TIEMPO. El operador de tiempo será responsable del montaje y funcionamiento del sistema de cronometraje y de pasar los resultados del paso de

los corredores por la línea de llegada a los administrativos para su colocación en los tabloneros de anuncios.

7. LOCUTOR DE PISTA. El locutor de pista será responsable de hacer anuncios oficiales sobre la competición y de informar a los ciclistas, espectadores, comisarios y oficiales de cualquier cambio en el horario de carreras.

8. PERSONAL DE SEGURIDAD - La organización anfitriona proveerá de un número suficiente de personal de seguridad para asegurar la seguridad de los ciclistas y espectadores. Los miembros del servicio de vigilancia deben llevar ropa distintiva u otro objeto que permita identificarlos fácilmente.

9. PRIMEROS AUXILIOS - Al menos una ambulancia y un número adecuado de personal de primeros auxilios incluyendo un médico licenciado deberá estar presente durante toda la sesión de entrenamiento y de carrera. Por el artículo 1.2.067, el organizador deberá nombrar uno o más doctores para proveer cuidado médico a los corredores. Tanto la ambulancia como el personal de primeros auxilios deben estar estacionados dentro del campo y deben tener una ruta de salida clara para la ambulancia que conduzca a la vida pública. Se deberá suministrar y mantener durante todo el progreso del evento. Ninguna sesión de entrenamiento o de carrera podrá realizarse si no están disponibles los servicios médicos adecuados.

10. DIRECTOR DE CARRERA – El director de carrera designado por el organizador, asistido por los comisarios será responsable de lo siguiente:

1. Mantenimiento de los horarios de los eventos;
2. Reclutar todos los comisarios, oficiales y personal administrativo en número suficiente y proporcional a la magnitud de la prueba.
3. Disponer del equipamiento necesario para llevar a cabo una carrera
4. Colocar los trofeos y otras premios presentes y verificar la organización de las ceremonias protocolarias

8. Ropa y equipamiento de seguridad

Inspección

6.1.054 Antes del entrenamiento oficial, antes de la salida, o durante el transcurso de cualquier competición o evento, el ciclista, su bicicleta, su casco y su ropa pueden ser objeto de inspección por los comisarios a fin de determinar si el equipamiento se ajusta o no a estas normas. La UCI no realiza ninguna queja y/o

Declaración de opinión sobre la valía de cualquier bicicleta, prendas de vestir, equipamiento de seguridad u otro equipamiento que pueda ser examinado durante su inspección.

Cualquier ciclista cuyo equipamiento es inseguro, en opinión de los comisarios, cumpla o no con una disposición específica de estas normas, no se permitirá que monte en bicicleta en la pista.

Todos los corredores deben vestir ropa que sea reconocible en forma y estilo como tipo de prenda de BMX y de por sí distinta de otras disciplinas de ciclismo.

Cualquier ciclista que no cumpla con todas las instrucciones dadas por los comisarios con respecto a su equipamiento no se le permitirá competir en cualquier evento y puede ser o bien relegado o bien descalificado por el presidente del colegio de comisarios si el no cumplimiento del equipamiento no se corrige.

Casco y protecciones

6.1.055 Los cascos deben ser integrales equipados con una visera de un mínimo de 10 centímetros. La correa del casco debe estar bien atada durante la competición de la carrera. Los cascos que no sean integrales no están permitidos.

La UCI recomienda fuertemente a los corredores que vistán las protecciones siguientes:

- - protección dorsal, coderas, rodilleras, hombreras hechas en material rígido;
- - protección de las vértebras cervicales

Maillot

6.1.056 El maillot será una camiseta suelta de manga larga cuyas mangas deben llegar hasta las muñecas del ciclista.

Lo siguiente no está permitido para los maillots de BMX:

- Lycra
- Cremalleras por encima de la cintura
- Bolsillos traseros
- Maillots de ciclismo de ruta/pista.

El maillot debe meterse en los pantalones antes del inicio de la carrera para no provocar interferencias.

Cada ciclista que haya recibido un número permanente de la UCI (como se indica en el punto 10), y los ciclistas que elijan competir con el número del campeonato del mundo de 1 a 8, debe imprimir su número en el maillot de acuerdo a los siguientes principios:

A. El color del número debe estar en fuerte contraste con el color del fondo.

Distancia entre los números deben ser de 1,5 cm.

altura mínima del número deberá ser de 20 centímetros. Anchura de los números será:

10 cm mínimo para un número de un dígito

20 cm mínimo para los números de dos dígitos

25 cm mínimo para los números de tres dígitos

E. Debe haber un mínimo de 5 cm de espacio libre sin publicidad alrededor del número. F. Opcional, lucir su apellido a través de los hombros, por encima del número.

Solo los corredores elite que hayan recibido un número permanente de carrera a través de la UCI o corredores elite con el número del campeonato del mundo del 1 al 8, pueden imprimir un número permanente de carrera o el número del campeonato del mundo del 1 al 8 en la parte trasera del maillot. Los corredores sin un número permanente de carrera no deben imprimir un número en la parte trasera del maillot.

De acuerdo con el artículo 1.3.059, cada ciclista que compita en un evento de BMX de campeonato del mundo (nivel de Campeonato, Challenge y Máster) y de los campeonatos continentales (nivel Campeonato) debe llevar un maillot nacional de BMX a juego con los maillots de sus compatriotas. La única variación que se permite es la publicidad en el maillot. El maillot nacional debe llevarse cuando un ciclista realice actividades en la pista, en la ceremonia de entrega de premios, conferencias de prensa, entrevistas de televisión, sesiones de autógrafos y otras ocasiones durante el evento, que requieran una buena presentación a los medios de comunicación y al mundo exterior.

6.1.056 bis El maillot de la selección nacional está regulado en los artículos 1.3.056 y siguientes.

El maillot de campeón del mundo debe estar aprobado por la UCI y está regulado por los artículos 1.3.060 y siguientes.

Pantalones

6.1.057 Los pantalones deben ser sueltos y largos y deben estar hechos de un material resistente al desgarro.

Los pantalones sueltos y cortos hechos de un material resistente al desgarro están permitidos si se utilizan con rodillera y protección de la espinilla con una superficie

rígida que se extienda desde la rodillera para cubrir completamente la espinilla o justo por encima del tobillo. La lycra no está permitido salvo para su uso bajo los pantalones y para cubrir la rodillera.

Los pantalones deben ser construidos en una sola pieza, separada del maillot por la cintura.

Los siguientes artículos no están permitidos para los pantalones de BMX:

- Trajes ajustados de una pieza
- Pantalones ajustados que necesitan ser estirados para cubrir las piernas
- Pantalones de lycra
- Pantalones de atletismo/pantalones de footing
- Pantalones de ciclismo de ruta/pista
- Tejanos/ vaqueros

6.1.060 Cualquier accesorio aerodinámico añadido al equipamiento personal no está permitido.

No se permiten las cámaras durante las rondas clasificatorias y finales. Los corredores son responsables de la fijación de las cámaras para evitar cualquier peligro. La UCI puede decidir autorizar las cámaras en la final, pero solo para el uso de la empresa de producción de TV. Los soportes permanentes o de metal para fijar las cámaras no están permitidos, la cinta adhesiva y el velcro están permitidos.

(Artículo modificado el 1.02.12) 6.1.061 (Texto derogado el 1.02.12)

9. Bicicletas

6.1.062 Todas las bicicletas utilizadas para la competición deben cumplir con las disposiciones generales previstas en este capítulo.

Cuadro

6.1.063 El cuadro de la bicicleta debe tener resistencia suficiente para soportar los rigores de las carreras de BMX y debe carecer de cualquier agrietamiento o componentes del cuadro doblados o soldados que estén agrietados o deficientes de cualquier forma.

Los accesorios aerodinámicos, guardacadenas, caballetes, guardabarros, accesorios de hoja de metal tales como tanques de combustible simulados, tuercas de mariposa, cualquier pieza soldada o superflua fijada mecánicamente tales como un agarrador del protector de cadena, reflectores montados en el cuadro y cualquier otro objetos que sobresalga no están permitidos.

Los ejes de las ruedas no pueden sobresalir más de 5 mm más allá de las tuercas del cubo. Todos los componentes, accesorios y otras partes deben estar firmemente sujetos a la bicicleta.

Ruedas

6.1.064 Las bicicletas con ruedas de 20" solo pueden competir en las categorías estándar. Las ruedas cruiser serán utilizadas solo en cruiser categorías.

Con la excepción prevista a continuación, todas las bicicletas utilizadas en el tipo estándar de 20" deben estar equipadas con ruedas adecuadas que serán nominalmente de 20" de diámetro. El diámetro total de las ruedas con los neumáticos inflados incluidos, no excederá de 22 1/2 "(57 cm).

El diámetro total de las ruedas, los neumáticos inflados incluidos, en el tipo cruiser será como mínimo de 22 1/2" (57 cm), y el diámetro total de las ruedas, los neumáticos inflados incluidos, no deberá ser mayor de 26" de diámetro.

Las bicicletas de corredores de 6 años o menores pueden estar equipadas con ruedas más pequeñas de 20".

Las ruedas deben estar atadas con la dotación completa de radios previstos en los bujes y llantas. Los radios deben estar debidamente tensados y los cojinetes deben estar ajustados para eliminar un exceso de juego. Las ruedas de disco no se permiten, las ruedas deben estar abiertas.

Los neumáticos deben ser de una sola pieza y con la banda de rodadura que proporcione un agarre suficiente sobre la superficie particular que presente la pista.

Los neumáticos deben estar inflados a una presión suficiente para asegurar montar en bicicleta con seguridad en condiciones de carrera. Los ejes de liberación rápida no son recomendables pero pueden ser utilizados si las palancas de liberación están atadas o liadas en la posición de bloqueo.

Manillar

6.1.065 La anchura máxima de los manillares de bicicletas estándar y cruiser será de 74 cm (29 "). La máxima altura de los manillares de bicicletas estándar y cruiser será de 30 cm (12 ").

Los puntos del manillar son obligatorios y deben cubrir por completo los extremos del manillar. El manillar que esté roto o doblado no estará permitido.

Cabeza de dirección

6.1.066 Las horquillas deben meterse suavemente en la carcasa de rodamiento sin ataduras o excesivo juego.

El tubo no puede sobresalir por encima de la tuerca de bloqueo más allá de la recomendación del fabricante o más de 5 cm, si no hay una marca en el tubo.

Frenos

6.1.067 Todas las bicicletas presentes en la competición deben estar equipadas con un freno trasero eficaz, que sea manejado con la mano (calliper brake).

El cable del freno trasero debe estar fijado al cuadro.

Un freno delantero se puede instalar pero no es necesario.

El extremo libre de la palanca del freno de mano debe ser suavemente redondeado o cubierto de manera que prevenga de un peligro.

Todos los extremos de cable expuestos deben estar rematados, soldados o cubiertos para evitar que se deshilachen.

Asiento

6.1.068 La base de asiento deberá ser de un material que sea lo suficientemente fuerte para resistir la penetración de la tija de sillín.

La tija del sillín debe estar sujeta al tubo del asiento por medio de una abrazadera. El cerrojo de esta pinza de fijación no puede sobresalir del cuerpo de la pinza más de 5 ms.

Bielas, pedales y transmisión

6.1.069 Las bielas construidas de una sola pieza, de dos piezas o de tres piezas están permitidas. Los brazos de las bielas pueden ser de cualquier longitud siempre y cuando no pongan en peligro la distancia al suelo de la bicicleta.

Los ejes del pedalier deben ajustarse a fin de que las bielas puedan girar suavemente y sin un juego notable.

Los pedales deberán estar firmemente sujetos a las bielas y los ajustes necesarios para eliminar el movimiento lateral del cuerpo del pedal a lo largo del eje del pedal. Los ejes del pedal deben tener la resistencia suficiente para soportar los rigores de la competición. Los dientes de pedal deben ser lo suficientemente puntiagudos y prominentes para ofrecer una adherencia efectiva de los zapatos de un ciclista sin ser tan agudo como para suponer un peligro a la seguridad. Clips para los pies y las correas no están permitidas. Los pedales automáticos sin embargo están permitidos.

Cuando se use un pedal automático, el ciclista debe ser capaz de demostrar la capacidad para meter y sacar el pie de los pedales ante cualquier solicitud de un oficial en un evento.

Los sistemas de múltiples velocidades están permitidos.

Protecciones de seguridad

6.1.070 Se recomiendan las protecciones de seguridad siguientes, cada uno con un espesor mínimo de 1 cm:

- I. Una almohadilla que rodea el travesaño del manillar;
- i. Una almohadilla que rodea el tubo superior del cuadro;
- iii. Una almohadilla que cubre el tubo que conecta el manillar con la horquilla.

Placas y números

6.1.071 Durante la competición, los corredores serán identificados por un número de identificación según lo dispuesto en los artículos 1.3.073 y 1.3.074.

Sin perjuicio de las disposiciones relativas al sistema internacional de número permanente, se asignará al corredor un número al azar en cada evento.

6.1.072 Cada bicicleta utilizada en la competición debe tener una placa adjunta a la parte frontal del manillar. El borde superior de la placa no podrá extenderse por encima de la almohadilla de seguridad del travesaño del manillar cuando exista.

Las placas deben ser de plástico u otro material flexible similar.

Los ciclistas deben utilizar en la placa y en los números, las combinaciones de color especificadas para la categoría en la que están compitiendo como sigue:

1. Elite Hombre, Elite Mujer: placa blanca, números negros.
2. Junior Hombre, Junior Mujer: placa negra, números blancos.
3. Nivel de Challenge /Nivel Máster:

Hombres, Chicos, Máster: placa amarilla, números negros; o Chicas y Mujeres: placa azul, números blancos;

o Cruiser: placa roja, números blancos.

Si se utiliza un sistema de foto finish, cada bicicleta utilizada en la competición debe mostrar un número lateral pegado/en una placa situado justo detrás del tubo de dirección. El número será negro en un fondo blanco. La altura del número debe ser un mínimo de 8 cm con una anchura de 1 cm.

En todos los eventos de BMX organizados por la UCI un ciclista debe mostrar el número asignado de acuerdo con las normas establecidas en el punto 10. Un ciclista que no lleve el número correcto no puntuará.

El área de la placa que proporciona el fondo para el número, durante toda la duración de una competición, debe estar libre de marcas, etiquetas adhesivas o de otros impedimentos a la legibilidad del número. Los ciclistas no pueden cortar, mutilar o colocar pegatinas o marcas en su placa si son provistas por el Organizador.

10. Sistema internacional de dorsal permanente de carrera

6.1.073 El sistema de numeración de carrera internacional permanente se aplica solo la categoría

Hombres elite y mujeres elite. Este sistema les permite a los corredores elegir para ellos mismos un número

Específico para uso exclusivo durante toda su carrera en elite.

Criterios de Numeración

6.1.074 Cualquier corredor con licencia en la categoría Elite Hombre y Elite Mujer puede elegir un dorsal permanente de carrera entre 10-999.

El número elegido será exclusivo para el ciclista, y no puede ser utilizado por cualquier otro de la categoría elite (incluyendo las categorías Junior).

El número debe ser utilizado en todos los eventos de BMX internacionales. El número elegido se mantendrá siempre y cuando el ciclista reciba puntos UCI durante la temporada, y será automáticamente atribuido para la temporada siguiente. El número estará de nuevo disponible cuando el corredor termine la temporada el 31 de diciembre sin puntos UCI. Un corredor que no haya recibido puntos UCI durante toda la temporada y hasta el 31 de diciembre debería renunciar a su número de carrera permanente y debe presentar una nueva solicitud para un número para la próxima temporada.

Un número de placa con fondo blanco y números negros se utilizará de acuerdo con el artículo 6.1.072. (Artículo modificado el 1.02.12; 1.07.12)

6.1.075 Los números del 1 a 8 están reservados y serán asignados a los 8 mejores finalistas del Campeonato del Mundo de BMX del año anterior y puede ser utilizado para la próxima temporada. Un ciclista que tiene derecho a tener el número 1 - 8 puede competir con su número de Campeonato del Mundo en la temporada hasta el próximo campeonato del mundo. El número de carrera permanecerá y no estará disponible para cualquier otra persona.

Procedimiento

6.1.076 La federación nacional deberá presentar una lista única de todos sus ciclistas, que deseen y tengan derecho a recibir un dorsal permanente antes de la fecha fijada por la UCI con el número que les gustaría obtener. En el documento figurará la siguiente información:

- - NOMBRE DEL CORREDOR
- - CODIGO UCI
- - PUESTO ACTUAL EN LA CLASIFICACION

- - 1a, 2a Y 3a ELECCIÓN DE NÚMERO

En caso de conflicto de elección, las reglas siguientes serán aplicadas:

El corredor que ocupe la mejor plaza en la clasificación UCI en la fecha límite de inscripción tendrá derecho a elegir el primero (primero clasificación elite, luego clasificación junior).

La UCI tiene la autoridad final para asignar números basada en los criterios anteriores. (Texto modificado el 1.02.12)

11. Selección previa

Principio General

6.1.077 SELECCIÓN DE MOTOS DE ACUERDO CON EL PUESTO DE LOS CORREDORES EN LAS CLASIFICACIONES UCI DEL MUNDO O CONTRARRELOJ

La UCI designará en algunas competiciones internacionales a nivel de elite y junior, un sistema de selección de motos que se aplicará de acuerdo con:

- El puesto de los participantes en la última clasificación de BMX de la UCI como se indica en el artículo 6.1.078;
- Un evento separado de contrarreloj realizado previamente al evento como se indica en el artículo 6.1.079.
- Selección al azar.
- Selección de acuerdo a los resultados de motos de calificación.

Por ahora, estas competiciones están restringida a los campeonatos del mundo (clase de competición de 20" solo a nivel de elite y junior) y eventos de superaros de copa del mundo. Selección de motos de acuerdo con el puesto de los corredores en las clasificaciones UCI de BMX o un evento de contrarreloj

será llevado a cabo de acuerdo con el principio de no enfrentar a los corredores mejores clasificados hasta las semis y evento principal como se explica en el ejemplo de abajo.

Ejemplo: Selección de 32 corredores en cuatro motos de 8 corredores (1 se refiere al puesto más alto en la clasificación, 2 se refiere al segundo mejor puesto en la clasificación, 3 se refiere al tercer mejor puesto en la clasificación, etc.):

Moto 1	Moto 2	Moto 3	Moto 4
1	2	3	4
8	7	6	5
9	10	11	12
16	15	14	13
17	18	19	20
24	23	22	21
25	26	27	28
32	31	30	29

La transferencia de corredores y la agrupación de las motos está descrito en el apéndice 1, pero respetando el sistema de selección en las moto como se describe arriba.

Selección utilizando la clasificación UCI

6.1.078 La selección previa de las motos de acuerdo con los puestos de los corredores en la clasificación

UCI BMX se llevará a cabo de acuerdo con el principio de hacia abajo, de izquierda a derecha en zigzag, como se muestra en el artículo 6.1.077.

La posición en la puerta de salida se describe en el artículo 6.1.021. (Artículo modificado el 1.07.12)

Selección utilizando un evento contrarreloj

6.1.079 La selección será determinada por un evento contrarreloj (tiempo establecido en una súper final de contrarreloj para los corredores que participan en la súper final y el tiempo establecido en una contrarreloj de calificación para los corredores que no participen en la súper final de contrarreloj) y por el tiempo de la vuelta del corredor que se registrará inmediatamente después de cruzar la línea de llegada como se indica en 6.1.024.

Basado en el orden final de la contrarreloj la selección se llevará a cabo de acuerdo con el principio indicado en el artículo 6.1.077.

La posición en la puerta de salida se describe en el artículo 6.1.021. (Artículo modificado el 1.07.12)

Selección por países

6.1.080 Selección de las motos de acuerdo con el número de corredores por país. La UCI aplicará el sistema de selección de motos para todas las categorías de nivel chállele por el país del corredor en cada categoría de edad. Selección de las motos de acuerdo con que el corredor cuenta por país con el principio de enfrentar a los corredores de cada país que compitan unos con otros en las motos.

La transferencia de los corredores y la agrupación de motos deberán ser como se describe en el apéndice 1 pero respetando el sistema de selección por la tabla de selección en las motos.

La posición en la puerta de salida se describe en el artículo 6.1.021. (Artículo modificado el 1.07.12).

6.1.081 (Artículo derogado el 01.07.12)

12. Infracciones, Sanciones y protestas Sección 1: Infracciones

6.1.082 Todos los corredores deben conocer estas normas y seguir todas las instrucciones dadas por los comisarios u oficiales en cualquier momento durante el transcurso del evento. Todo corredor debe en todo momento guardar una conducta como la que reflejan los ideales de la buena deportividad y evitar cualquier conducta que pueda traer problemas a sí mismo o al deporte del BMX. El uso de lenguaje obsceno o de mal gusto está prohibido. Los corredores que utilicen este tipo de lenguaje serán penalizados en la forma que se determine por el colegio de comisarios.

Las infracciones descritas en este capítulo serán sancionadas por el colegio de comisarios, según el artículo 6.1.092 y siguientes.

6.1.083 Si es necesario, los comisarios determinaran si una infracción fue causada deliberadamente o no. Una infracción se considera que es causada deliberadamente, en el caso de que pudiera haberse evitado.

Posición de la bicicleta en la puerta de salida

6.1.084 La rueda delantera deberá colocarse contra la puerta, a ras de tierra y permanecer inmóvil durante la llamada del starter. Todos los ciclistas deben salir en la posición de la puerta designada.

Interferencia deliberada

6.1.085 La interferencia es a menudo una infracción complicada, dado que el BMX es un deporte de contacto. Los comisarios determinaran si fue deliberada o no. Si una infracción o interferencia puede ser evitada, y es causada, los comisarios la determinaran como deliberada. La interferencia deliberada entre dos o más corredores será penalizada, según lo establecido en el artículo 6.1.092 y siguientes.

Salida deliberada de la pista

6.1.086 Ningún competidor debe obligar a otro competidor a salir de la pista deliberadamente.

Re-entrada en la pista

6.1.087 Todo ciclista que abandona la pista durante una carrera debe, independientemente de las circunstancias, volver a entrar en la pista por el punto seguro más cercano. No deberá interferir en el progreso de cualquier otro corredor o acortar el recorrido con el fin de obtener una ventaja.

Contacto

6.1.088 Un corredor no contactará con cualquier parte de su persona o bicicleta con otro corredor o bicicleta durante una carrera con la intención de impedir el progreso de un corredor para adelantarlo a él o provocar que sea adelantado por otro corredor.

Obstrucción en la recta final

6.1.089 El corredor líder tendrá el derecho a escoger su línea de trazada en la pista y en las curvas. Sin embargo, en la recta final, el líder no obstruirá deliberadamente el paso de otro corredor. Se impondrá una sanción por esta infracción por el presidente del colegio de comisarios, según lo establecido en el artículo 6.1.092 y siguientes.

Labor de equipo

6.1.090 Labor de equipo o ayudar a otros competidores para ganar una posición final más elevada está prohibido.

Interferencia de terceras personas

6.1.091 Los jefes de equipo, padres y otros no interferirán una carrera en nombre de un equipo o de un corredor.

Sección 2: Sanciones

6.1.092 El colegio de comisarios podrá, sin perjuicio de sus posibilidades previstas en las partes 1 y 12 de los Reglamentos de la UCI, invocar cualquiera de las censuras previstas en este capítulo en contra de un corredor que cometa una de las infracciones mencionadas en esta parte del Reglamento de la UCI.

Advertencia Oficial

6.1.093 Un corredor puede recibir una advertencia oficial verbal por una mala conducta. La primera advertencia emitida a un corredor en un evento no conlleva una sanción específica distinta a un aviso de advertencia, sin embargo, la emisión de una advertencia posterior por la misma o cualquier otra infracción dentro del mismo evento, significará la descalificación del corredor del evento.

Una advertencia se indicará en el informe de los resultados impreso y en los monitores o será colgada en el tablón de anuncios por el secretario.

Relegación

6.1.094 Un corredor puede ser "relegado" (REL) y recibirá una puntuación igual al número de corredores que han salido en la moto más 2.

Descalificación de un ciclista

6.1.095 Un corredor puede ser descalificado y por lo tanto excluido de cualquier participación tanto en la competición de la categoría en la que se produjo la infracción o de todo el evento. El corredor no aparecerá en los resultados y no recibirá UCI puntos por el evento.

Eliminación de un infractor del lugar de la competición

6.1.096 El colegio de comisarios tiene el poder de eliminar bajo su única discreción, a un infractor del lugar de la competición por una infracción contra cualquiera de las disposiciones establecidas en este libro de normas.

6.1.097 La UCI tiene la facultad por sí misma y por una causa de suspender por un periodo de tiempo, o revocar permanentemente la licencia que da derecho a un ciclista a competir en un evento de BMX. Las siguientes infracciones darán lugar a suspensión:

1. Competir bajo un nombre falso.
2. El uso de información falsa relativa a la edad, categoría, u otro tema en el momento de la inscripción en la carrera con el fin de obtener una ventaja injusta.
3. Conspirar con uno o varios ciclistas para predeterminar el resultado de cualquier carrera.
4. Ofrecer, dar o recibir, directa o indirectamente, algún soborno u otro incentivo destinados a influir en el resultado de una carrera ya sea a o de cualquier otra persona, incluyendo sin limitación, ciclistas, comisarios, oficiales y espectadores de una competición de BMX.
5. Inscribir deliberadamente o competir con una bicicleta que no se ajuste a las normas de la competición, incluso alterando, eliminando, sobornando o tergiversando un mecanismo de puntuación de tiempo de vuelta.
6. Alteración de la especificación de cualquier bicicleta después de la inspección que da lugar a una infracción de la normas de competición.
7. Participar en cualquier entrenamiento injusto, mala conducta o acción perjudicial para el deporte del BMX, relacionado o no con un evento específico.

Sección 3: Protestas

Normas generales

6.1.099 En cualquier evento de BMX, una protesta puede ser presentada por un corredor a través del jefe de equipo de la federación nacional del ciclista, al presidente del colegio de comisarios por la puntuación de un corredor.

Las protestas de los corredores sobre las decisiones de juicio durante una competición no están permitidas. Los comisarios de la carrera tomaran las decisiones sobre el terreno a través del presidente del colegio de comisarios en caso de cualquier incidente o irregularidad que ocurra durante la competición.

Como protestar

6.1.100 Un corredor que desee hacer una protesta que surja en virtud del artículo 6.1.099 anterior, solo podrá hacerlo por escrito. La protesta debe ser presentada por el jefe del equipo del corredor al presidente del colegio de comisarios dentro de los 15 minutos de la publicación de los resultados que han dado lugar a la protesta. El presidente del colegio de comisarios conducirá una investigación y tomará una decisión sobre la protesta antes del comienzo de la próxima ronda de competición del corredor.

6.1.101 Si un corredor no está de acuerdo con su posición final indicada en los resultados, debe presentar una protesta por escrito ante el presidente del colegio de comisarios. Todos los resultados deben ser colgadas dentro de los diez minutos después de cada carrera. El presidente del colegio de comisarios (o su asistente) y el secretario verán el sistema de puntuación aplicable y tomarán una decisión.

El jefe(s) del equipo nacional o el corredor(es) involucrado(s) en la protesta puede ser requerido por el presidente del colegio de comisarios.

Si surgiera una situación en una de las tres motos de calificación, donde una decisión clara no puede tomarse del sistema de puntuación aplicable, ambos ciclistas serán puntuados con la mejor clasificación final. Por ejemplo: una protesta entre el 4o y 5o lugar, podrá en caso de empate dar a ambos ciclistas el 4o puesto en esa carrera en particular.

Una protesta de video sobre puntuación solo puede ser presentada dentro del lapso de tiempo de una ronda de motos. Por ejemplo: si la moto #42 de la primera ronda es la moto en la que un ciclista desea ver el video, la protesta del video debe ser presentada antes de la segunda ronda de la moto #42.

Cuando se protesta por una posición de transferencia, un corredor debe hacerlo antes de que la próxima ronda de la competición empiece, mientras que una protesta contra

la posición de un corredor en la final se presentará dentro de los 15 minutos después del anuncio de los resultados finales.

Si una carrera protestada no está disponible en la cinta de video para la visualización debido a fallos mecánicos, las hojas de puntuación determinaran la posición final de la carrera.

6.1.102 El colegio de comisarios tiene el poder de imponer un castigo e incluso descalificar a los corredores como resultado de cualquier protesta que surja en virtud del artículo 6.1.099.

Capítulo II EVENTOS INTERNACIONALES

Registro de participantes

6.2.001 Todas las competiciones abiertas a corredores internacionales, deben ser consideradas como eventos internacionales y deben estar incluidas en el calendario UCI. Los ciclistas que deseen competir en un evento internacional de BMX se registraran solo bajo los auspicios y a través de la agencia de su federación nacional.

Todos los datos de inscripción de la competición deben cumplimentarse. Todas las tasas de la carrera y los formularios de inscripción deben ser enviados al organizador del evento internacional de BMX que se trate.

6.2.002 Cada jefe de equipo nacional deberá confirmar la presencia de cada ciclista con la lista de pre- inscripción de corredores el día previsto y tiempo de inscripción, por disposición de la siguiente información:

- Licencia UCI del corredor
- Presencia del ciclista en el lugar;
- Correcto deletreo del nombre del ciclista;
- Categoría del ciclista de la competición;
- Fecha de nacimiento del ciclista;

- Numero de bicicletas del ciclista;
- Prueba de la identidad del ciclista.

Para eventos de campeonato del mundo y de supercross copa del mundo, todos los corredores elite necesitan confirmar los detalles de su hotel.

6.2.003 Todos los corredores/jefes de equipo deben acudir al secretario para la confirmación de los corredores presentando sus licencias y recogiendo sus números de carrera. El plazo de confirmación de los corredores está indicado en el programa oficial. Los corredores que no hayan confirmado antes de acabar el plazo, no completaran el procedimiento de inscripción y no podrá competir en el evento.

La lista final de corredores confirmados constituirá la base de las listas de salida oficiales.

6.2.004 Los honorarios por organizar un evento internacional de BMX se fijaran por la organización nacional/federación anfitriona del evento.

Formato del evento

6.2.005 El horario de carreras se establecerá de acuerdo con los procedimientos establecidos en el apéndice 1.

6.2.006 Cada federación nacional que inscriba corredores deberá designar a un único jefe de equipo nacional para representar los intereses de todos sus corredores en la carrera de BMX internacional. Además de este director de equipo nacional, se permitirá un número de asistentes al director de equipo de acuerdo con la siguiente escala:

Un jefe de equipo nacional o su asistente designado se acreditaran con el derecho a entrar en una zona restringida, tal como la concedida al director de la carrera, a fin de ejercer sus funciones.

6.2.007 Las categorías de competición de BMX en un evento internacional se basaran en la descripción de 6.1.003, 6.1.004 y 6.1.005.

Premios en metálico y trofeos

6.2.008 El importe total de los premios deberá respetar el mínimo estipulado en las obligaciones financieras de la UCI. Los trofeos para las categorías de nivel de Campeonato son opción del organizador y no son obligatorios.

Los trofeos para los 8 mejores se presentaran a los finalistas de cada categoría de nivel chálle de competición o categoría combinada.

6.2. ALTERNATIVAS DE EMPLAZAMIENTO

La elección del terreno es lo primordial para viabilizar el proyecto que se quiere realizar, se toman muchos factores de los cuales los más importantes son:

- * Uso de suelo
- * Dimensión
- * accesibilidad
- * servicios básicos
- * condiciones físicas
- * condiciones ambientales urbanas

haciendo el estudio profundo correspondiente de los diferentes puntos básicos se toman los parámetros más favorables que vitalizar el proyecto, todos los resultados dados serán los respaldos del proyecto ya que cada proyecto tiene un impacto tanto urbano, ambiental y social en la zona intervenida, se tienen clasificar cuanto es el impacto en cada uno de estos casos, y poder ver como estos mismos pueden afectar o favorecer a lugar, lo que siempre se pretende es la proyección a futuro con un plan de crecimiento urbano que esté de acuerdo con las características del lugar y hacer de este un impacto beneficiario.

San Andrés.- Esta localidad está ubicada en el sureste de la ciudad de Tarija a 30 minutos del centro de la ciudad , el terreno está ubicado en aire de rio y tiene una

dimensión de 4,5h, el predio es de la misma localidad el cual ya está predeterminado emplazar algún proyecto de este tipo

Monte centro.- Esta localidad esta ubicada en el norte de la ciudad de Tarija a 15 minutos del centro de la ciudad, el terreno está ubicado en una topografía muy erosionada y tiene una dimensión de 6,5h. El predio es de la comunidad y tienen pre visto un proyecto de una laguna para riego.

El valle.- Esta localidad está ubicada en el suroeste de la ciudad de Tarija a 40 minutos del centro de la ciudad, el terreno está ubicado a pie de montaña y tiene una dimensión de 20h aproximadamente, el `predio pertenece a Adata él ya es un terreno destina a la intervención de esta clase de deportes pero cual tiene conflictos jurídicos sin visión a crecimiento por el momento

Sitio	Accesibilidad	Dimensión	Topografía	Emplazamiento	Paisaje	Atractivo turístico
SAN ANDRES	3	3	1	2	3	3
MONTE CENTRO	4	4	5	4	4	3
EL VALLE	4	5	3	4	4	4

Monte centro seleccionado

6.3. ANALISIS URBANO



- Las vías de acceso son de tierra y son caminos de 3er orden se puede acceder por dos avenidas principales: av. Colon y av. San Mateo, las vías carece de mantenimiento por la carente falta de habitantes que viven en ese lugar
- El lugar elegido tiene índices altos para este proyecto, la zona se encuentra a 15 min del centro de la ciudad.

6.4. ASPECTO FISICO NATURALES



- La topografía del lugar es muy óptima para este tipo de proyectos ya que cuenta con pendientes muy altas y es un terreno totalmente abandonado, colinda con una quebrada que se forma solo en épocas de lluvia, el polígono del terreno era en un principio oblicuo pero se optó por el trazado rectangular de este, tiene un asolamiento todo el día el terreno es de 9.5 hectáreas.

- No tiene mucho potencial ambiental lo cual eso se tomaría como referencia para hacer el plan ambiental y propuestas de intervención de reforestación y paisajísticas

6.5. ASPECTO SOCIO-ECONOMICOS

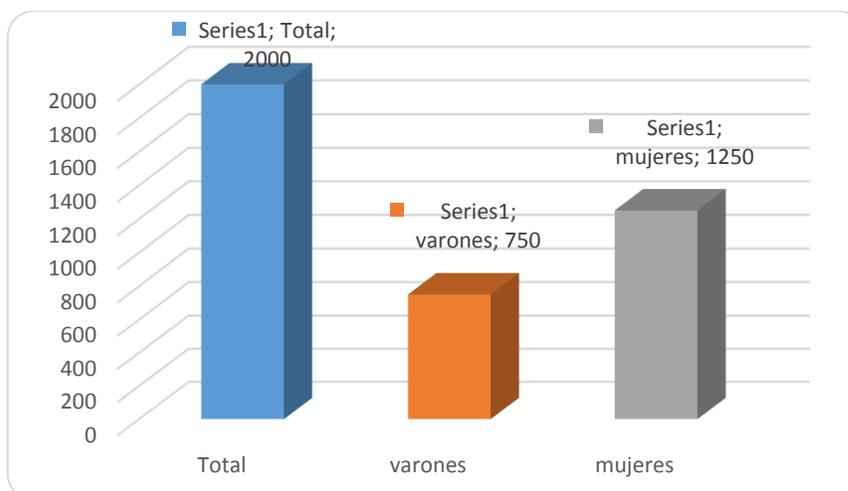
6.5.1.Diagnóstico de la situación actual

Según el Instituto Nacional de Estadística (INE), el departamento de Tarija cuenta con 483.518 habitantes, que representa el 4,81 por ciento de la población nacional, de los cuales 241.118 son varones y 242.400 son mujeres, constituyendo los varones el 49,86 por ciento y las mujeres un 50,14 por ciento, de la población. Así mismo el INE refleja que Cercado es una de las 6 provincias en que se divide el departamento de Tarija, está ubicada en el centro-oeste del departamento, limita al noroeste con Méndez, al este con Burdel O'Connor, al sur con Arce y al suroeste con Avilés. Cercado refleja el mayor crecimiento poblacional con el 33,83 por ciento, que representa 51.918 habitantes; y en menor proporción en la provincia Aniceto Arce, con un 1,17 por ciento, que alcanzó solamente a 616 habitantes.

La Comunidad Monte Centro, está conformada por 400 familias del distrito 10, siendo beneficiados toda la población de la comunidad. La población diferenciada por sexo en la Comunidad Monte Centro asciende 2000 personas de los cuales 750 son varones y 1250 mujeres. Tal como se observa en el siguiente cuadro y en el gráfico N° 1.

Gráfico N° 1

Población Según Sexo



La cantidad de miembros que tiene cada familia, repercute en la forma de vivir de sus componentes, por ello este dato es de suma importancia. El cuadro refleja que más de 4 a 5 miembros por familia.

6.5.2.Principal Actividad Económica

Las actividades que desarrollan y de la cual dependen las familias que viven en la Comunidad Monte Centro - Zona La Banda, para los hombres es desde trabajadores que se dedican a la construcción y comerciantes.

En el caso de las mujeres se observa actividades como el tejido y cerámica. También otras actividades como transporte, agricultura, etc.

6.5.3.Costumbres

En cada región y en cada lugar se tienen sus propias costumbres y tradiciones que lo identifican culturalmente a la población y por ende a la persona. Entre las costumbres más sobresalientes de la comunidad Monte Centro, se tienen las siguientes:

Costumbres y Calendario Festivo

Comunidad	CALENDARIO FESTIVO	TIPO DE FIESTA
Fiesta Aniversario de la comunidad	Enero, Febrero, Mayo, Noviembre, Diciembre	Día de la comunidad, Carnavales, Fiesta de la Cruz, Todos Santos, Navidad y Año Nuevo

6.5.4.Servicio de Educación

Con relación a la educación, en la Comunidad Monte Centro cuenta con una infraestructura educativa muy pequeña, pero actualmente los niños, niñas y adolescentes en edad escolar deben trasladarse hacia las unidades educativas cercanas a la comunidad en San Mateo por la falta de equipamiento.

6.5.5.Servicio de Salud

En cuanto a los servicios de salud en el área de influencia del proyecto, Comunidad Monte Centro - Zona La Banda no cuenta con un establecimiento de salud. Las familias para ser atendidas por algún problema de salud deben trasladarse hasta el Centro de Salud Guadalquivir que se encuentra a 30 minutos de la comunidad. En algunas emergencias los comunarios recurren al hospital San Juan de Dios.

6.5.6.Acceso a la Población

En cuanto al acceso de la población beneficiaria, la comunidad no cuenta con acceso de transporte, el camino más cercado está a 2 a 3 kilómetros de distancia para agarrar auto.

El servicio de agua potable del barrio no existe, las familias utilizan una cisterna ubicada en el centro del barrio.

Servicio de Agua Potable (CISTERNA)

BARRIO	NUMERO DE FAMILIAS	PILETA PUBLICA CON CISTERNA PUBLICAS
COMUNIDAD MONTE CENTRO	400	400

6.5.7.Servicio de Alcantarillado Sanitario

Con relación a los servicios de alcantarillado sanitario, se puede indicar que no existe este servicio en el área de intervención del proyecto, sin embargo, en el cuadro que sigue se observa que algunas familias cuentan con pozo séptico y la quebrada.

Servicio de Alcantarillado Sanitario

BARRIO	NUMERO DE FAMILIAS	Nº DE FAMILIAS		
		ALCANTARILLADO	POZO CIEGO	QUEBRADA
Comunidad Monte Centro	400	0	100	300

6.5.8.Servicio de Energía Eléctrica

El servicio de energía eléctrica en el Comunidad Monte Centro - Zona La Banda existe, las familias tienen el servicio con Acometida proporcionada por SETAR.

6.5.9.Modalidad de Recolección de los Residuos Sólidos

No existe sistema de recolección de basura, no pasa el carro basurero para los desechos sólidos, los vecinos proceden a enterrar cerca de la quebrada y quemar la basura, lo que provoca distorsiones.

CAPITULO VII
INTRODUCCION AL PROCESO DE DISEÑO

7.1 PREMISAS URBANAS

LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO.

El proyecto se encuentra ubicado en:

Departamento : Tarija

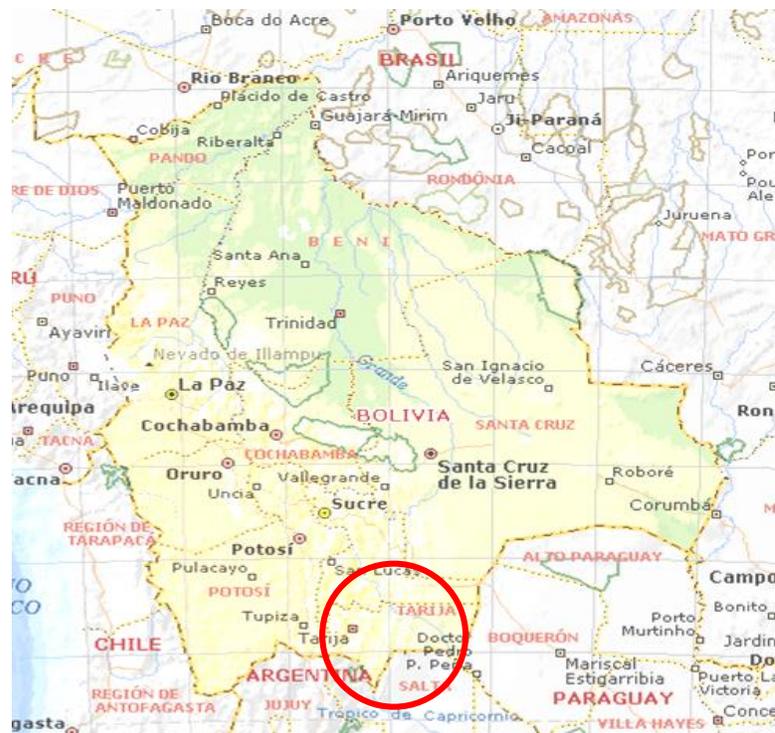
Provincia : Cercado

Municipio : Tarija

Distrito : 09

El Proyecto: **“COMPLEJO DEPORTIVO EXTREMO DE ALTO RENDIMIENTO”** se encuentra ubicado al norte de la ciudad Tarija de la Provincia Cercado del Departamento de Tarija.

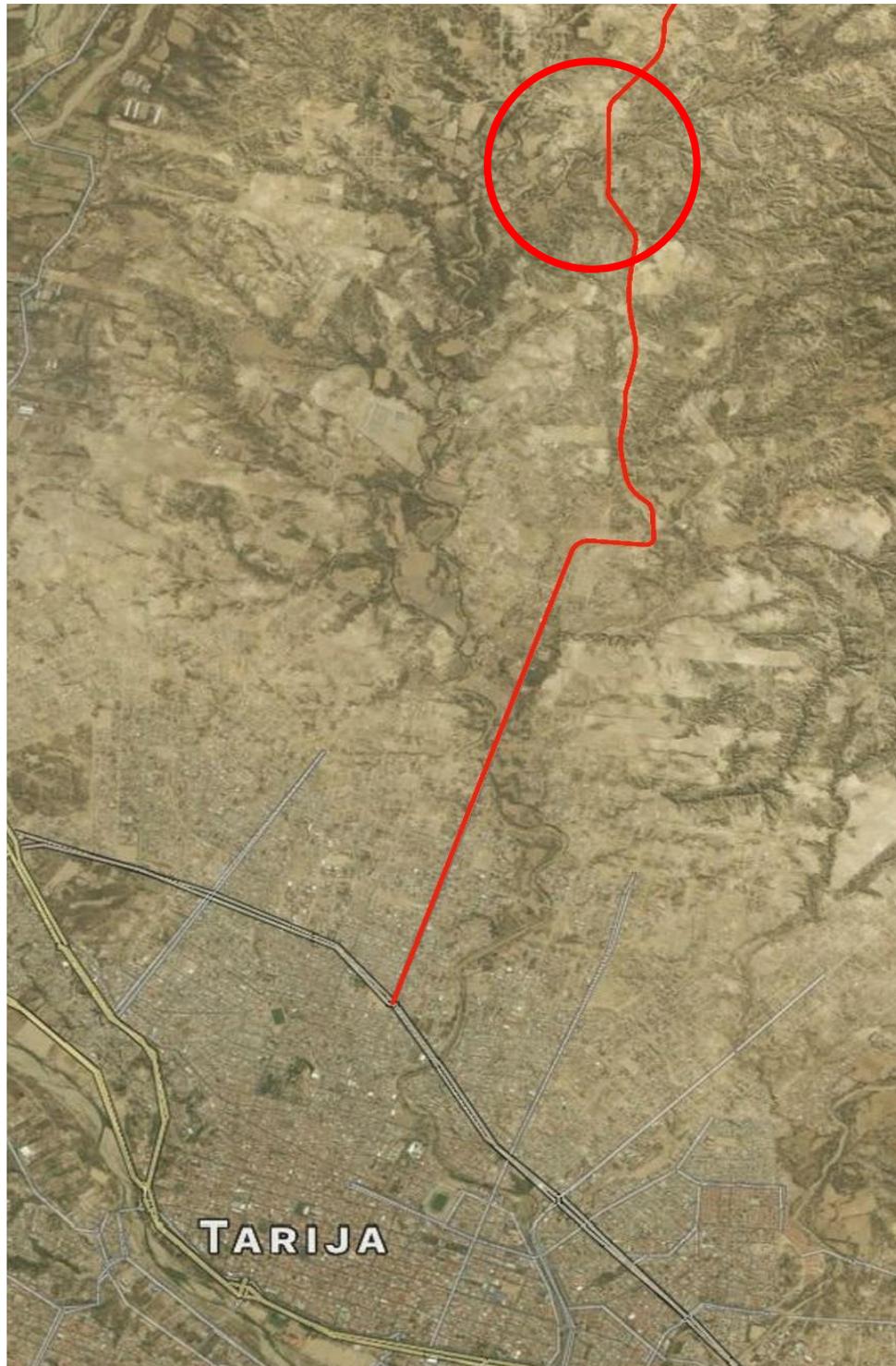
UBICACIÓN DEL PROYECTO – BOLIVIA



UBICACIÓN DEL PROYECTO - DEPARTAMENTO DE TARIJA



UBICACIÓN DEL PROYECTO – ZONA MONTE CENTRO



Las colindancias del barrio Monte Centro son: al Oeste con la Comunidad San Mateo, al Norte con la Urbanización Condori, al sur con la Urbanización Calisaya y al Este con la comunidad Monte Centro.

b) Latitud y Longitud

Las coordenadas de Latitud y Longitud de la zona del proyecto son las siguientes:

Latitud y Longitud del Proyecto

Latitud sud	32°11'02.65"
Longitud oeste	76°24'60.81"

La Capital del Municipio se encuentra a una altura aproximada de 1850 msnm, existiendo 6 escalas altitudinales las cuales oscilan entre los 1450 a 1900 msnm, como se aprecia en el siguiente cuadro.

Escalas Altitudinales del Municipio Tarija (en msnm)

Clasificación Provincias	Rango de Altura
O, Cono	1.850– 1.900
Cercado	1.850– 1.900
Avilés	2.300 – 2.600
Gran Chaco	1450 - 1500
Uirondo	1500 – 1650
Arce	1800 - 1850
Méndez	1820 - 1900

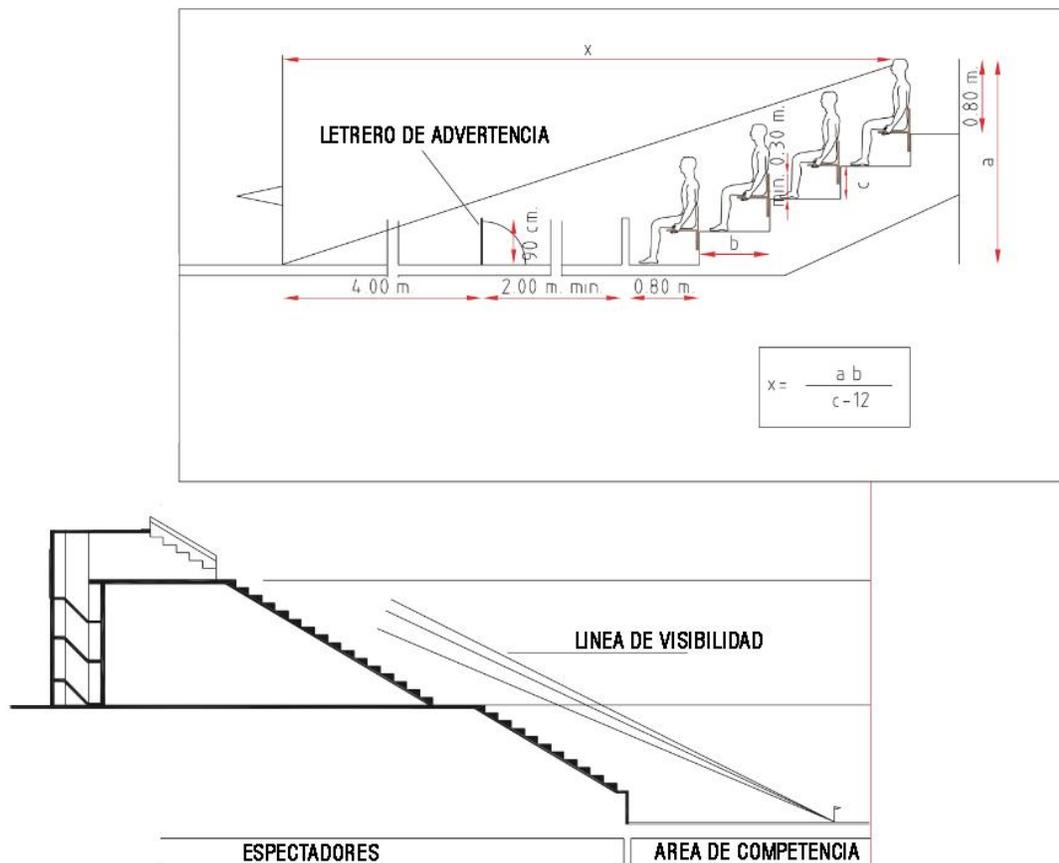
7.2. LINEAMIENTOS URBANOS

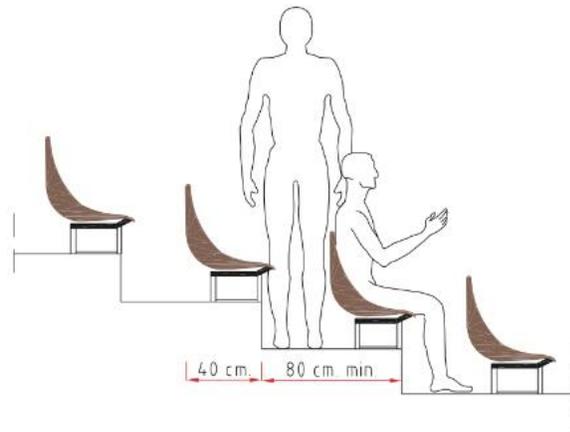
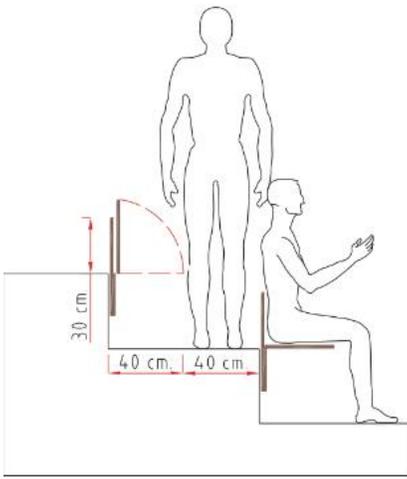
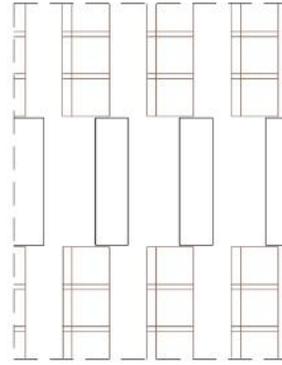
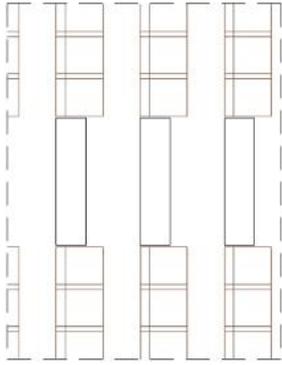
No cuenta con lineamientos urbanos consolidados ya que son terrenos muy alejados de la zona urbana.

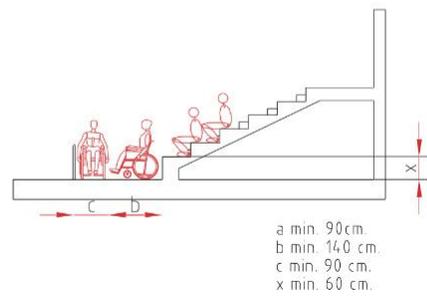
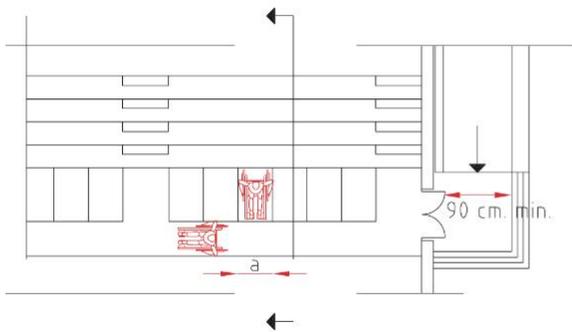
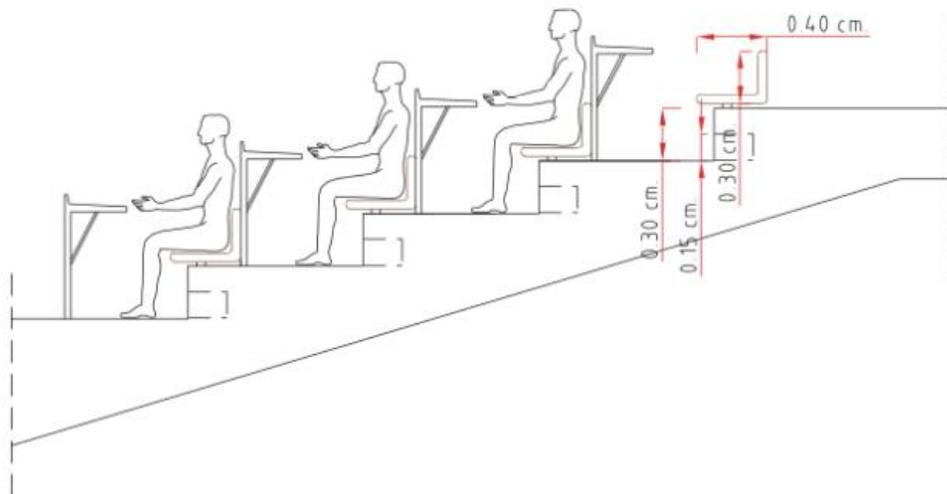
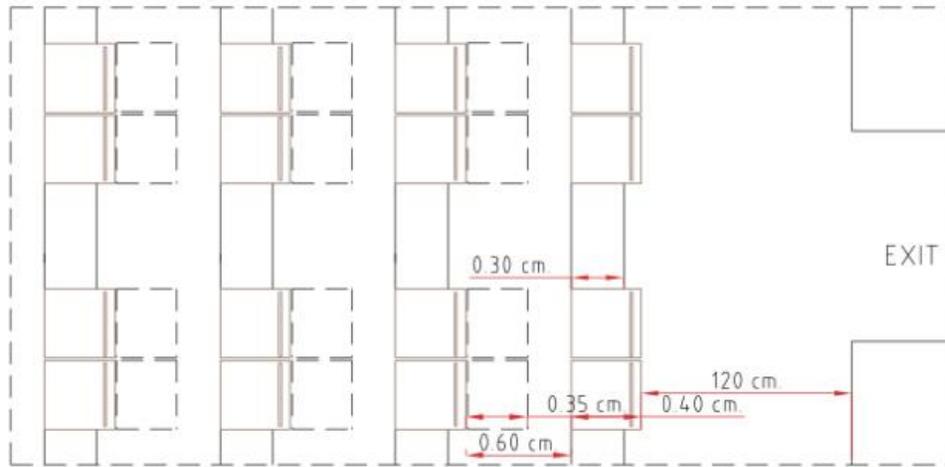
Pero la zona está en crecimiento urbano ya que se encuentra al norte de la ciudad de Tarija

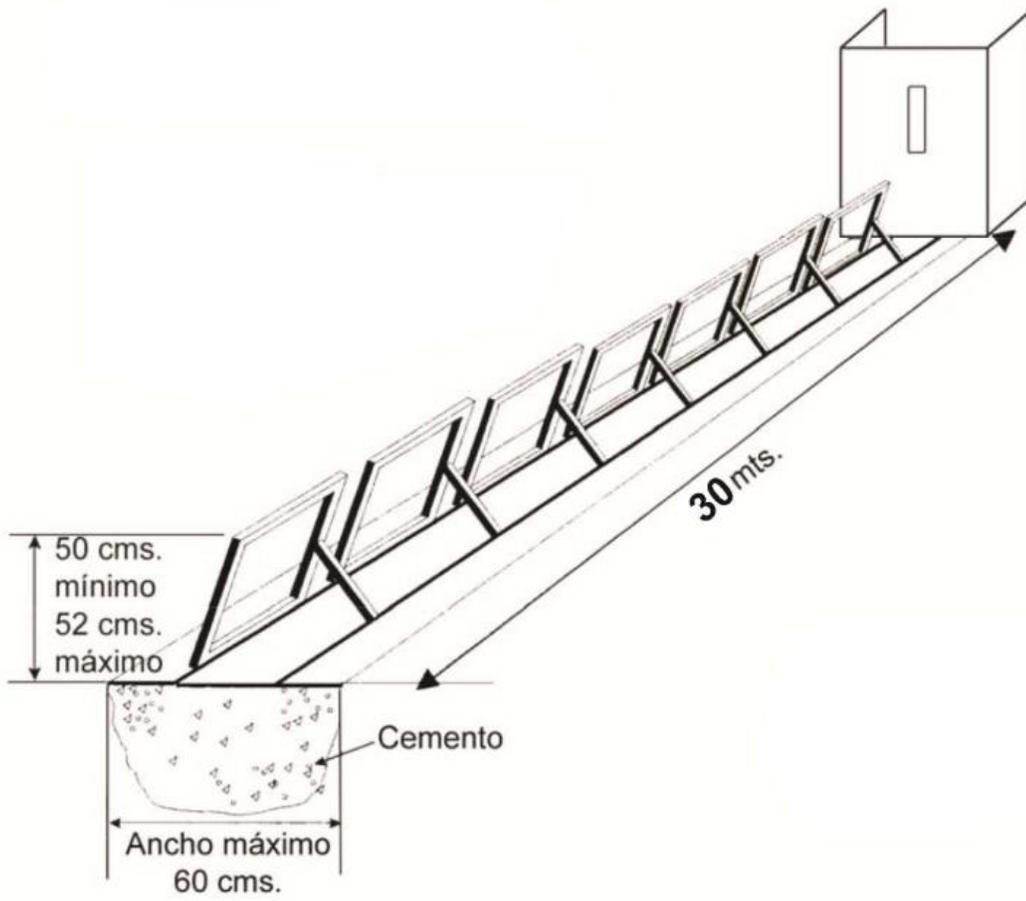
El lugar es de muy poco territorio de varias personas ya que 400 hectáreas son de un solo dueño

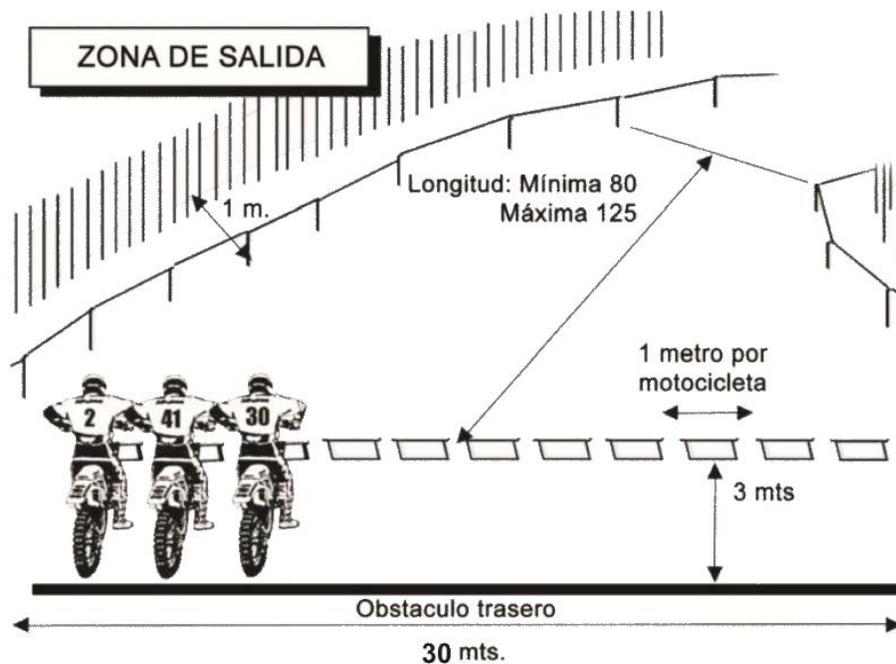
7.3. ANTROPOMETRÍA Y ERGONOMÍA











7.4 ANÁLISIS DE SITIO

El lugar elegido se encuentra al norte de la ciudad de Tarija con una extensión territorial de 10h aprox. El terreno es apto para este tipo de complejos ya que es un lugar erosionado y no cuenta con ningún plan a la fecha sobre una intervención.

7.5 FICHA AMBIENTAL

Cumpliendo con el artículo 25 de la Ley 1333 del Medio Ambiente se elaboró la Ficha Ambiental del proyecto.

Asimismo un proyecto de este tipo requiere la realización de un Plan de Mitigación de Impactos, que se realizara para obtener la Licencia Ambiental antes de licitar el presente proyecto.

1.- INFORME GENERAL

Fecha Actual: Diciembre 2017

Lugar: Monte centro

Ejecutante: José Ernesto Morales Gómez

2.- IDENTIFICACIÓN Y UBICACIÓN DEL PROYECTO

NOMBRE DEL PROYECTO: COMPLEJO DEPORTIVO ESTREMO DE ALTO RENDIMIENTO

Ciudad y/o Localidad: Tarija

Provincia: Cercado

Departamento: Tarija

Altitud: 1854 m.s.n.m.

COLINDANTES DEL PREDIO

Norte: Urb. Canelon

Sur: Sr. V. Calisaya

Este: C. Monte Centro

Oeste: San Mateo

USO DEL SUELO

Uso actual: Tierra sin uso y erosión abundante.

Uso Potencial: implementos deportivos y reforestación.

3.-DESCRIPCION DEL SITIO DE EMPLAZAMIENTO DEL PROYECTO SUPERFICIE A OCUPAR

Total del Predio: 98035.22 m²

DESCRIPCIÓN DEL TERRENO

Topografía y pendiente: 8%

Profundidad de la Capa Freática: Entre 24 y 35 m por cercanías a la quebrada Monte Centro

Calidad del Agua: Potable mediante pozo de agua

Vegetación Predominante: Churqui, Taco, Sauces y Molles

Red de Drenaje Natural: Mediante pozos, cámaras sépticas y laguna receptora de agua pluvial

Medio Antrópico: El proyecto está localizado dentro del barrio Monte Centro, es un área totalmente consolidada en cuanto a asentamientos humanos.

4.- DESCRIPCION DEL PROYECTO

ACTIVIDAD. SECTOR: Apoyo al desarrollo productivo

Subsector: Infraestructura

Actividad Específica: Campo Deportivo

CITU: Tarija

NATURALEZA DEL PROYECTO: Diseño Final

ETAPAS DEL PROYECTO:

Exploración ()	Ejecución (X)	Operación (X)
Mantenimiento (X)	Futuro Inducido ()	Abandono ()

AMBITO DE ACCION DEL PROYECTO:

Se ha realizado una investigación de las cualidades ambientales y del terreno del área verde del barrio, por lo que con este programa se proporcionara un área adecuada a los requerimientos de los habitantes de Tarija y del barrio Monte Centro y en

particular para la niñez y adolescencia, quienes podrán desarrollar actividades deportivas y de sano esparcimiento.

OBJETIVO GENERAL DEL PROYECTO:

Potencializar el tema infraestructural de la región, para adquirir mayor valor turístico y fomentar el deporte de la población de Tarija y Bolivia, mediante la elaboración del diseño arquitectónico y paisajístico de un “complejo turístico deportivo extremo” y del circuito MXGP en el sector de MONTE CENTRO como uno de los atractivos de equipamiento turístico de la ciudad de Tarija.

OBJETIVOS ESPECIFICOS DEL PROYECTO:

- Dotar de infraestructura y espacios adecuados según sus características independientes para la práctica deportiva
- Elaborar propuesta de diseño arquitectónico y paisajístico con propuestas técnicas y tecnológicas.
- Diseñar espacios y ambientes predeterminados para las diferentes actividades de funcionamiento, bajo las estándares, normativas y reglamentos internacionales

Vida Útil Estimada del Proyecto: 30 años

Producción Anual Estimada: -

5.- ALTERNATIVAS Y TECNOLOGÍAS

SI/NO: No

Se consideró o están consideradas alternativas de localización?

Si/No: No

Si la respuesta es afirmativa, indique cuales y porque fueron destinadas las otras alternativas.

Describir las tecnologías (maquinarias, equipos, etc.) y los procesos que se aplicaron en cada etapa del proyecto

Maquinarias: Se utilizarán volquetas, retroexcavadoras, camioneta y carretillas para el transporte de materiales. Se utilizarán mixer, mezcladoras, vibradoras, compactadoras, para el trabajo con hormigón. Se utilizarán también herramientas tales como taladros pulidores, esmeriladoras, etc. En el caso del trabajo de especialistas estos trabajarán con herramientas propias de cada especialidad, como ser máquinas de soldar amoladoras taladros torres de izado y grúas para el levantamiento y ensamble de la estructura metálica

6.-INVERSIÓN TOTAL

FASE DEL ESTUDIO (Pre-Inversión):

INVERSIÓN TOTAL DEL PROYECTO (Infraestructura):

1.786.005,77 \$us.

7.- ACTIVIDADES

En este sector se deben señalar las actividades previstas en cada etapa del proyecto.

M01: Actividades Complementarias
M02: Cancha Poli funcional
M03: Estructura Tinglado y Cubierta
M04: Iluminación Cancha
M05: Graderías

8.- RECURSOS NATURALES DEL ÁREA QUE SERÁN APROVECHADOS

N°	RECURSOS
1	Agua
2	Piedra
3	Arena
4	Madera
5	Piedra Manzana
6	Grava
7	Piedra Tarija

10.- PRODUCCIÓN DE RESIDUOS Y/O DESECHOS

ETAPA	TIPO(sol/liq/gas)	DESCRIPCIÓN	FUENTE	RECEPTOR O DISPOSICIÓN FINAL
Ejecución	Sólido	Tierra: Al realizarse movimientos de tierra se producen grandes cantidades de tierra, en el caso del presente proyecto se trató de efectuar la mínima cantidad	Excavaciones para cimentación	Relleno y compasión de fundaciones, otra parte va dirigida a nivelación de terreno, y el resto a relleno sanitario

		de trabajos de movimientos de tierra, respetando en el diseño la topografía, solo excavándose para fundaciones y nivelaciones menores.		
	Sólido	Escombros y restos de mezcla: Al concluir el trabajo se realiza la limpieza del lugar y del hecho físico lo que genera restos de mezcla, piedras, escombros en general.	Construcción de estructuras y mampostería	Serán trasladados a botaderos municipales.
	Sólido	Bolsas, cajas, baldes de pintura, etc: La mayoría de los materiales reconstrucción vienen envasados o contenidos en bolsas de papel (cemento), cajas (cerámicos, quincallería,	Trabajos de construcción	Serán trasladados a botaderos municipales

		accesorios para baños, etc.)		
Operación	Sólido	Residuos orgánicos, hojas secas: Se generan residuos en la operación de cualquier entidad, y en el caso del centro de investigación medioambiental acontece lo mismo	Preparación de alimentos y limpieza del lugar.	Serán trasladados a botaderos municipales

11.-PRODUCCIÓN DE RUIDO (indicar fuentes y niveles)

Fuente. Maquinaria (mezcladoras, vibradoras, taladros, vehículos)

Nivel mínimo: 70 db

Nivel Máximo: 120 db

12.- INDICAR COMO Y DONDE SE ALMACENARÁN LOS INSUMOS

Se realizarán instalación de faenas por bloques para el almacenamiento de los insumos de la construcción

13.- INDICAR LOS PROCESOS DE TRANSPORTE Y MANIPULACIÓN DE INSUMOS

Se utilizarán maquinarias de transporte como retroexcavadoras y volquetas para grandes volúmenes, las carretillas para volúmenes menores finalmente para pequeños volúmenes se utilizará mano de obra.

14.- POSIBLES ACCIDENTES Y/O CONTINGENCIAS

Al trabajar con soldadura y electricidad pueden presentarse accidentes, que como en los casos anteriores pueden evitarse prestando atención en el trabajo y considerando las medidas básicas de seguridad laboral.

15.- CONSIDERACIONES AMBIENTALES

ETAPA	IMPACTO	MEDIDA DE MITIGACIÓN
Ejecución	- Movimiento de tierras. Polución (partículas de polvo en el aire)	<ul style="list-style-type: none"> • Humedecer la tierra • Disposición en otras partes como relleno
Ejecución	Apeo de la vegetación existente que interfiere en el proyecto	<ul style="list-style-type: none"> • Restitución de las especies • Implementación de más especies
Ejecución	Escombros y sobras de material	<ul style="list-style-type: none"> • Disposición en botaderos para compactación
Ejecución	Emisión de Ruidos por maquinarias y equipos	<ul style="list-style-type: none"> • Al personal de construcción brindarle protección auditiva. • Realizar los trabajos fuera del la hora de descanso para no molestar a los vecinos
Ejecución	Generación de empleos	<ul style="list-style-type: none"> • Ofrecerá la oportunidad de trabajar a albañiles, ayudantes, peones y especialistas en el área de construcción.
Ejecución	Utilización de materiales locales o de la zona	<ul style="list-style-type: none"> • Con el fin de ahorro en el transporte, tanto en combustible como en recursos, además de ayudar a la economía local.
Operación	Generación de desechos, papel, residuos orgánicos de origen vegetal.	<ul style="list-style-type: none"> • Disposición en botaderos municipales
Operación	Reutilización de Agua	<ul style="list-style-type: none"> • Reutilizar aguas grises y negras con el fin de emplearlas en operaciones que no requieran de agua potable.
Operación	Impacto en el barrio	<ul style="list-style-type: none"> • Tiene un impacto positivo en el barrio en Gral. al

		elevar su nivel de vida mejorando la educación
Mantenimiento	Generación de empleos	<ul style="list-style-type: none"> • Se contrataran personas para el cuidado de las instalaciones y espacios en general

Análisis y diseño de medidas de prevención y gestión de riesgos de desastres y adaptación al cambio climático.

La generación de polvo producto del transporte de áridos desde cantera a sitios de obra y del transporte de materiales en general, genera molestias tanto en las familias como en los operadores y personal de la empresa, por lo que se debe hacer una provisión de mascarillas a operadores.

Este mismo proceso provoca compactación de los suelos y posibles riesgos de erosión en los lugares de préstamo, por lo que se recomienda realizar trabajos de los suelos afectados.

Es evidente que las obras de la construcción Del nuevo complejo deportivo en su etapa de construcción y operación genere contaminación por parte de vehículos, basura y ruidos fuertes, por lo que es necesario educar al conductor y peatón las formas para mitigar esto como ser: prohibir la circulación de vehículos que expulsen excesiva contaminación de humo, educar al conductor y peatón en la ubicación de la basura, minimizar la generación de ruido.

El proyecto complejo deportivo extremo de alto rendimiento, no ocasionará muchos cambios climáticos en el ecosistema, sin embargo; se plantea como propuesta de mitigación de la erosión existente, algunas políticas como plantar árboles en gran cantidad y utilizar pasto en gran cantidad alrededor de los circuitos propuestos, esto va a de la mano con la perforación de un pozo de agua para dotar de agua potable y agua de riego para cubrir las necesidades medio ambientales y ser uno de los proyectos que tenga un impacto ambiental favorable.

7.6. PROGRAMA

PROGRAMA CUALITATIVO

1. PISTA DE MXGP

- GRADERIAS
- PIT LINE
- TARIMA
- PARTIDOR
- PELOUSSE
- OFICINAS DE TV
- CONTROL
- PUESTOS DE OBSEVACION Y TELEVISION
- PALCOS
- BAÑOS

2. PISTA BICICROSS

- GRADERIAS
- PADDOCKS
- PARTIDOR
- BAÑOS

3. PISTA DE KARTING

- PIT LINE
- BAÑOS
- CAFETERIA
- CONTROL
- VESTIDORES
- PADDOCKS

4. SERVICIOS GENERALES

- INGRESO
- ÁREA DE VENTA

- ÁREA DE ACREDITACION
- PARQUEO PARA VEHICULOS
- PARQUEO PARA MOTOCICLETAS
- ESPACIO DE RECEPCION
- PLAZA
- FUENTES Y ESPEJOS DE AGUA
- AREA DE DESCANSO
- PATIO DE COMIDAS
- LOCALES DE COMIDAS
- BAÑOS

5. EQUIPAMIENTO

- ÁREA COMERCIAL
- LOCAL DE VENTA DE ARTICULOS
- RECEPCIÓN
- SEDE MOTOCROSS/ ENDURO
- SEDE BMX
- SEDE SKATE
- SEDE TURISMO AVENTURA
- SEDE KARTING
- OFICINA DEL DIRECTOR
- ADMINISTRACION
- SALA DE REUNIONES
- SECRETARÍA Y RECEPCIÓN
- AULAS PARA INSTRUCCIÓN TECNICA
- TALLER
- GERENCIA TALLER
- ADM TALLER
- MOTORES
- BODEGA

- CAFETERIA
- BAÑOS
- RECEPCIÓN
- SALA DE TRATAMIENTO
- DORMITORIOS
- LIMPIEZA
- TERRAZA
- CONFERENCIAS
- HALL
- GYM
- CONSULTORIO
- ENTRETENIMIENTO

6. ESTACIÓN DE SERVICIO

- ESTACIÓN PARA GASOLINA Y ACEITE
- ÁREA DE LAVADO

7. PADDOCK AREA

- TARIMA DE PRESENTACION
- AREA DE CIRCULACION
- AREA DE EVENTOS
- EQUIPAMIENTO PRIVADO
- ACCESO DE VEHICULOS DE COMPETENCIA Y TRANSPORTES Y GRUAS

8. ZONA PITS

- ESTACIONAMIENTO DE EQUIPOS MECANICOS
- AREA DE MANTENIMIENTO

PROGRAMA CUANTITATIVO

N°	DESCRIPCIÓN	CANT.	SUPERFICIE		
			LARGO	ANCHO	PARCIAL
PISTA MOTOCROSS					
1	GRADERIA	4	42	10	1680
2	PIT LINE	1	40	8	320
3	TARIMA	1	5	10	50
4	PELOUSSE	1			11658,73
5	OFICIANAS DE TV	1	40	10	400
6	PALCO METALICO	1	40	8	320
7	BAÑO	1	10	10	100
8	PARTIDOR	1	42	10	420
9	CONTROL	1	40	8	320
10	PUESTOS DE OBSERVACION	6	2	2	28
PISTA BMX					
1	GRADERIAS	1	42	10	420
2	PADDOCK	1	10	50	500
3	PARTIDOR	2	7	12	252

4	BAÑOS	1	10	10	100
PISTA KARTING					
1	CAFETERIA	1	10	10	100
2	PIT LINE	1	8	4	32
3	CONTROL	1	5	6	30
4	BAÑOS	2	2,6	4	10,4
5	PADDOCKS	1	10	25	250
6	VESTIDORES	1	6	5	30
SERVICIOS GENERALES					
1	INGRESO	1	10	2	20
1	ÁREA DE VENTA	1	4	2	8
2	ÁREA DE ACREDITACION	1	4,5	5	22,5
1	PARQUEO PARA VEHICULOS	1	84	57	4788
2	PARQUEO PARA MOTOCICLETAS	1	30	3	90
3	ESPACIO DE RECEPCIÓN	1	15	5	75
4	PLAZA	1	40	58	2320
5	FUENTES Y ESPEJOS DE AGUA	1	15	25	375

6	ÁREA DE DESCANSO	1	4	8	32
7	PATIO DE COMIDAS	1	58	21	1218
8	LOCALES DE COMIDA	4	4	4	16
9	BAÑOS	1	10	10	100
ESTACION DE SERVICIO					
1	GASOLINA - ACEITE	1	10	5	50
2	AREA LAVADO	1	2	5	10
EDIFICIO ADM -ESCUELA - TALLER - CAFETERIA -RESIDENCIA (ETAPA 2)					
1	ÁREA COMERCIAL	1	5,15	30	154,5
2	LOCAL DE VENTAS DE ARTICULOS	2	5,4	7,5	81
3	RECEPCIÓN	1	2,24	2,7	6,048
4	SEDE MOTOCROSS ENDURO	1	5,5	6,2	34,1
5	SEDE MBMX	1	5,5	6,2	34,1
6	SEDE SKATE	1	5,5	6,2	34,1
7	SEDE TURISMO AVENTURA	1	5,5	6,2	34,1
8	SEDE KARTING	1	5,5	6,2	34,1
9	OFICINA DIRECTOR	1	5,5	6,2	34,1
10	ADM	1	5,5	6,2	34,1

11	SALA DE REUNIONES	1	5,5	6,2	34,1
12	SECRETARIA Y RECEPCIÓN	1	5,5	6,2	34,1
13	AULAS PARA INSTRUCCIÓN TECNICA	2	6,7	5,7	76,38
14	TALLER	1			290
15	GERENCIA TALLER	1	5,5	3,5	19,25
16	ADM TALLER	1	4,5	6	27
17	MOTORES	1	8	4	32
18	BODEGA	1	8	4	32
19	CAFETERIA	1	5,5	4	22
20	BAÑOS	3	5	7,5	37,5
21	RECEPCION	1	2,24	2,7	6,048
22	SALA DE TRATAMIENTO	1	5	7,5	37,5
23	DORMITORIOS	13	5,7	7	518,7
24	LIMPIEZA	1	1,2	2	2,4
25	TERRAZA	2	7	6	84
26	CONFERENCIAS	1	9,5	6	57
27	HALL	3	6	24	432
28	GYM	1	18	6	108
29	CONSULTORIO	1	12	9,8	117,6

30	ENTRETENIMIENTO	1	12	9,8	117,6
PADDOCK AREA					
1	TARIMA DE PRESENTACION	1	10	5	50
2	ÁREAS DE CIRCULACION	0			1051,15
3	ÁREA DE EVENTOS	1	15	25	375
4	EQUIPAMIENTO PRIVADO	1	15	15	225
5	ACCESO DE VEHICULOS DE COMP.	1	20	25	500
ZONA PITS					
1	ESTACIONAMIENTO DE EQUI. MEC.	1	5	20	100
2	ÁREA DE MANTENIMIENTO	1	7	8	56
				TOTAL EQUIP.	31068,206
CIRCUITO					
1	CIRCUITO MOTOCROSS	1			12798,02
2	CIRCUITO BMX	1			10982

3	CIRCUITO KARTING	1			3332,5
				TOTAL CIRC.	27112,52
TOTAL COMPLEJO					
				TOTAL	58180,726

N°	DESCRIPCION	CANT.	SUPERFICIE		
			LARGO	ANCHO	PARCIAL
PISTA MOTOCROSS					
1	GRADERIA	4	42	10	1680
2	PIT LINE	1	40	8	320
3	TARIMA	1	5	10	50
4	PELOUSSE	1			11658,73
5	OFICIANAS DE TV	1	40	10	400
6	PALCO METALICO	1	40	8	320
7	BAÑO	1	10	10	100
8	PARTIDOR	1	42	10	420
9	CONTROL	1	40	8	320

10	PUESTOS DE OBSERVACION	6	2	2	28
PISTA BMX					
1	GRADERIAS	1	42	10	420
2	PADDOCK	1	10	50	500
3	PARTIDOR	2	7	12	252
4	BAÑOS	1	10	10	100
PISTA KARTING					
1	CAFETERIA	1	10	10	100
2	PIT LINE	1	8	4	32
3	CONTROL	1	5	6	30
4	BAÑOS	2	2,6	4	10,4
5	PADDOCKS	1	10	25	250
6	VESTIDORES	1	6	5	30
SERVICIOS GENERALES					
1	INGRESO	1	10	2	20
1	AREA DE VENTA	1	4	2	8
2	AREA DE ACREDITACION	1	4,5	5	22,5
1	PARQUEO PARA VEHICULOS	1	84	57	4788

2	PARQUEO PARA MOTOCICLETAS	1	30	3	90
3	ESPACIO DE RECEPCION	1	15	5	75
4	PLAZA	1	40	58	2320
5	FUENTES Y ESPEJOS DE AGUA	1	15	25	375
6	AREA DE DESCANSO	1	4	8	32
7	PATIO DE COMIDAS	1	58	21	1218
8	LOCALES DE COMIDA	4	4	4	16
9	BAÑOS	1	10	10	100
ESTACION DE SERVICIO					
1	ESTACION GASOLINA - ACEITE	1	10	5	50
2	AREA LAVADO	1	2	5	10
EDIFICIO ADM -ESCUELA - TALLER - CAFETERIA -RESIDENCIA					
1	AREA COMERCIAL	1	5,15	30	154,5
2	LOCAL DE VENTAS DE ARTICULOS	2	5,4	7,5	81
3	RECEPCION	1	2,24	2,7	6,048

4	SEDE MOTOCROSS7 ENDURO	1	5,5	6,2	34,1
5	SEDE MBMX	1	5,5	6,2	34,1
6	SEDE SKATE	1	5,5	6,2	34,1
7	SEDE TURISMO AVENTURQA	1	5,5	6,2	34,1
8	SEDE KARTING	1	5,5	6,2	34,1
9	OFICINA DIRECTOR	1	5,5	6,2	34,1
10	ADM	1	5,5	6,2	34,1
11	SALA DE REUNIONES	1	5,5	6,2	34,1
12	SECRETARIA Y RECEPCION	1	5,5	6,2	34,1
13	AULAS PARA INSTRUCCIÓN TECNICA	2	6,7	5,7	76,38
14	TALLER	1			290
15	GERENCIA TALLER	1	5,5	3,5	19,25
16	ADM TALLER	1	4,5	6	27
17	MOTORES	1	8	4	32
18	BODEGA	1	8	4	32
19	CAFETERIA	1	5,5	4	22
20	BAÑOS	3	5	7,5	37,5
21	RECEPCION	1	2,24	2,7	6,048

22	SALA DE TRATAMIENTO	1	5	7,5	37,5
23	DORMITORIOS	13	5,7	7	518,7
24	LIMPIEZA	1	1,2	2	2,4
25	TERRAZA	2	7	6	84
26	CONFERENCIAS	1	9,5	6	57
27	HALL	3	6	24	432
28	GYM	1	18	6	108
29	CONSULTORIO	1	12	9,8	117,6
30	ENTRETENIMIENTO	1	12	9,8	117,6
PADDOCK AREA					
1	TARIMA DE PRESENTACION	1	10	5	50
2	AREAS DE CIRCULACION	0			1051,15
3	AREA DE EVENTOS	1	15	25	375
4	EQUIPAMIENTO PRIVADO	1	15	15	225
5	ACCESO DE VEHICULOS DE COMP.	1	20	25	500
ZONA PITS					

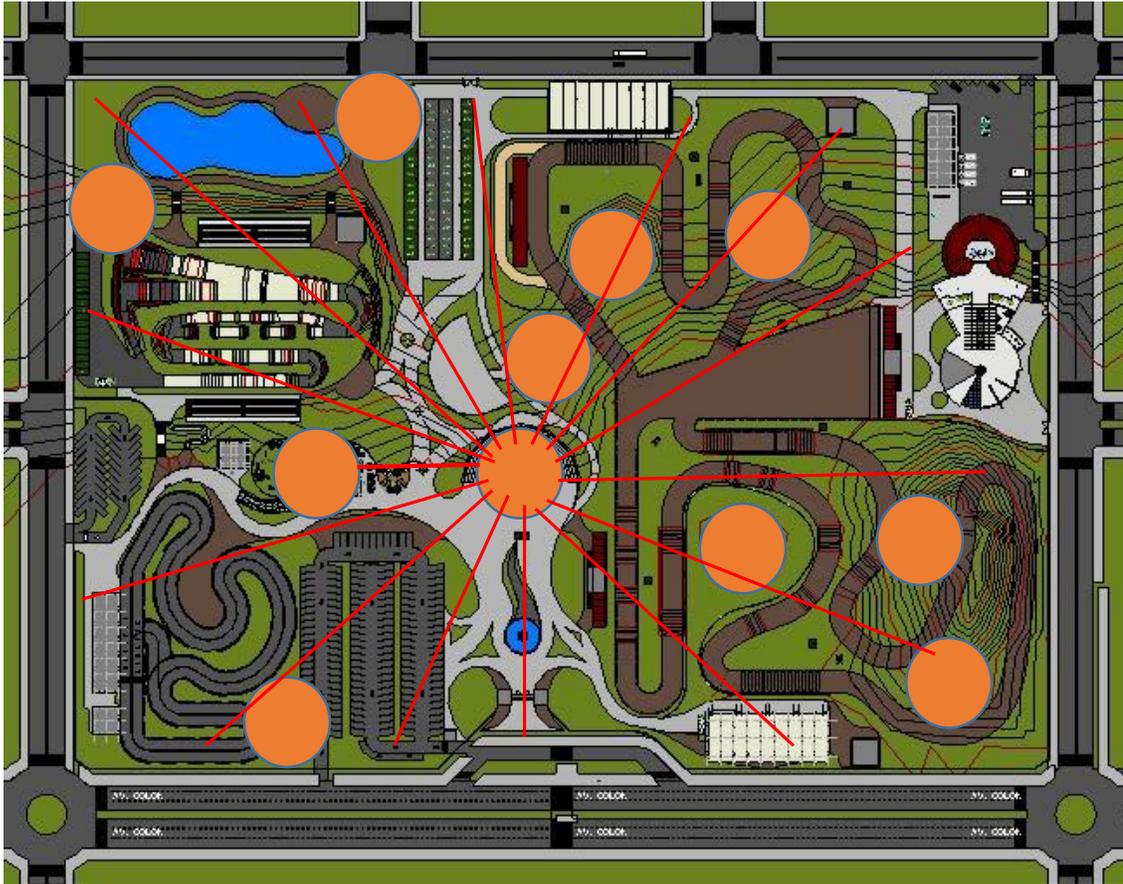
1	ESTACIONAMIENTO DE EQUI. MEC.	1	5	20	100
2	AREA DE MANTENIMIENTO	1	7	8	56
				TOTAL EQUIP.	31068,206
1	CIRCUITO MOTOCROSS	1			12798,02
2	CIRCUITO BMX	1			10982
3	CIRCUITO KARTING	1			3332,5
				TOTAL CIRC.	27112,52
				TOTOL	58180,726

7.7. PREMISAS DE DISEÑO

Anatomía general.- se basa en la topografía del lugar y aprovechando la erosión en su gran cantidad, este terreno pide ser intervenido para poder recuperar su vitalidad, aprovechando las malas condiciones topográficas este se puede potencial sin crear un impacto muy grande para este tipo de equipamiento, la idea general es, dotar de infraestructura y espacios adecuados según sus características independientes para la práctica deportiva, elaborar propuesta de diseño arquitectónico y paisajístico con propuestas técnicas y tecnológicas, tomando en cuenta la proyección a futuro de los lineamientos propuestos, en este de opto por habilitar calles de circulación en el entorno por la escala del mismo proyecto y crear accesos donde puedan facilitar las vialidades de las personas que utilizaran estos predios.



Rango de visión.- en esto se aprovecha los desniveles que tiene el terreno para crear rangos de visión donde sea mucho más fácil guiarse a las personas, también se crearon puntos focales del cual aprovechan del paisaje y pueden visualizar las competencias de mejor forma en todo sentido.



Punto central.- la trama que se utilizo es una trama radial tomando un punto de central de distribución para todo el complejo, este punto facilita la distribución correspondiente del complejo hacia las diferentes actividades del predio, logrando una compensación en la distribución de cada actividad y tomando el mayor rango de visión para satisfacer las necesidades personales de cada individuo.



Distribución morfológica.- se logro concretar la distribución en planta del conjunto ya que su escala es amplia. La solución radial fue la mas optima ya que con este se puede ordenar todo el complejo mediante un punto central del cual todos los equipamientos se comunican.

