



Trofeo Nacional Todoterreno de Guatemala



Campeonato nacional de vehículos 4x4 de Guatemala

Denominado Trofeo Nacional Todoterreno

1. Definición:

Es un campeonato deportivo abierto a la participación de vehículos todo terreno de cualquier marca, o modelo, a combustible diesel, gasolina o alternativo, diseñada para agrupar diversidad de personas entusiastas en el manejo de los todo terreno tanto nacionales como extranjeros, avalado por el "Club Aventura 4x4 de Guatemala"

Misión:

La realización de pruebas de resistencia, durabilidad y maniobrabilidad de los vehículos todo terreno así como las habilidades, técnicas, regularidad y navegación de los equipos. Contribuyendo al desarrollo, promoción, y perfeccionamiento de la especialidad del Todo Terreno en todos sus ámbitos, así como la difusión de su conocimiento y consolidación como disciplina deportiva en el ámbito nacional, fomentando siempre el espíritu de solidaridad y sana competencia entre sus participantes. Propiciar la realización de excursiones, eventos, conferencias, exposiciones y concursos abiertos, que se relacionen directa o indirectamente con el automovilismo deportivo, principalmente en el ámbito del Todo Terreno.

Características:

El evento se dividirá en dos categorías, desarrollando competencias en diferentes tipos de terreno como lodo, piedra, arena, etc. en donde se pondrán a prueba tanto las prestaciones mecánicas de los vehículos admitidos, así como las habilidades y destrezas de conducción, haciendo énfasis en la seguridad de los participantes como en la conservación del medio ambiente.

El itinerario será descrito en la "carta de ruta" oficial que será entregado antes del inicio de cada competencia, en la que se detalla las indicaciones generales y se esquematizan los obstáculos, lugares peligrosos, direcciones a seguir y referencias geográficas de navegación GPS consideradas importantes. Donde el énfasis es dar la orientación y sentido de la ruta a seguir.

El orden de salida de la competencia del trofeo nacional todo terreno, los primeros diez equipos de cada categoría, serán los primeros diez puestos obtenidos en competencia anterior (en caso de primera competencia del año será el puesto obtenido en el campeonato anterior), el resto de competidores saldrán por orden de inscripción al evento, Cada vehículo participante compite de forma independiente, cuya tripulación estará comprendida por dos personas, piloto y copiloto, quienes



Trofeo Nacional Todoterreno de Guatemala



tienen que usar obligatoriamente cascos de seguridad. No estará autorizado el uso de diferente vehículo durante el campeonato.

El factor determinante en cada competencia será el indicado en el reglamento particular de cada una y para el campeonato será la suma de puntos acumulados en cada competencia válida.

Cada competencia sumará puntos acumulables al campeonato según el puesto obtenido (25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, el resto que terminen 1).

Los resultados y clasificaciones finales de cada competencia serán considerados preliminares hasta que se cumpla el periodo de reclamos y apelaciones.

Durante el 2011 se realizarán 4 competencias, las que tendrán carácter de válidas para el trofeo nacional todo terreno, avaladas y supervisadas por el "Club Aventura 4x4 Guatemala". En total, de las 4 competencias se debe tener como mínimo una etapa de navegación, una de regularidad, una sobre terreno lodoso, una sobre terreno pedregoso y una sobre terreno arenoso. No existe obligatoriedad de contar con los diferentes tipos de terreno en cada competencia.

Categorías:

Se tendrán categorías que se clasificarán y premiarán por separado. Cada categoría se desplazará por un trazado sobre trillas, caminos, brechas, terracerías y carreteras ya existentes totalmente abiertas a la circulación normal, así como en pistas preparadas especialmente para la competencia, siendo responsabilidad de cada equipo la decisión de no pasar por sectores para los cuales el vehículo no está preparado o por considerarlas peligrosas.

Las categorías:

Categoría "A" y categoría "B".

La categoría será determinada principalmente por el diámetro de las llantas, seguido por la utilización de bloqueos en los diferenciales de sus ejes.

Llantas iguales o mayores a 34" de diámetro o la utilización de bloqueo de diferencial en ambos ejes categoría "A"

La categoría "B" serán los vehículos con llantas de un diámetro no mayor a las 33", podrán utilizar bloqueo de diferencial como máximo en un eje.

Los bloqueos parciales, LSD etc. contarán como bloqueo

No se permitirá cadenas de ningún tipo en las llantas.

No se permitirán llantas de diámetro mayor a las 40"

No se permitirán llantas agrícolas de ningún tipo.

2. Terminología:

- Reunión informativa:

Reunión previa dada por el director de la prueba o su representante con los participantes/ el contenido puede ser comunicado en forma verbal o por escrito. Es

obligatoria la asistencia de al menos un miembro del equipo, que quedará registrada mediante firma.

- Anexo:

Comunicación oficial dirigida a modificar, precisar o completar el contenido del presente reglamento o reglamento particular de cada competencia.

- Reglamento particular:

Reglamento correspondiente a cada competencia en particular

- Verificaciones:

Comprobación por parte del organizador, que cada equipo cumple los requisitos necesarios para su participación. Pudiendo ser de carácter administrativas y técnicas. Administrativas, como control de licencias y pago de inscripciones y membrecías. Técnicas, inspección de los vehículos para comprobar que cumple con las especificaciones de la categoría, con el equipo de seguridad exigido, con la numeración y aplicación de calcomanías de patrocinadores oficiales

- Publicidad obligatoria:

Toda publicidad de los patrocinadores principales del campeonato y que estará representada principalmente en la placa del campeonato y en los paneles numéricos de la competencia.

- Publicidad opcional:

Toda publicidad de patrocinadores no oficiales y empresas colaboradoras que estará distribuida sobre la carrocería de los vehículos según esquema distribuido al momento de la inscripción.

- Etapa:

Parte de la prueba compuesta por uno o más tramos o sectores.

- Carta de ruta:

Indicaciones de distancias parciales entre referencias de recorrido, incluye los esquemas de incidencias, desvíos, señalizaciones y peligros de las rutas considerados importantes. Su función es exclusivamente de servir para que las tripulaciones tengan la orientación y sentido de la ruta a seguir. El comité organizador complementa esta información con referencias de navegación en la que se indican los principales Waypoints o puntos GPS para facilitar la orientación con la ayuda de los satélites.

- Carnet de control:

Cartón u hoja que contendrá información del equipo, y los espacios requeridos para que los comisarios escriban lo necesario (hora oficial y puntos de penalización según el tipo de sector) y estampen su sello de visado por cada

puesto de control que exista durante la competencia. Es responsabilidad del equipo comprobar lo que se escriba en él.

- **Asistencia:**

Cualquier intervención o ayuda a personas o vehículos participantes. En el transcurso de la carrera está prohibida la asistencia de terceros fuera de las áreas previstas para ello; si está permitida la ayuda entre participantes. No está considerada como asistencia la señalización o las indicaciones.

- **Puesto de control:**

Lugar de paso en el que será registrado el paso de cada uno de los vehículos participantes anotándose la hora oficial o puntos de penalización, según el tipo de sector, acompañados por el sello del comisario de carrera.

- **Sector o tramo:**

Espacio físico comprendido entre dos puestos de control.

a) Sector de enlace: Parte del recorrido utilizado para que los vehículos participantes se trasladen entre otros sectores, siempre sujetos a tiempo máximo autorizado y tiempo mínimo permitido para su realización.

b) Sector de regularidad: Sector sobre carreteras parcial o totalmente abiertas al tráfico normal, a velocidades y tiempos impuestos con controles secretos y penalización al segundo de adelanto o de atraso en los mismos;

c) sector especial: tramo selectivo de las diferentes especialidades de 4x4;

- **Reagrupamiento:**

Detención prevista o no, por la organización. Permite reunir a los participantes en caso de eventual obstaculización.

- **Neutralización:**

Tiempo en que los equipos son detenidos por un comisario por cualquier motivo.

- **Tiempo real:**

Tiempo empleado en la realización de un tramo.

- **Hora ideal :**

Es la hora calculada para el paso de un equipo por un puesto de control.

- **Tiempo máximo autorizado (TMA):**

Tiempo establecido como máximo para la realización de un sector. Podrá ser aplicado indistintamente a un sector, parte de un sector u obstáculo en particular.

- **Penalización:**

Puntos acumulables obtenidos por cada equipo por infracciones al reglamento particular de cada competencia, en cada etapa o cada sector. Infracciones graves

pueden conllevar además, penalizaciones económicas (multas) y hasta exclusión de la carrera

- Penalización por TMA:

Puntos de penalización por exceder el tiempo máximo autorizado para un sector o etapa.

- Penalidad fija:

Ha sido creada para reemplazar ciertas sanciones que implican expulsión o descalificación. Permite que la tripulación penalizada continúe el evento en condiciones normales de competición a pesar de ser severamente sancionado.

- Exclusión:

Expulsión de la carrera. Conlleva la pérdida económica de los derechos de inscripción.

- Parque cerrado:

Zona en que esta prohibida cualquier reparación y ayuda exterior.

- Parque de asistencia:

Lugares previstos para que los equipos de apoyo puedan realizar su trabajo de reparación y recarga de combustible, ya sea en puntos del recorrido o en áreas establecidas por la organización del evento.

3. Reglamentación del campeonato- comunicados oficiales

El trofeo nacional todo terreno de Guatemala se disputará de acuerdo con lo dispuesto en el presente reglamento.

La organización publicará sus comunicados oficiales a través de las paginas web www.4x4guatemala.org y www.arbguatemala.com y en los locales de empresas patrocinadoras y colaboradoras. Independientemente es obligatoria la asistencia de los participantes a las reuniones informativas, donde quedará justificada su presencia mediante firma.

4. Vehículos admitidos o aceptados

Serán admitidos a participar en el campeonato todos aquellos automóviles todo terreno de cualquier marca y modelo, acordes a las normas de circulación de la republica de Guatemala. Se establece que estos vehículos deben corresponder a la normativa de seguridad del presente reglamento en cuanto a especificaciones y equipamiento de seguridad.

Es de carácter obligatorio el uso de cinturones de seguridad de al menos tres puntos de fijación para piloto y copiloto.

Categoría "A": autos todo terreno mejorados, que son vehículos de serie de cualquier marca y modelo, que poseen cambios que pueden afectar la geometría de suspensiones, motor y estructura, sin ningún tipo de limitaciones con medidas de llantas comprendidas entre las 34 y las 40 pulgadas de diámetro. Queda establecido que para participar en cualquiera de las competencias se sugiere enérgicamente (siendo responsabilidad de cada equipo) la existencia de barra antivuelco o roll bar de cinco puntos de apoyo en habitáculo de piloto y copiloto en todos los vehículos de techo duro y una barra antivuelco o roll bar de siete puntos de apoyo en todos los vehículos de techo de lona o descapotados así como cinturones de al menos 4 puntos de fijación. **Siendo de carácter obligatorio cinturones de seguridad de al menos 3 puntos de fijación para todos los vehículos y además barra antivuelco o roll bar de 4 puntos para los vehículos de techo de lona o descapotados.**

Categoría "B": autos todo terreno de cualquier marca o modelo de estricta serie, con una preparación básica que no afecte a sus características funcionales, donde solo esta permitida la modificación de la suspensión y llantas cuyas medidas no excedan las 33 pulgadas de diámetro y que no posean mas de un eje con bloqueo de diferencial. Queda establecido que para participar en cualquiera de las competencias es de **carácter obligatorio la exigencia de cinturones de seguridad de al menos 3 puntos de fijación para todos los vehículos y además barra antivuelco o roll bar de cuatro puntos de apoyo en habitáculo de piloto y copiloto en todos los vehículos de techo de lona o descapotados.**

Se sugiere enérgicamente, pero tiene carácter optativo en las Competencias del trofeo nacional todoterreno, corta corriente general accesible desde el interior y el exterior de vehículo.

Importante:

Para que una categoría quede constituida y habilitada, deberán tomar la salida no menos de dos vehículos, de no ser así, a efectos de clasificación, los vehículos serán agrupados en la categoría inmediatamente superior o inferior a discreción del comisario del evento.

Es **obligatorio** en las verificaciones y al inicio de cada etapa:

- Cinturones de seguridad de al menos tres puntos de fijación
- Luces frontales, de ubicación y de frenos operativas (no es obligatorio llevarlas encendidas)
- Llanta de repuesto
- Herramienta básica del vehículo, llave de chuchos, triquet, etc.

Trofeo Nacional Todoterreno de Guatemala

- Cascos de seguridad para uso en vehículos a motor, uno por participante.
- Ganchos delanteros y traseros, para poder ser remolcados en caso necesario.
- Winch adecuado al peso del vehículo (capacidad no menor a 1.5 veces el peso del vehículo)
- Equipo de rescate adecuado, para su uso con el winch (guantes, straps, protectores para arboles, etc.)
- Bolsa para basura, todos los desperdicios deben ser recogidos por los competidores.
- Teléfono celular o radio transreceptor con la frecuencia del comité organizador.
- Todos los materiales deben estar siempre accesibles para la inspección al momento de las verificaciones.
- Si se comprueba la falta de cualquiera de ellos puede implicar la imposición de una penalización de salida denegada hasta que el equipo muestre al organizador o comisario la restitución de los materiales no presentados, incurriendo en los puntos de penalización por retraso en la salida.

5. Equipos participantes:

- El trofeo nacional todo terreno de Guatemala está abierto a inscribir como piloto a todo tipo de personas calificadas para conducir automóviles según la ley de tránsito terrestre de la república de Guatemala, en caso de menores de 18 años de edad (al momento de iniciar la competencia) deberán presentar documento autenticado por abogado constando la aceptación de responsabilidades de padres o encardados, Siendo responsabilidad de cada piloto la tenencia de licencia de conducir vigente.
- El equipo estará compuesto por solo dos personas, piloto y copiloto, tanto piloto **el piloto es el responsable de poseer todos los documentos legales aplicables**. Entre ellos tarjeta de circulación del vehículo vigente, que la ley de tránsito establece para la libre circulación de vehículos. El copiloto podrá conducir el vehículo, si así lo decide el equipo.
- Durante el transcurso de toda prueba, tramo o competencia todas las obligaciones y responsabilidades del equipo incumben al piloto declarado en la boleta de inscripción.
- El equipo participante respetará en todo momento, la legislación vigente sobre tránsito terrestre, siendo el único responsable penal y civil de cuantas acciones cometa contra dicha legislación en el transcurso de la competición.
- Durante la prueba, el equipo debe encontrarse al completo a bordo del vehículo. El abandono de uno de los miembros inscritos o la admisión de un tercero a bordo supondrá la exclusión automática del equipo. Se tiene en consideración que la tripulación puede estar fuera del habitáculo en situaciones de rescate



del vehículo o cuando se dirige al piloto (spoter), sin embargo el equipo debe encontrarse completo y a bordo, al comienzo y al final de cada sector.

- El equipo debe mantener una conducta responsable.
- La ingesta alcohólica esta prohibida antes o durante cualquier etapa o sector. Durante los periodos de competencia, **todos los participantes y asistencia deberán mantener nivel cero de alcohol en su sangre.** El incumplimiento de esta norma implica exclusión.
- Bajo pena de exclusión esta estrictamente prohibida la sustitución de los componentes de un equipo durante el curso de una competencia.
- Los componentes de un equipo podrán ser sustituidos entre una competencia y otra. Sin embargo, solo el piloto declarado en la boleta de inscripción será quien mantenga la puntuación generada por su clasificación en el evento, implicando automáticamente que para la próxima competencia, el copiloto, si participara como piloto, se incorporará con puntuación cero a partir de ese momento.

6. Inscripciones: plazos y requisitos

- Las solicitudes de boleta de inscripción podrán obtenerse en las paginas web www.4x4guatemala.org www.arbguatemala.com o en cualquiera de las siguientes direcciones -----
- Cierre de inscripciones definitivas, junto con el pago de los derechos de inscripción deberán estar en poder de la organización antes de las 18:00 horas el día anterior a las verificaciones de cada competencia valida para el trofeo nacional todo terreno. Ninguna inscripción será aceptada si no va acompañada por el pago de los derechos de inscripción, aceptando las condiciones relativas a la publicidad obligatoria y opcional especificadas en el presente reglamento.
- Por el mero hecho de completar la boleta de inscripción, el concursante, así como todos los miembros del equipo, aceptan someterse a las disposiciones de este reglamento. Ninguna modificación podrá ser aportada a la boleta de inscripción, excepto las previstas en el presente reglamento.
- Derechos de la inscripción:
Para considerarse aceptada una inscripción deberá quedar satisfecho el pago de los correspondientes derechos de inscripción, incluyendo de manera explicita el conceder todos los derechos publicitarios de sus vehículos y tripulaciones para la promoción y proyección del evento.
Se establecen las siguientes tarifas por vehículo:

Q300.00, este pago incluye los derechos de participación de una competencia y supone además de la conformidad de portar la publicidad obligatoria, la aceptación de la publicidad opcional ofrecida por la organización.

Q100.00 por vehículo de asistencia, este pago incluye la calcomanía identificativa especial para el acceso a las zonas de asistencia y documentación específica (carta de ruta) cuando exista. La tripulación estará compuesta por un

máximo de 2 personas debidamente registradas y autorizadas por la organización, las cuales deberán demostrar su capacidad de servir de asistencia. Se aceptan personas adicionales hasta un máximo de dos, siempre y cuando cancelen derechos de participación en asistencia por Q25.00 cada una, para ser debidamente registradas y autorizadas por la organización.

- Para que la solicitud de inscripción sea aceptada debe:
La boleta de inscripción debidamente complementada en todas sus casillas.
Acompañar fotocopia de documento de identificación de ambos componentes del equipo, fotocopia de tarjeta de circulación del vehículo. Acompañar copia del recibo de pago de los derechos de inscripción. (Al momento de la inscripción se deben presentar documentos originales, los cuales serán devueltos al momento de recibir las copias).
- Devolución de los derechos de inscripción:
El importe de los derechos de inscripción será totalmente reembolsado a los candidatos cuya inscripción haya sido rechazada o en caso de prueba no realizada.
- Se reembolsará el 75% de los derechos de inscripción al equipo que por razón de fuerza mayor no pueda presentarse a la salida de la competencia previa notificación. La notificación debe llegar a los organizadores por escrito antes del final de las verificaciones.

7. Publicidad-identificación de los vehículos

- Cada vehículo participante y de asistencia deberá reservar unos espacios para las calcomanías de números de la carrera y la publicidad obligatoria de los patrocinadores oficiales, tal como se describe a continuación (los equipos pueden tener rotulado el vehículo, siempre y cuando los distintivos oficiales y obligatorios estén por encima de sus rotulaciones)
Una calcomanía o placa del evento que deberá estar ubicada en la parte trasera del vehículo.
Tres calcomanías o paneles de números de carrera a ser adheridos en el capot y en los laterales derecho e izquierdo.
Parabrisas delantero, parte superior, de 12 cm. de alto por todo el ancho del parabrisas.
- La placa o calcomanía del evento deberá estar correctamente colocada en la parte trasera del vehículo durante el desarrollo de la prueba y deberán situarse de forma que facilite su lectura.
- Las calcomanías o paneles de números de carrera estarán situados en los laterales y el capot (este con la base del panel hacia adelante, para



poder ser leído desde la parte anterior en el sentido de la marcha). En ningún caso podrán ser recortados o modificados.

- Los equipos deberán asegurar la buena colocación de las publicidades durante todo el transcurso de la prueba, bajo penalización que supone la adición de 300 puntos por cada infracción. En el supuesto que el diseño del vehículo impida la ubicación de la publicidad obligatoria como establecen los puntos anteriores, será el comisario, durante las verificaciones quien determine cómo situarla.
- El brazalete o carnet de identificación de los integrantes del equipo será de uso obligatorio durante todo el transcurso de la competencia.
- La ausencia o incorrecta colocación de un panel de número o una placa, o el brazalete o carnet de identificación podrá ser motivo de penalización, equivalente a los derechos de inscripción y es acumulable si se detecta más de un incumplimiento, multa que deberá ser cancelada antes de la toma de salida o le será denegada la salida, además deberá corregir la colocación de la placa o panel de número antes de la salida.
- Los equipos participantes tendrán el derecho de participar con uniforme que muestre publicidad ajena a los logos del evento (TNT) con la salvedad que el logotipo del evento y su patrocinador oficial deben flanquear la zona del pectoral izquierdo de la indumentaria y las cachuchas o gorras tienen que tener dichos logotipos en la zona frontal de las mismas.
- Solo los equipos que se inscriban pagando derechos de publicidad tendrán el derecho de disponer de espacios de publicidad individual que estarán limitados a ser exhibidos en su área de pernocta (cuando sea el caso) o en los parques cerrados. Dichos espacios de publicidad serán estrictamente circunscritos a dos mantas o pendones de un máximo de 3.00 m X 1.00 m.
- Está totalmente prohibido montar tiendas y/o salones de venta en parques de asistencia, parques cerrados, predios y circuitos donde se realizan los eventos sin el consentimiento y autorización por escrito de los organizadores, una vez realizada la respectiva evaluación del caso.
- La organización se reserva el derecho de veto sobre algún patrocinador individual que sea competencia directa de los patrocinadores, y colaboradores oficiales del evento. Se recomienda la pronta inscripción y pago de derechos de publicidad individual.

8. Orden de salida – salida de la competencia

- la asignación de los números se establecerá de acuerdo al orden en que se realicen las inscripciones y su orden correlativo servirá para dar la salida a los equipos participantes (los primeros 10 números de cada categoría estarán

reservados a las primeras 10 posiciones del campeonato anterior. En el orden de salida igualmente tomarán la salida antes los primeros puestos de la competencia anterior de cada categoría)

- todo retraso en la presentación a la salida de la prueba, será penalizado a razón de un punto por segundo, sobrepasando los 30 minutos o el tiempo máximo autorizado para el primer sector (lo que suceda primero) la salida será denegada.
- El distanciamiento mínimo entre cada vehículo participante durante el recorrido de la ruta quedará a criterio de la organización de cada competencia siendo el director de cada prueba quien lo informara en la reunión informativa respectiva.
- Queda a discreción del director de la prueba o el reglamento particular de cada evento el orden de salida según categorías.

9. Carta de ruta y navegación

- Todos los participantes durante la reunión informativa recibirán una carta de ruta en la que figurará la descripción del recorrido y las demás indicaciones. Todos los participantes deberán recoger dicha información, acusando recibo de la misma mediante firma de al menos uno de los miembros del equipo.
- La carta de ruta es el único recorrido oficial de la carrera, su finalidad es dar la orientación y sentido de la ruta a seguir, cuyo recorrido en su totalidad es obligatorio, dentro de los tiempos y parámetros ahí establecidos. Además ha sido concebido de manera que muestra, además de la ruta a seguir, los accidentes geográficos más importantes, y algunas importantes referencias de GPS, el uso de marcas, flechas y cintas en el recorrido es restringido a la indicación de zonas peligrosas y algunos sectores selectivos o por motivos de seguridad y en ningún caso la falta o ausencia de marcas será motivo de reclamación a la organización.
- El recorrido o ruta será dado a conocer parcial o totalmente en la reunión informativa según el reglamento correspondiente a cada competencia.
- La tripulación que no complete en su totalidad la ruta establecida de principio a fin, será excluida de la prueba sin derecho a reclamo.
- Solo por disposición de un director de la prueba podrá modificarse la ruta establecida en todo o en parte, en caso de fuerza mayor.
- Las referencias de navegación que complementan la carta de ruta recopilan todos los waypoints del recorrido con sus coordenadas en datum WGS 84 con formato de hora, minuto y segundo (lat/lon hdd*mm'ss"), para facilitar su carga en los aparatos de navegación por satélite GPS.

10. Normas de circulación



- Durante todo el desarrollo de la prueba los equipos participantes deben respetar las prescripciones y normas de circulación establecidas en la ley vigente de transporte y tránsito terrestre. En caso de violación serán penados de acuerdo a las siguientes escalas. A la primera infracción una penalidad equivalente al 20% del derecho de inscripción, a la segunda infracción una penalidad equivalente al 60% del derecho de inscripción y a la tercera infracción será excluido del evento.
- En las travesías de poblaciones y donde esté expresamente indicado se impondrá un límite de velocidad, eventualmente vigilado por la organización. El incumplimiento de esta limitación dará lugar a una penalización de 300 puntos por cada infracción cometida por el equipo participante.
- Los agentes u oficiales que constaten una infracción deberán notificarla al equipo tan pronto como sea posible.
- Esta prohibido, bajo pena de exclusión el bloquear intencionadamente el paso a otros participantes o impedir el adelantamiento. La norma fundamental es **VEHICULO ALCANZADO, VEHICULO REVASADO, salvo caso de accidente con lesionados** (el equipo que auxilie a otro, accidentado, será exonerado de las penalizaciones por tiempo causadas por el auxilio en sí, pudiendo llegar a promediar la competencia según el caso).
- Es obligatorio bajo pena de exclusión, el uso de casco en todos los sectores.
- Es obligatorio el uso de cinturones de seguridad durante todo el transcurso de la prueba, en caso de violación serán penalizados con 120 puntos por cada infracción cometida.

11. Asistencia prohibida y remolque

- Esta prohibido remolcar o empujar un vehículo por cualquier otro medio que no sea el funcionamiento normal de su motor (salvo para dejar libre el paso) bajo las siguientes penalizaciones
Penalización con 180 puntos por asistencia o remolque en sector de enlace o de meta.

Está permitido remolcarse o empujarse entre los competidores que estén en carrera, con excepción de las zonas que estén bajo el régimen de parque cerrado.

La asistencia fuera del parque de asistencia solo está autorizada en aquellos lugares señalados y previstos por la organización en el reglamento particular.

Queda prohibido, bajo pena de exclusión, la asistencia aérea o terrestre, así como el transporte de partes, herramientas o personas en un auto no regularmente inscrito como competidor o de asistencia.

Se autoriza durante todo el recorrido las reparaciones que pueda realizar un equipo con los medios de a bordo o por los medios transportados

por otro participante en carrera. Cualquier otra asistencia exterior fuera de las zonas autorizadas, queda prohibida y será penalizada con exclusión.

Por razones de seguridad y para el mejor funcionamiento de las zonas de asistencia, solo se permitirá la entrada en el parque de trabajo a los vehículos de asistencia portadores de las placas suministradas por la organización. La manipulación o falsificación de estas placas supondrá la exclusión del equipo al que asisten esos vehículos.

En caso de que se realice repostaje de combustible será obligatorio:

Realizar la operación con el motor apagado.

Tener disponible para su uso inmediato un extintor adecuado para líquidos inflamables.

Mantener alejados a los fumadores

En caso de permanecer a bordo el piloto y copiloto, tener los cinturones desabrochados.

Evitar cualquier otra operación simultánea en el vehículo.

Los comisarios técnicos vigilarán la observancia de estas normas en las zonas de asistencia, único lugar donde pueden realizarse operaciones de repostaje.

12. Responsabilidad civil a terceros:

- Todo equipo participante debe cumplir con la normativa legal vigente, en cuanto a tener su vehículo amparado por una póliza de seguro de responsabilidad civil obligatoria de daños a terceros.
- En caso de accidente el concursante o su representante deberá comunicarlo por escrito al director de la prueba, con la mayor rapidez y en un plazo máximo de 24 horas. En dicha declaración se harán constar las circunstancias del accidente
- Independientemente de dicho seguro de responsabilidad civil, los concursantes están en libertad de contratar por su cuenta y a su conveniencia seguros adicionales individuales que estimen oportunos.
- Los vehículos de asistencia o de apoyo tienen que cumplir también con lo establecido a los equipos participantes
- Por el mero hecho de completar la boleta de inscripción, todos los miembros del equipo aceptan que en caso de accidente, los equipos y conductores implicados asumen toda la responsabilidad, eximiendo a los organizadores de la prueba de cualquier culpa y renunciando a formular reclamación alguna contra los mismos.

13. Carnet o carta de control:

- En la reunión informativa de cada competencia cada equipo participante recibirá un carnet o carta de control en el que figuraran los espacios para las anotaciones. Dicho carnet deberá ser entregado al comisario responsable de cada control para que anote en él los puntos de penalización obtenidos, la hora de paso y estampe su sello de visado o

firma y lo devolverá al equipo. También podrá utilizarse un carnet por etapa, si fuera el caso cada carnet será entregado a cada equipo al inicio de cada etapa, el cual deberá ser entregado al final de la etapa a los oficiales para sus respectivas anotaciones y lo devolverán al equipo.

- El equipo es el único responsable de su carnet de control, de su presentación en los controles y de la exactitud de las anotaciones hechas en él, los comisarios u oficiales de cada puesto de control son los únicos autorizados a escribir en dicho carnet de control.
- Los equipos tienen la obligación de hacer controlar su paso por todos los puntos indicados en el carnet de control.
- Toda modificación o rectificación hecha sobre el carnet de control que no esté visada por un comisario deportivo podrá implicar la exclusión.
- La ausencia de un sello de un control o la no presentación del carnet implicará abandono de la prueba.
- Al término de la competencia, el equipo deberá entregar su carnet en el control de llegada.

14. Zonas de control:

- Todos los controles estarán indicados por medio de pancartas o conos.
- Toda zona de control (entre pancarta o cono de aviso y de final) será considerada parque cerrado. El tiempo de detención en esta zona no deberá exceder el necesario para las operaciones de control.
- Esta estrictamente prohibido entrar en una zona de control en dirección diferente a la prevista por el itinerario de la prueba, así como volver a entrar en una zona de control en la que se ha visado el carnet de control, bajo penalización de el doble de puntos posibles en el sector.
- La hora de paso por un control horario es de exclusiva responsabilidad del equipo. La hora oficial puede consultarse en la mesa de control.
- Los controles estarán operativos desde no menos de 30 minutos antes de la hora teórica estimada de paso del primer equipo, se cerrará 30 minutos después de la hora teórica estimada de paso del último equipo participante. Salvo decisión diferente del director de la prueba.
- En cualquier caso, los equipos deberán seguir las instrucciones del oficial o comisario responsable del control, bajo pena que podría llegar a la exclusión.
- Abandonos: los puestos de control estarán en comunicación permanente con la organización de la competencia, para informar inmediatamente de cualquier incidencia, como por ejemplo, el abandono de un equipo. Para tal fin:

A cada equipo le será entregada una boleta de abandono que es un documento destinado a indicar sus datos, los motivos de abandono, su situación y si precisa ayuda exterior o puede regresar por sus propios medios (ver numeral 29)

Este documento deberá ser obligatoriamente entregado a otro participante o asistencia para que llegue con la máxima urgencia a poder de la

organización en el primer puesto de control siguiente, hecho que ayudará a las posibles tareas de rescate, tanto tuyas como del resto de participantes.

Las asistencias de los equipos no podrán auxiliar a los vehículos detenidos en el recorrido hasta la apertura oficial del sector. El incumplimiento de esta norma implicará la exclusión de la prueba.

Se considera que un equipo abandonó la competencia si no entrega el carnet de control en el control de llegada, lo que implica la descalificación del equipo.

15. Controles horarios:

- Los cronometradores escribirán la hora exacta (hora minuto segundo) en que uno de los miembros del equipo presenta el carnet de control en la mesa del controlador. Dicha inscripción no se efectuará a menos que el vehículo y los miembros del equipo se encuentren en las proximidades inmediatas de la mesa de control.
- El procedimiento empieza en el momento en que el vehículo pasa la pancarta amarilla de entrada (pancarta de aviso) a la zona de control.
- Esta prohibido detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta, velocidades inferiores a los 5 km/h, entre la pancarta de entrada (amarilla) y la mesa de control (pancarta roja) bajo penalidad de 300 puntos por cada infracción. La velocidad media deberá ser entre los 5 y los 15 Km/h.
- la hora de paso se calcula sumando el tiempo estimado a la hora de inicio de ese tramo. Estos tiempos se calculan en horas y minutos (indicados de 00:01 a 24:00). Ejemplo: un equipo sale a las 07:00 para realizar un tramo de enlace al que se ha designado 1 hora y 58", su hora de paso en el control será entonces a las 08:58.

En sectores de enlace si el equipo entra dentro del margen de tiempo mínimo y tiempo máximo del sector no incurrirá en penalidad por tiempo

En los sectores selectivos

- a) de velocidad a razón de 1 punto por segundo de retraso, tomando como ideal el tiempo de equipo mas rápido en el tramo.
 - b) De regularidad 2 puntos por cada segundo de adelanto o 1 punto por segundo, de retraso a partir del tiempo de gracia (+- tiempo de gracia a la hora ideal)
 - c) En los técnicos etapa fallida por exceder tiempo máximo autorizado para el sector.
- La hora de paso se registra al paso de la rueda delantera derecha del vehículo por la línea recta imaginaria de la pancarta o cono de control (roja)
 - El recorrido entre dos puntos de control horario puede incluir uno o más sectores selectivos y un tramo de enlace. En tal caso, el tiempo ideal de la etapa incluye el desarrollo de ambos tramos, aun cuando los sectores selectivos tienen asignado un tiempo máximo autorizado cada uno.

- Si al término de un sector de enlace comienza otro con control horario entre ellos, la hora de paso inscrita en el carnet indica tanto la de llegada del primero como la hora de inicio del siguiente.
- Cuando un Control Horario está seguido por la salida de un Sector Selectivo, los dos puestos podrán estar comprendidos en una sola zona de control.
 - a) En el Control Horario antes de un Sector Selectivo, el controlador inscribirá en el Carnet de Control solo la hora de paso del equipo pudiendo ser la misma de salida al Sector Selectivo,
 - b) Después de haber registrado su tiempo en el Control Horario, el equipo proseguirá hasta el punto de salida del Sector Selectivo. De ser requerido el comisario anotará en el Carnet la hora real de salida del sector selectivo y a continuación dará la orden de salida al equipo.
- La señalización de puestos de control se dispondrán de la siguiente manera
 - Pancarta o cono amarillo: principio de zona de control
 - Pancarta o cono rojo: parada, punto de control
 - Pancarta o cono blanca: fin de zona de control

16. Controles de paso:

Con el objeto de verificar que los pilotos realizan el itinerario marcado en la carta de ruta se situarán controles de paso a lo largo del recorrido, los cuales estarán comunicados con la dirección de la prueba y señalizados con paneles estandarizados de la siguiente manera

Pancarta o cono amarillo, inicio de la zona de control

Pancarta o cono rojo, parada, estampado de sello en el carnet de control por parte del comisario

Pancarta o cono blanco, fin la zona de control.

La hora de cierre de los controles de paso se fijará teniendo en cuenta la hora ideal de paso del último participante a la que se sumará media hora.

La ausencia de un sello de control puede implicar una penalización desde 1200 puntos por cada sello, hasta la exclusión de la competencia.

17. Sectores selectivos:

Los sectores selectivos son las etapas especiales de las diferentes modalidades que estarán sujetos a tiempo máximo autorizado para su realización. Los equipos que lo excedan recibirán una penalización equivalente a la no realización del tramo, siempre y cuando el equipo entregue al comisario el carnet de control para su visado y anotación de la penalización obtenida que será estipulada en el respectivo reglamento particular de cada competencia o anexo.

Sectores de regularidad: son los sectores selectivos de regularidad sobre carreteras total o parcialmente abiertas al tráfico normal, a velocidades impuestas simple o múltiple, que puede ser aplicado en cualquier modalidad. Se regula con controles secretos, donde toda diferencia entre la hora ideal y la hora real de paso será penalizada a razón de un punto por segundo de retraso o adelanto, cuyo tiempo se



toma al cruzar la línea recta imaginaria del control secreto con la rueda derecha delantera del vehículo participante.

Es obligatorio el uso del casco y del cinturón de seguridad. El incumplimiento de esta norma implicará las penalizaciones reseñadas en art. 10

Está terminantemente prohibido circular en sentido contrario al indicado en la carta de ruta. El incumplimiento de esta norma implica la exclusión de la prueba.

Si el sector selectivo transita por un circuito señalizado se aplicarán las penalizaciones estipuladas en el reglamento particular de cada competencia.

En operaciones de rescate vehicular se aplicarán las siguientes penalizaciones:

El piloto o copiloto no deberá estar entre el punto de ancla y el vehículo que está siendo recuperado con winch, y en todo caso, deberán estar a una distancia segura, excepto cuando se ajusta el gancho o cuando se chequea el tambor del winch, y solo cuando el vehículo esta estacionario.

El cable del winch puede ser transportado por el copiloto durante operaciones de winch, incluyendo el esquivado de obstáculos, sin embargo dicho cable no podrá ser transportado en la cabina o habitáculo de vehículo, si no que deberá estar rebobinado o enrollado en la defensa delantera y enganchado con total seguridad.

No se permite que el cable del winch sea extraído libremente del tambor sin control sobre el cable, lo que implica que debe ser sujetado por alguien de la tripulación al momento de ser extraído.

Guantes de seguridad acordes al material del cable, deberán ser usados siempre que se manipule un cable de winch.

Ningún participante podrá manipular o pisar un cable de winch que esté en tensión.

Ningún cable de winch deberá ser arrastrado por debajo del vehículo.

Ningún vehículo deberá ser manejado sobre un cable de winch.

A la salida (inicio) de los sectores selectivos una vez que el vehículo, con su equipo a bordo, se detenga frente al control de salida, el comisario en funciones escribirá en el carnet de control lo requerido y dará la señal de salida. (Últimos 5 segundos en forma regresiva en caso de sector de velocidad) cuyo vehículo deberá partir sin retardo.

Permanecer en la línea de salida más de 20 segundos después de la señal de salida, será penalizado. En caso de imposibilidad del participante para salir por sus propios medios de la zona de control, serán aplicadas las penalizaciones contempladas en el artículo 11

Una falsa salida o una salida efectuada antes que el comisario dé la señal de salida, será penalizada. Esta penalización no excluye otras sanciones más graves que podrían ser infringidas, particularmente en caso de reincidencia.

El cronometraje se efectuará en la línea de llegada marcada con la pancarta o cono rojo.

Está prohibido detenerse, bajo pena de exclusión, entre la pancarta amarilla y la roja.

Si el participante no para en la pancarta roja para marcar su carnet de control será penalizado.

En caso que lleguen dos vehículos juntos a la zona de control el primero en pasar la línea imaginaria, su rueda delantera derecha debe continuar su marcha hasta tener un espacio suficiente para que el vehículo que le sigue pueda pasar la línea imaginaria con su rueda delantera derecha. Bajo penalidad por no cumplir esta norma.

18. REAGRUPAMIENTOS Y NEUTRALIZACIONES

- En caso de producirse intervalos importantes entre los participantes como

Consecuencia de retrasos o abandonos, la Organización podrá imponer paradas para permitir, por un lado, el retorno al tiempo teórico, y por el otro, el reagrupamiento de los equipos restantes en carrera. El tiempo de parada será lógicamente diferente para cada equipo.

A la llegada a los reagrupamientos, los equipos entregarán al controlador su Carnet de Control, recibiendo las instrucciones relativas a su nueva hora de salida. Inmediatamente después deberán conducir su vehículo al Parque Cerrado designado al efecto. El orden de salida será el mismo que el de llegada.

La Dirección de la Prueba, a propuesta del Cuerpo de comisarios, podrá, por razones de seguridad, decidir la detención o anulación de una Etapa antes de su finalización.

Una etapa detenida podrá o no proseguirse, neutralizarse, seguir en convoy o quedar o no en régimen de Parque Cerrado, de acuerdo con la decisión del Director de la Prueba.

19. SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

Pancarta, cono o bandera blanca indicará que restan pocos metros para llegar a una zona de control. Esta se utilizará únicamente en los tramos en los que la velocidad de aproximación de los participantes a la zona de control sea mayor a los 40 km/h.

El principio de la Zona de Control estará señalado por una pancarta cono o bandera de aviso con fondo amarillo.

La línea recta imaginaria del punto de control estará indicada por un cono o bandera con fondo rojo.

El fin de la Zona de Control, estará indicado por un panel blanco con franjas negras. Los conos pancartas o banderas estarán situados siempre al lado derecho, en el sentido de la marcha de los vehículos.

Recuerde que una vez abandonada la zona de control, el equipo no puede dejar establecido cualquier diferencia o posibles errores en su Carnet de Control.

20. PARQUE CERRADO

El Parque Cerrado es una zona vigilada en la cual no se permiten reparaciones ni cualquier otro tipo de intervención en los vehículos, excepto las permitidas expresamente en el presente reglamento. Los vehículos quedarán en régimen de Parque Cerrado:

- Desde su entrada en una Zona de Control hasta su salida.
- En la zona de reagrupamiento (en caso de producirse una detención de la carrera) Hasta el reinicio de la prueba.
- En aquella zona especificada por el Director de la Prueba cuando las circunstancias Así lo requiera.

Toda infracción al régimen del Parque Cerrado entrañará la penalidad de acuerdo al criterio de los comisarios.

A la salida de un Parque Cerrado o en el comienzo de una Etapa, si los Comisarios constatan que un vehículo parece estar en un estado incompatible con una utilización normal en carretera, deberán informar inmediatamente al Director de la Prueba y solicitar al equipo una reparación.

Como excepción a las normas de Parque Cerrado, y bajo control de un Comisario competente, está permitido a los equipos en los Parques de Salida, de Reagrupamiento o de fin de Etapa:

- Cambiar con los medios de a bordo, un neumático pinchado o deteriorado.
- Instalar, con la autorización de un comisario de la Prueba, un nuevo parabrisas con ayuda exterior. Estas intervenciones deberán estar totalmente terminadas antes de la hora de salida. En caso contrario, sobrepasar los límites fijados entrañará las penalizaciones estipuladas en el numeral 15.

Dentro del Parque Cerrado está permitido arrancar el vehículo con una batería externa, la cual no podrá ser transportada a bordo.

Cuando un Piloto no pueda presentar su vehículo con el motor en marcha a la salida de un Parque Cerrado serán aplicadas las penalizaciones contempladas en el numeral 11.

21. VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

- Todos los equipos participantes deben presentarse con su vehículo, más sus componentes y accesorios completos a las verificaciones previstas en el Programa de la prueba y a la hora en que sean convocados.
- **Aquellos equipos que se presenten a las verificaciones fuera de los plazos previstos, sólo lo podrán hacer en el lapso de una hora contada a partir del la hora prevista de cierre de las verificaciones, teniendo que cancelar un aporte adicional de Q100.00. Aquellos equipos que se presenten a verificación luego de pasada ésta hora adicional, le será**

denegada la salida por el Director de la Prueba, sin derecho a reclamo de su pago de inscripción.

- En las verificaciones administrativas se controlaran los documentos mencionados en el Reglamento Particular de la prueba:
 - Licencias de conducir, tarjeta de circulación del vehículo, etc.
 - Autorizaciones diversas, seguros, etc.
 - Derechos de Inscripción y sus respectivos comprobantes.
 - La identificación del equipo.
 - Tipo de Patrocinio Individual y su cumplimiento (si aplica el caso).
 - Publicidad Obligatoria.
 - Las verificaciones técnicas serán de tipo general:
 - Marca y modelo del vehículo
 - Conformidad con el Grupo o categoría en la que se ha inscrito
 - Conformidad de los elementos de seguridad
 - Después de las verificaciones técnicas y en caso de no conformidad de un vehículo con la reglamentación técnica y/o seguridad, le podrá ser concedido por los Comisarios un plazo de tiempo para la puesta en conformidad de dicho vehículo.
 - El hecho de presentar un vehículo a las verificaciones técnicas o a un control técnico supone la aceptación implícita de las normativas. En caso de ser rechazado por inconformidad con el presente reglamento, el equipo será excluido. La exclusión implica la pérdida de los derechos de inscripción.
 - El concursante es responsable, en todo momento, de la conformidad técnica de su vehículo. Eventualmente los comisarios podrán realizar Verificaciones Itinerantes en cualquier momento de la prueba, afectando tanto al estado general del vehículo, equipamiento de seguridad, identificación y publicidades. El equipo que se niegue a realizar cualquiera de estas verificaciones será sancionado con la exclusión de la prueba.

22. Vivac:

Es la zona o campamento que comprende las áreas de: parque de Asistencias, Parque Cerrado (si es delimitado), Pernocta, Verificaciones Técnicas y Administrativas, Servicios Generales, y Servicios Sanitarios.

Queda establecido que cada equipo participante llevará lo necesario para acampar en el área de pernocta asignada dentro de la zona del vivac. Asimismo, debe procurar sus propios medios para alimentación e hidratación durante el período que dure el evento.

El vivac proporcionará a los participantes los principales servicios básicos para hacer confortable su estadía mientras se encuentren en dicha área:

- Servicios Sanitarios.
- Área de Pernocta: Espacio demarcado donde los participantes ubicaran su equipo de camping.

- Parque de Asistencia: Comprende un área designada para albergar aquellos vehículos que necesiten reparaciones mecánicas y a aquellos talleres que hayan pagado su derecho de permanencia en dicha área.

23. RECLAMACIONES Y APELACIONES

Todas las apelaciones o reclamos deberán ser efectuadas de manera escrita, dirigidas únicamente al Director de la Prueba, junto con una suma de Q100.00, los cuales no serán devueltos si se juzga que la protesta es infundada.

Toda apelación o reclamo deberá presentarse dentro de los sesenta minutos (1hora) siguientes a la hora fijada para la publicación de los resultados oficiales, si dichos resultados son presentados durante las Etapas del evento. De lo contrario, una vez que la organización presente los resultados oficiales preliminares en su página web, dichos resultados serán definitivos ante ausencia de reclamación o apelación pasadas exactamente las 48 horas de dicha publicación.

Si la reclamación exigiera el desmontaje y montaje de diferentes partes del vehículo, el reclamante deberá efectuar un depósito suplementario de garantía en prevención de los gastos generados por este trabajo. Si la reclamación es injustificada, los gastos ocasionados serán a cargo del reclamante; si es justificada serán a cargo del reclamado.

24. CLASIFICACIONES

El cronometraje estará bajo la responsabilidad de los comisarios de la Prueba.

Las penalizaciones serán expresadas en puntos.

La clasificación final será establecida por la suma de los puntos de penalización obtenidos en Sectores Selectivos, más las penalizaciones cometidas en el transcurso de toda la competición, expresadas en puntos. Aquél que obtenga el total menor, será proclamado vencedor de la clasificación general, el siguiente será segundo y así sucesivamente. Las clasificaciones para cada grupo serán establecidas de la misma forma.

En caso de empate, éste se dirimirá a favor del que haya realizado el menor punteo en el ultimo Sector Selectivo, y así sucesivamente de persistir el empate. Esta regla para los desempates puede ser aplicada en cualquier momento de la prueba.

Para efectos de conocer el ganador de cada Competencia, será confeccionada una clasificación general donde sólo puntarán todas aquellas tripulaciones que, necesariamente y de manera estricta, hayan terminado la competencia. La mayor suma de puntos obtenidos en cada modalidad determinará el ganador (1er lugar), y así sucesivamente en orden ascendente.

Obtención de puntos acumulables en cada competencia para definir al campeón del TNT

Será independiente para cada categoría (A, B)

- 1ro 25 puntos
- 2do 20 puntos
- 3ro 016 puntos
- 4to 13 puntos
- 5to 11 puntos
- 6to 10 puntos

- 7mo 09 puntos
- 8vo 08 puntos
- 9no 07 puntos
- 10o 06 puntos
- 11o 05 puntos
- 12º 04 puntos
- 13º 03 puntos
- 14º 02 puntos
- Del 15º en adelante 1 (que completen la prueba)

El equipo que al final de las 4 competencias obtenga mayor cantidad de puntos de campeonato acumulados, por categoría, se consagrará como Campeón Nacional del “trofeo nacional todo terreno” del club aventura 4x4 Guatemala. En caso de empate en puntos se proclamará campeón al que sume menor cantidad, sumando los puestos obtenidos en las competencias puntuables, de persistir el empate, será el que obtenga mas primeros lugares.

25. TROFEOS Y PREMIOS

Premiación del campeonato nacional por categoría

- 1º, Trofeo o placa (equipo)
- 2º, Trofeo o placa (equipo)
- 3º, Trofeo o placa (equipo)

Premiación de cada competencia por categoría

- 1º, Trofeo o placa (equipo)
- 2º, Trofeo o placa (equipo)
- 3º, Trofeo o placa (equipo)

Otros trofeos:

Trofeo o placa Especial a la mejor Dama (Piloto) en cada categoría.

Premios otorgados por patrocinadores, según disposición de los otorgantes. Por disposición de la superintendencia de administración tributaria, todos los premios en efectivo se verán afectados por el Impuesto sobre la Renta de las personas naturales.

26. CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS

El reparto de trofeos y premios tendrá lugar la fecha, hora y lugar indicado en el reglamento particular de cada competencia.

Los Premios y Trofeos serán entregados exclusivamente a los titulares de los mismos. **La no presencia en la ceremonia de Entrega de Premios y Trofeos de los miembros de los Equipos clasificados, podrá implicar la perdida de sus derechos de premiación.**

27. PRESCRIPCIÓN GENERAL EN RELACIÓN CON EL MEDIO AMBIENTE

Es necesario asegurar que todos los participantes están consientes de la necesidad de conservación y preservación del Medio Ambiente, tal y como debe ser en un evento de categoría internacional, y por ende, aceptan las prácticas ambientales genéricas cuando se desplazan y acampan al aire libre.

Todos los sitios utilizados para acampar deben dejarse tal cual lo encontramos. Lévense consigo todos los desperdicios, tanto los propios como cualquier otro ajeno. !

Por favor NO entierre basura!

El NO utilizar un accesorio protector de árbol durante las operaciones de remolque y rescate con winch resultará en una penalización equivalente a 3600 puntos.

No derribe o dañe plantas y árboles.

Asegúrese de no abrir trillas nuevas, y mientras se pueda trate de remover cualquier obstáculo que se presente en la vía, tales como árboles caídos, piedras, etc. en vez de manejar alrededor de ellos.

Utilice la bolsa de basura para desechar los desperdicios.

28. DERECHOS DE LOS ORGANIZADORES

Los organizadores tienen derecho a:

- a) Rechazar cualquier inscripción, sin tener que explicar por qué o dar alguna otra razón.
- b) Cancelar, posponer o acortar el evento sin previo aviso, por motivos de fuerza mayor. No se aceptarán reclamos de ningún tipo derivado de dichas decisiones.
- c) Excluir cualquier persona o vehículo, que haya incumplido las verificaciones administrativas y las revisiones técnicas establecidas en el presente reglamento.
- d) Descalificar cualquier competidor que incumpla de alguna manera el presente reglamento a cualquier reglamentación o instrucción complementaria emitida por los organizadores.

29. ASISTENCIA DE LOS ORGANIZADORES

La organización se compromete a avisar o llamar, a la brevedad posible, personal calificado para su traslado a centro de asistencia médica a aquellos equipos participantes que hayan tenido un accidente, según el Plan de Seguridad que se explica en la reunión informativa previa al comienzo de la prueba.

La organización se compromete a proveer asistencia y ayuda a aquellos vehículos accidentados mecánicamente o extraviados. Sin embargo, la acción de asistencia se hará en el momento oportuno que dictamine el Director de la Prueba,

que puede ser durante el tiempo real de ejecución de las etapas del evento, o en tiempo real posterior a la culminación de dichas etapas.

Los factores que incidirán en la acción de asistencia son básicamente las condiciones climáticas y la hora en que se reciba el reporte del Control determinando el no paso del vehículo, reporte que se hace una hora después del tiempo estipulado para el paso del último vehículo por dicho Control.

Sin embargo la organización no se hace responsable de la asistencia y rescate de vehículos que no puedan ser remolcados rodando sobre sus propios ejes, o que por alguna razón estructural no pueda ser rescatado con el equipamiento normal del que se dispone.

En todo caso, la asistencia que otorga el organizador se concreta a remolcar aquellos vehículos que puedan rodar sobre sus propios ejes hasta la carretera más cercana y con acceso telefónico para que los participantes puedan buscar su propia ayuda.

30. COMPORTAMIENTO ANTIDEPORATIVO

La adopción por parte de los participantes de aptitudes antideportivas o de comportamiento desleal, podrá implicar la exclusión del equipo o la aplicación de una penalización acorde a la gravedad de la falta, a juicio de los Oficiales Deportivos.

Cualquier muestra de conducción temeraria o cualquier tipo de exhibición al volante, ya sea en zonas de control o no, podrá ser penalizada, a juicio de los Oficiales o comisarios.

Esta expresamente prohibido contravenir o discutir las indicaciones de un Oficial o comisario en ejecución de sus funciones, bajo pena de exclusión.

Ningún Piloto o Copiloto podrá buscar favores, influencias o manipulaciones de parte de algún Comisario Deportivo, o de alguna manera obstruir o interferir en sus actividades, bajo pena de exclusión.

30.5. Ningún Piloto o Copiloto podrá entorpecer las actividades de cualquier otro equipo participante, lo que incidirá en su inmediata exclusión del evento.

El Director de la Prueba, ayudado por el resto del cuerpo de comisarios u oficiales, aplicarán la penalización que al efecto acuerden en las infracciones a la normativa que no recojan una penalización específica.

Nota: La organización se reserva el derecho, antes de cada competencia, de modificar total o parcialmente esta tabla de penalizaciones.

31. CLÁUSULA DE FUERZA MAYOR

El club aventura 4x4 Guatemala en caso de no poder garantizar el normal desarrollo y desenvolvimiento del evento, por causas ajenas a su voluntad se acoge a la cláusula de fuerza mayor.

Todo aquello que no esté contenido en el presente reglamento deportivo será sometido a la consideración de los oficiales o comisarios del evento estipulados en el reglamento particular de cada copa.



Trofeo Nacional Todoterreno de Guatemala



APÉNDICE

Cartelera de Información

Los comunicados oficiales se expondrán en la Cartelera de Información. Hasta el comienzo de la carrera figurará en las páginas web www.4x4guatemala.org www.arbguatemala.com

Desde el día de Verificaciones, hasta el final de la competencia, la Cartelera de Información se instalará, además, en un área cercana al punto de inicio de la competencia en el vivac.

