



**ARB WORLD ADVENTURE 4X4
RALLY TODO TERRENO
REGLAMENTO DEPORTIVO 2008**

Artículo

- 1 Definición de la Competencia**
- 2 Terminología**
- 3 Regulaciones de la Competencia – Comunicados Oficiales**
- 4 Vehículos Admitidos**
- 5 Equipos Participantes**
- 6 Inscripciones**
- 7 Publicidad – Identificación de los vehículos**
- 8 Orden de Salida**
- 9 RoadBook**
- 10 Normativa de Circulación**
- 11 Asistencia Prohibida y Remolque**
- 12 Responsabilidad Civil a Terceros**
- 13 Carnet de Control**
- 14 Zonas de Control – Retirada de un equipo**
- 15 Controles Horarios**
- 16 Controles de Paso**
- 17 Sectores Selectivos**
- 18 Reagrupamientos y Neutralizaciones**
- 19 Señalización**
- 20 Parque Cerrado**
- 21 Verificaciones Técnicas y Administrativas**
- 22 Bivouac**
- 23 Reclamaciones y Apelaciones**
- 24 Clasificaciones**
- 25 Trofeos y Premios**
- 26 Ceremonia de Entrega de Premios**
- 27 Prescripción General en Relación con el Medio Ambiente**
- 28 Derechos de los Organizadores**
- 29 Asistencia de los Organizadores**
- 30 Comportamiento Antideportivo**
- 31 Resumen de Penalizaciones**
- 32 Cláusula de Fuerza Mayor**

Apéndice

Anexo 1: Normas de Publicidad

Anexo 2: Información Sobre Participación de Motos “QUADS” / “Cuatriciclos”.

REGLAMENTO DEPORTIVO

ART. 1.- DEFINICIÓN DE LA COMPETENCIA

1.1. Descripción

El **ARB WORLD ADVENTURE 4x4 (AWA 4x4)** es un concepto integral de aventura dentro del automovilismo deportivo abierto a la participación de vehículos 4x4 de cualquier marca o modelo, diseñado para agrupar a la diversidad de personas entusiastas en el manejo de los Todo Terreno, tanto a nivel nacional como internacional, organizado por la Asociación Civil Entusiastas del Todo Terreno.

1.2. Misión

- Fomentar actividades de interés social, deportivo y cualquier otra actuación de interés profesional de la especialidad automovilística Todo Terreno, en pruebas de Rally de primera categoría (prueba deportiva) y Rally de segunda categoría (concentración turística, regularidad, navegación satelital), así como las demás derivaciones de pruebas de resistencia y *endurance* (pruebas tipo Challenge), incluyendo aquellas manifestaciones deportivas automovilísticas que impliquen el mejor uso de las habilidades físicas de los participantes y de las condiciones mecánicas de los automóviles empleados.
- Contribuir al desarrollo y promoción del turismo, tanto venezolano como de origen externo, a través de la especialidad del Todo Terreno, apoyando su conocimiento y consolidación como disciplina deportiva, mientras se refuerza la difusión de nuestra preciada geografía nacional, colocando siempre en alto la idiosincrasia de nuestra gente, contribuyendo al desarrollo y consolidación de valores de solidaridad y sana competencia, siempre enmarcado en la preservación de la naturaleza y el medio ambiente.
- Propiciar la realización de excursiones, eventos, conferencias, exposiciones, concursos internos y abiertos, que se relacionen directa o indirectamente con el automovilismo deportivo en sus diversas modalidades, principalmente en el ámbito del Todo Terreno, sin menoscabo de poder fomentar actividades de Eco-turismo, excursionismo, montañismo, ciclismo de montaña y actividades al aire libre en general, que se consideren medios de desarrollo turístico nacional e internacional.

1.3. Características

El Rally Todo Terreno AWA 4x4 comprende una competencia donde el vehículo se desplazará a velocidad media impuesta, principalmente por un trazado sobre trillas, caminos, brechas, terrecerías y carreteras de tierra ya existentes que estén parcial o totalmente abiertos a la circulación normal. El recorrido puede comprender uno o varios Sectores Selectivos, que son de dos tipos:

- a) Tramos cronometrados (“contra reloj”); y
- b) Tramos de regularidad.

Entre dichos tramos puede haber sectores de enlace. En todos se ponen a prueba tanto las prestaciones mecánicas de los vehículos admitidos, así como las habilidades y destrezas en la conducción deportiva 4x4 por parte de las tripulaciones, haciendo especial énfasis tanto en la seguridad de los participantes, como en la conservación del medio ambiente. Está concebido para que se adapte paulatinamente a los estándares de las competencias de la Copa del Mundo de

Rally Todo Terreno (Cross Country Rally – Rally Raids - Bajas) bajo la normativa de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA).

El itinerario se encuentra descrito en el "roadbook" (rutómetro o libro de ruta) oficial que será entregado antes de la largada de la competencia, en el que se detalla las indicaciones de distancias totales y parciales, y se esquematizan aquellos obstáculos, lugares peligrosos, direcciones a seguir, y se agregan las referencias geográficas consideradas más importantes de navegación GPS, donde el énfasis del "roadbook" es dar la orientación y sentido de la ruta a seguir. A todos los efectos, la hora oficial de la prueba será la misma vigente en el territorio venezolano ajustada a la lectura del sistema satelital GPS.

Cada vehículo participante compite de forma independiente y con una autonomía mínima exigida, cuya tripulación estará comprendida por dos personas, Piloto y Copiloto (estricto en T1 y T2), quienes tienen que usar obligatoriamente cascos de seguridad en los Sectores Selectivos. Está autorizado el uso de vehículos de apoyo o asistencia debidamente inscritos e identificados por la organización. Asimismo, es permitido que un equipo pueda participar en la modalidad de Rally TT con un vehículo diferente al que podrían utilizar en el Endurance, lo cual deberán notificar al momento de la inscripción.

El factor determinante es el tiempo, por lo cual se declara vencedor en cada modalidad y categoría a las tripulaciones que hayan efectuado el menor tiempo en las diferentes etapas, sumándole las penalizaciones incurridas por infracción. Los resultados y clasificaciones finales al término de cada copa son considerados preliminares hasta que se cumpla el período de reclamos y apelaciones.

Las copas clasificatorias y su sistema de clasificación expuesto en el presente reglamento (ART. 24.) deviene en el "Campeonato AWA 4x4 Rally TT", el cual tendrá carácter de campeonato nacional avalado y supervisado por el Instituto Nacional del Deporte (IND) a través de su Comisión Nacional de Automovilismo.

ART. 2.- TERMINOLOGÍA

Briefing: Reunión previa dada por el Director de la Prueba o su Representante con los participantes. El contenido puede ser comunicado de 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 del Reglamento Particular a cada Copa.

Verificaciones. Comprobación, por parte del organizador, de que cada equipo cumple los requisitos necesarios para su participación.

Verificaciones. Administrativas: Control de licencias, permisos, y pago de inscripción.

Verificaciones Técnicas: Inspección del vehículo para comprobar si cumple con las especificaciones de categoría, con el equipamiento de seguridad exigido, con la numeración y aplicación de calcomanías de patrocinadores oficiales.

Publicidad Obligatoria: Publicidad de los sponsors principales de la carrera y que está representada principalmente en las placas del rally, así como en los paneles de números de competencia.

Publicidad Opcional (Facultativa): Toda aquella publicidad de los demás sponsors y empresas colaboradoras, que estará distribuida sobre la carrocería del vehículo según esquema a ser impartido al momento de las verificaciones.

Etapa: Parte de la prueba, compuesta por uno o más tramos.

Roadbook: Indica distancias parciales entre referencias del recorrido; incluye los esquemas de incidencias, desvíos, señalizaciones y algunos peligros de la vía considerados más importantes. Su función es exclusivamente de servir para que las tripulaciones tengan la orientación y sentido de la ruta a seguir. El AWA 4x4 complementa esta información con referencias de navegación en el que se indican los principales Waypoints o puntos GPS para facilitar la orientación con la ayuda de los satélites.

Carnet de Control: Cartón destinado a registrar tiempos impartidos y reales y los visados previstos en los sucesivos puntos de Control. 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; sí está permitida, en cambio, la ayuda entre participantes. No está considerada como asistencia la señalización o las indicaciones.

Control de Paso (CP): Lugar de paso que quedará registrado mediante un sello en el Carnet de Control.

Control Horario (CH): Punto de control donde queda registrada la hora de paso de los competidores.

Sector: Espacio físico comprendido entre dos controles horarios.

Sector de Enlace (SE): También llamado Tramo de Enlace. Parte del recorrido no sometida a cronometraje, aunque sí a un Control Horario según un tiempo y distancia impartida y dentro de un Tiempo Máximo.

Sector Selectivo (SS): Comprenden las etapas especiales de las diferentes modalidades. Incluye los tramos cronometrados de velocidad sobre carreteras cerradas al tráfico normal, y de regularidad sobre carreteras totalmente o parcialmente abiertas, siempre sujetos a un Tiempo Máximo para su realización.

Sector de Regularidad (SR): Sector Selectivo de regularidad sobre carreteras parcial o totalmente abiertas al tráfico normal, a velocidades impuestas con controles secretos y penalización al segundo de adelanto o de atraso en los mismos.

Reagrupamiento: Detención prevista por la organización. Permite reunir a los participantes en caso de una eventual obstaculización o dispersión de la carrera para recuperar el horario teórico sin afectar a los tiempos cronometrados.

Neutralización: Tiempo en que los equipos son detenidos por el Director de la prueba por cualquier razón.

Tiempo Impartido (TI): Tiempo establecido para un recorrido de enlace. Al término de este tramo se verificará la hora de paso en el Control Horario.

Tiempo Máximo Autorizado (TMA): Retraso máximo permitido sobre el Tiempo Impartido, sea para un recorrido de enlace o para un Sector Selectivo.

Tiempo Real (TR): Tiempo empleado para la realización de un Sector Selectivo o para recorrer un Tramo de Enlace (queda registrado en el Carnet de Control).

Hora Ideal y Real: La hora ideal es la calculada para el paso de cada equipo por un determinado punto de control; la real es la hora efectiva a la que se pasa por ese control.

Penalización: Tiempo añadido al obtenido en los Sectores Selectivos, bien por adelanto o retraso en los controles o por infracción del presente reglamento deportivo. Algunas infracciones graves pueden conllevar además penalizaciones económicas (multas) y hasta la exclusión de la carrera.

Penalización por Forfeit: Superado el Tiempo Máximo Autorizado para la realización de un Tramo, (SS y de Enlace o un Control de Paso), o si sencillamente, no se pasa por él, se aplicará una Penalización Máxima o Forfetaria.

Exclusión: Expulsión de la carrera. Entraña la pérdida económica de los derechos de inscripción.

Clasificación de Etapa: Clasificación parcial de una jornada.

Clasificación General: Clasificación acumulada computando los resultados de todas las etapas celebradas.

Grupo: De acuerdo a las Prescripciones Generales aplicables a los eventos de la Copa de Rallyes Todo Terreno (Cross Country) de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), se corresponden a las principales divisiones de los vehículos participantes:

Grupo T1: Vehículos Todo Terreno mejorados cualquiera que sea su nivel de preparación.

Grupo T2: Vehículos Todo Terreno de producción en serie.

Grupo TN: Vehículos Todo Terreno de producción en serie o mejorados.

Parque Cerrado: Zona en que está prohibida cualquier reparación y ayuda exterior.

Parque de Asistencia: Lugares previstos para que los equipos de apoyo puedan realizar su trabajo de reparación y repostaje de combustible, ya sea en puntos del recorrido accesibles por carretera, o en el Bivouac, previa autorización de la Organización.

ART. 3.- REGULACION DE LA COMPETENCIA – COMUNICADOS OFICIALES

3.1. ARB WORLD ADVENTURE 4x4 RALLY TODO TERRENO (AWA 4X4 RALLY TT) se disputará de acuerdo con lo dispuesto en el presente Reglamento Deportivo.

3.2. La organización publicará sus comunicados oficiales a través de su página web y en la Cartelera de Información que será instalada en cada uno de las locaciones sede de la carrera. Independientemente, es obligada la asistencia de los participantes a los briefings informativos, donde quedará justificada su presencia mediante firma.

ART. 4.- VEHICULOS ADMITIDOS

4.1. Generalidades.

- Serán admitidos a participar en la prueba todos aquellos automóviles Todo Terreno 4x4 de cualquier marca y modelo, acordes a las normas de circulación de la República Bolivariana de Venezuela.

4.2. Vehículos Admitidos T1 y T2:

Se establece que estos vehículos deben corresponder a la normativa FIA en cuanto a especificaciones y equipamiento de seguridad (**Ver Anexo J del Reglamento Internacional**). Es por ello que la organización ha acordado lo siguiente:

4.2.1. Queda establecido que para poder participar en cualquiera de las Copas AWA 4x4, es **de CARÁCTER OBLIGATORIO para vehículos T1 y T2:**

a) La exigencia de una barra antivuelco o “rollbar” de cinco puntos de apoyo en el habitáculo de Piloto y Copiloto en todos los vehículos participantes “techo duro”; y una jaula antivuelco

o “rollcage” de siete puntos de apoyo como mínimo en el habitáculo de Piloto y Copiloto de aquellos vehículos con techo de lona o descapotados.

b) Uso de cinturones de seguridad de al menos 4 puntos de fijación.

c) Faldones transversales (“Chapaletas”), en la parte posterior de las ruedas, tanto delanteras como traseras. Deben estar hechos de material flexible (caucho o plástico), de espesor mínimo de 5 mm, cubrir la anchura de cada rueda, y colgar al menos con diez (10) centímetros respecto al suelo.

4.2.2. Tiene carácter optativo, pero se recomienda enérgicamente su uso en las Copas del AWA 4x4 2008 lo siguiente:

a) Cortacorriente general: que corte todos los circuitos eléctricos (batería, alternador o dinamo, luces, corneta, encendido, controles eléctricos, etc.), el cual será accesible desde el interior y exterior del vehículo (con interruptor externo).

b) La utilización de de trajes, guantes y zapatos ignífugos (anti-llama o anti-fuego).

c) El uso de un sistema integrado de extinción de incendios.

d) Malla de Seguridad ajustadas a las ventanas del habitáculo.

4.2.3. Especificaciones:

Grupo T1: Autos Todo Terreno 4x4 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, pero con medidas de cauchos que no pueden exceder las 37 pulgadas.

Grupo T2: Autos Todo Terreno de cualquier marca y modelo de estricta serie, con una preparación básica que no afecte a sus características fundamentales, donde sólo esta permitida la modificación de la suspensión, y cauchos cuyas medidas no podrán ser mayores a 33 pulgadas.

4.3. Vehículos Admitidos TN

Categoría en la cual aquellos entusiastas del 4x4 que todavía no consideran participar activamente en las categorías de T1 y T2, en muchos casos, debido a la imposibilidad de contar con todos los requisitos de seguridad exigidos, *pueden inscribirse y ser parte de la una categoría competitiva* y así evaluar sus capacidades para prepararse para incursionar en el futuro en las categorías T1 o T2, o simplemente, disfrutar el manejo deportivo off road con un mínimo de seguridad. Enfatizamos que los equipos en la nueva categoría TN realizarán las mismas pruebas de Rally TT, sólo que los Sectores Selectivos serán enfrentados bajo la forma deportiva de Regularidad.

4.3.1. Queda establecido que para poder participar en cualquiera de las Copas AWA 4x4, es de CARÁCTER OBLIGATORIO para vehículos TN:

a) Cinturones de Seguridad PARA CADA UNO DE LOS TRIPULANTES.

b) Contar con una barra Antivuelco o “rollbar” en el habitáculo de Piloto y Copiloto EN EL CASO DE QUE LOS VEHÍCULOS TENGAN TECHO DE LONA O SEAN DESCAPOTADOS.

4.3.2. Se sugiere fuertemente, pero tiene carácter optativo en las Copas del AWA 4x4 2008 lo siguiente:

- a) La exigencia de una barra antivuelco o “rollbar” de cinco puntos de apoyo en el habitáculo de Piloto y Copiloto en todos los vehículos participantes “techo duro”; y una jaula antivuelco o “rollcage” de siete puntos de apoyo como mínimo en el habitáculo de Piloto y Copiloto de aquellos vehículos con techo de lona o descapotados.
- b) Uso de cinturones de seguridad de al menos 4 puntos de fijación.

4.3.3. Tripulación:

La tripulación estará compuesta por Piloto y Copiloto, y puede además contar con un máximo de dos (2) acompañantes (Navegantes). Por consideraciones legales, el Piloto debe ser mayor de edad, mientras que para el resto de la tripulación, la edad mínima permitida es de quince (15) años, siempre y cuando éstos menores de edad estén acompañados de alguno de sus padres.

4.3.4. Especificaciones:

Grupo TN: Autos Todo Terreno 4x4 de cualquier marca y modelo, mejorados o de serie, no importando el tipo de preparación pero con medidas de cauchos que no pueden exceder las 37 pulgadas.

4.4. Vehículos Admitidos MOTOS: SÓLO TIPO “QUADS” / CUATRICICLOS

Motos Quads: Ver Información en el Anexo A.

NOTA IMPORTANTE: Para que una categoría quede constituida y habilitada, deberán tomar la salida cinco (5) o más vehículos. De no ser así, a efectos de clasificación, los vehículos serán agrupados en el grupo inmediatamente superior.

4.5. Material Obligatorio (TODOS LOS GRUPOS T1, T2 Y TN)

Todos los vehículos tienen que disponer en las verificaciones y en la salida de cada etapa, del siguiente equipamiento:

- Todas las luces del vehículo operativas
- Caucho de repuesto
- Tanque principal completamente lleno
- 40 Litros de gasolina adicional. (Según lo establezca el correspondiente Reglamento Particular)
- Al menos dos (2) luces auxiliares delanteras y una luz auxiliar trasera
- Gato Hi lift y llave de cruz (o herramienta correspondiente.)
- Extintor de fuego de polvo químico ABC, mínimo 2 Kg. sujeto **FIJO Y ASEGURADO** dentro del habitáculo.
- Cascos de seguridad para **USO EN VEHÍCULOS A MOTOR**, uno por CADA TRIPULANTE.
- Ganchos delanteros y traseros
- Encerado (Sólo de color azul o naranja!)
- Dos grilletes
- Linterna y pilas en buen uso
- (2) Cinchas o Guayaflex mínimo de 20.000 Lb.
- Malla de seguridad en el área de carga, incluso vehículos doble cabina así la carga este en el área de el cajón

- Una (1) bolsa de basura grande por día (todos los desperdicios deben ser recogidos por los competidores)
- GPS, uno por equipo
- Mapa de la zona a recorrer
- 20 litros de agua potable
- Teléfono celular
- Radio de 11 metros.
- Botiquín de Primeros Auxilios: colirio, analgésicos, antidiarreicos, antibióticos, gasas, compresas estériles, vendas y tiritas, repelente para insectos, desinfectante cutáneo, crema de protección solar.
- Kit básico de herramientas: 1 Destornillador de pala, 1 Destornillador de estrías, 1 Alicata, 1 Alicata de presión, 1 Martillo o mandarina, 12 x Amarres plásticos, 1 Rollo de teipe eléctrico, 1 Segueta con hoja, 1 Rollo de Tirro Plomo, 1 pote de ayudante mecánico o WD-40, 12 x Fusibles variados y 12 x Bombillos variados. (a)
- Kit básico de repuestos: 1 Juego de correas, 1 Juego de mangueras, Cantidad suficiente para un cambio de aceite, 1 Filtro de aceite, 1 Filtro de gasolina, Aceite de diferencial, aceite de dirección hidráulica y liga de frenos (a)

4.6. El presentarse a verificaciones técnicas (y al momento de la partida del evento) la PENALIZACIÓN POR NO PORTAR: cascos de seguridad o; cinturones de seguridad de cuatro puntos o; Roll bar -techo duro- o Roll Cage -descapotable- (en T1 y T2) ES LA EXCLUSIÓN DE LA PARTICIPACIÓN Y CLASIFICACIÓN.

4.7. Queda establecido que el presentarse a verificaciones técnicas (y al momento de la largada), la PENALIZACIÓN POR NO CUMPLIR con el equipamiento y accesorios exigidos como obligatorio es de QUINCE SEGUNDOS por infracción, excepto para el Caucho de Repuesto, que implicaría una penalización de CINCO MINUTOS (Ejemplo: falta de dos faldones implica una penalización de 30 segundos).

4.8. La presentación fraudulenta y engañosa de equipamientos y accesorios, al presentarlas como propias del equipo participante, cuando pertenecen a otra tripulación, implica una falta grave que se penaliza con CINCO MINUTOS y la posibilidad de salida denegada, sino presenta los accesorios y equipos faltantes antes de que finalice el plazo para las verificaciones técnicas.

4.9. Como medida de seguridad, todos los vehículos participantes, vehículos de asistencia y vehículos de apoyo de la organización, deben mantener obligatoriamente las luces encendidas. El no cumplimiento de ésta norma implicará una penalidad de un minuto (1) por cada infracción.

4.10. Cuando exista una falla mecánica, eléctrica o de otro tipo imputable al vehículo que genera una penalización, y no sea posible repararlo o hacerlo funcionar bajo la norma de los reglamentos, entonces la penalización es asignada de acuerdo al reglamento, cuantas veces sea registrada por los Oficiales Deportivos, hasta cuando la misma sea reparada.

ART. 5.- EQUIPOS PARTICIPANTES

5.1. El AWA 4x4 está abierto a todo tipo de personas calificadas para conducir vehículos a motor, siempre y cuando el Piloto sea estrictamente mayor de dieciocho (18) años edad al momento de largada de la copa y que sea titular de Licencia de Conducir legal vigente, según la

Ley de Tránsito Terrestre, así como a los pilotos extranjeros, previa presentación de la licencia correspondiente y la respectiva autorización de su Autoridad Nacional.

5.2. El equipo en los Grupos T1 y T2 estará compuesto por sólo dos personas, Piloto y Copiloto. El Grupo TN tendrá además la opción de contar hasta con dos (2) acompañantes (Navegantes).

5.3. El Piloto tiene que estar en posesión de todos los documentos legales aplicables: Licencia de conducir y certificado médico vigente, seguro de responsabilidad civil y carnet de circulación del vehículo que la Ley de Tránsito establece para la libre circulación de vehículos.

5.4. Durante el transcurso de la prueba, todas las obligaciones y responsabilidades del equipo incumben al piloto declarado en el boletín 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.

5.5. 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.

5.6. El equipo debe mantener una conducta responsable. La ingesta alcohólica esta prohibida antes o durante cualquier etapa. Durante los períodos de competencia, todos los participantes y asistencias tendrán que mantener un nivel cero de alcohol en su sangre. La no observancia de ésta norma implica la exclusión.

5.7. La normativa del presente artículo atañe también a los vehículos de asistencia y sus tripulaciones.

5.8. Bajo pena de exclusión esta estrictamente prohibida la sustitución de los componentes de un equipo (Piloto y Copiloto) durante el curso de la copa.

5.9. Los componentes de un equipo podrán ser sustituidos entre una copa y otra. Sin embargo, sólo el Piloto será quien mantenga la puntuación generada por su clasificación en el evento, implicando automáticamente que para la próxima copa, el Copiloto si participa, se incorporará a dicha copa con cero (0) puntuación a partir de ese momento.

ART. 6.- INSCRIPCIONES: PLAZOS Y REQUISITOS

6.1. Las solicitudes en el Boletín de Inscripción deberán ser realizadas a través de la página Web de la Organización, la cual tendrá sede en la oficina permanente del AWA 4x4:

Oficina Permanente ARB WARN ADVENTURE 4x4

Dirección: Av. Paseo Cabriales, al lado de Tracto Agro Valencia, N° 100-110.

Valencia - Edo. Carabobo

Teléfonos: (+58) (241) 857.76.42 - 857.51.80

Telefax: (+58) (241) 858.17.83 - 858.03.65

E-mail: info@awa4x4.com

Página web: www.awa4x4.com

6.2. Cierre de inscripciones: Las inscripciones definitivas, junto con el pago de los derechos de inscripción deberán estar en poder de la organización antes de las 20.00 horas del viernes previo al comienzo de la prueba (es decir con una semana de antelación). 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 de los organizadores (especificado en la página web).

6.3. Por el mero hecho de completar el Boletín de Inscripción, el concursante, así como todos los miembros del equipo, aceptan someterse a las disposiciones de este Reglamento. Ninguna

modificación podrá ser aportada al Boletín de Inscripción, excepto las previstas en el presente Reglamento.

6.4. Los derechos cancelados de inscripción por los participantes causan derecho a:

- (1) Gorra.
- (2) Franelas.
- (4) Comidas: 2 Cenas y 2 Desayunos.
- Servicio de baños y duchas.
- Demás amenidades del Bivouac,

TODOS LOS PRECIOS INCLUYEN EL IVA

6.5. Devolución de los derechos de inscripción:

6.5.1. El importe de los derechos de inscripción será totalmente reembolsado:

- a) A los candidatos cuya inscripción haya sido rechazada.
- b) En el caso en que la prueba no se celebrara.

6.5.2. 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 prueba. La solicitud debe llegar a los organizadores por carta firmada antes del final de las verificaciones administrativas.

ART. 7.- PUBLICIDAD - IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

7.1. Cada vehículo participante y de asistencia deberá reservar unos espacios para las placas y paneles de números de carrera con la publicidad obligatoria de los patrocinadores oficiales, tal como se describe a continuación (Los equipos pueden tener rotulado el vehículo, siempre que los distintivos oficiales y obligatorios estén por encima de estos):

- Una (1) placa del evento que deberá estar ubicada en la parte trasera del vehículo.
- Tres (3) paneles de números de carrera a ser adheridos en el capot y en las puertas delanteras derecha e izquierda.
- Parabrisas delantero, parte superior, de 15cm de alto por todo el ancho del parabrisas.
- Números de Identificación pequeños a ser colocados en la esquina superior derecha del parabrisas delantero y en la esquina superior izquierda del parabrisas trasero.

7.2. La publicidad opcional para los vehículos participantes y las respectivas asistencias figurará según un predeterminado esquema de ubicación que será entregado en documento anexo complementario al momento de las verificaciones.

7.3. La placa deberá estar correctamente colocada en la parte trasera del vehículo durante todo el desarrollo de la prueba y deberán situarse de forma que permitan su lectura

7.4. Los paneles de números de carrera estarán situados en los laterales y el capot (éste con la base del panel hacia atrás, para poder ser leído desde la parte posterior en el sentido de la marcha). En ningún caso podrán ser recortados.

7.5. Los equipos deberán asegurar la buena colocación de las publicidades durante todo el transcurso de la prueba. En el supuesto de que el diseño del vehículo impida la ubicación de la publicidad obligatoria como establecen los puntos anteriores, será el Comisario Deportivo, durante las verificaciones, quien determine cómo situarla.

7.6. Queda establecido con carácter de obligatoriedad, el uso de la calcomanía del AWA 4x4 en la parte superior del parabrisas del vehículo (visera). Ello para contribuir a la promoción e identificación de los vehículos en competencia a través de los diferentes medios de comunicación por donde se reseñe el AWA 4x4, ya sean éstos impresos y/o audiovisuales.

7.7. Los nombres de los componentes del equipo con su bandera de nacionalidad deberán figurar obligatoriamente a ambos lados en la parte delantera el vehículo, por encima del guarda-fango.

7.8. El brazalete y/o carnet de identificación de los componentes del equipo será de obligatorio uso durante todo el transcurso de la competencia.

7.9. Sólo aquellos equipos que se inscriban pagando primas por publicidad individual tendrán el derecho de participar con su uniforme, con la salvedad que el logotipo del AWA 4X4 debe flaquear la zona del pectoral izquierdo de la indumentaria, y las cachuchas o gorras tienen que tener dicho logotipo en la zona frontal de las mismas.

7.10. Sólo aquellos equipos que se inscriban pagando primas por publicidad individual del Tipo “C” tendrán el derecho de disponer de espacios de publicidad que están limitados a ser exhibidos exclusivamente en su Área de Pernocta en la zona del Bivouac.

7.10.1. Dichos espacios de publicidad serán estrictamente circunscritos a dos (2) pendones de 3.00 mts x 1.00 mt. **como máximo de tamaño, por equipo. Incluye el derecho a colocar un toldo en el área de pernocta con la identificación del equipo impreso en el toldo.**

7.10.2. Asimismo, dichos equipos tendrán la potestad de reservar espacio para patrocinio individual en el vehículo de asistencia, en un área estrictamente equivalente a las áreas asignadas por sus derechos de inscripción en el vehículo participante, es decir, según Tipo de Publicidad Individual adquirida (Ejemplo: El equipo participante que pagó derechos por llevar publicidad individual Tipo B, sólo podrá llevar también en el vehículo de asistencia el mismo tipo de patrocinio. Lo mismo aplica para la publicidad individual tipo C).

7.11. Se exige la identificación de los componentes del equipo, la cual será obligatoria durante todo el transcurso de la carrera. Al momento de la largada de las diferentes modalidades, la tripulación debe estar uniformada con las franelas, gorras, etc., que les suministra la organización al momento de las verificaciones administrativas.

7.12. Los equipos deberán asegurar la buena colocación de la placa y paneles de números de carrera, las publicidades (incluyendo la visera oficial de AWA 4x4), los nombres de equipo y bandera de nacionalidad, así como el portar su uniforme (franelas y gorras) o el logotipo del AWA 4x4 en la indumentaria durante todo el transcurso de la prueba, bajo penalizaciones que supone la adición de un (1) minuto por cada infracción.

7.13. 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.

7.14. En todo caso, los equipos y asistencias no podrán llevar tanto en vestimenta como en vehículos y materiales técnicos, distintivos publicitarios que sean competencia directa de los patrocinadores, empresas asociadas y colaboradoras del AWA 4X4. Se recomienda realizar la inscripción a la brevedad posible, indicando sus potenciales patrocinadores individuales para verificar que se cumpla ésta condición. De lo contrario, la Organización se reserva el derecho de veto sobre algún patrocinante individual que contravenga ésta norma.

7.15. **Todo equipo tendrá derecho de utilizar el logo “Awa 4x4 Competidor” para la promoción y difusión de su equipo, siempre y cuando tengan autorización previa por parte de la organización. (Ver Normativa Comunicacional y Comercial 2008).**

ART. 8.- ORDEN DE SALIDA – LARGADA DE LA COMPETENCIA

8.1. Asignación de Números de Competencia. Los números serán asignados de acuerdo al orden de clasificación del Piloto en el Rally TT AWA 4x4 2007, y su orden correlativo servirá para dar la salida a los equipos en la Prueba Prólogo en la 1ra Copa. En caso de no tener clasificación, el número será asignado en función del orden cronológico de inscripción en la 1ra Copa.

8.2. **Prueba Prólogo – A discreción de la Organización (T1 y T2):**

- a) La salida para la Prólogo para los Grupos T1 y T2 en la 1ra Copa estará en función de la numeración correlativa asignada por la Mesa Técnica en las Verificaciones Administrativas.
- b) La salida para la Prólogo en las Copas siguientes estará en función de la clasificación obtenida en la Copa anterior.
- c) Durante el primer Briefing antes del inicio de la respectiva Copa, la Organización dará la información pertinente a la realización de la Prueba Prólogo.
- d) Esta prueba deberá realizarse con el equipo completo dentro del vehículo (piloto y copiloto).
- e) La clasificación de la Prueba Prólogo, servirá para determinar el Orden de Largada de la primera etapa en cada Copa y el tiempo registrado por las tripulaciones cuenta para la clasificación del Rally TT.
- f) Cualquier penalización en la que incurran los participantes durante la Prueba Prólogo se acumulará para el total de penalizaciones que se sumarán al tiempo total de la prueba.
- g) Todo equipo que presente retraso en la salida de la Prueba Prólogo será penalizado con un (1´) minuto y tendrá que partir luego del último equipo alineado en largada.
- h) Los vehículos que por avería u otra circunstancia no puedan finalizar la Prueba Prólogo o la realicen en un tiempo superior al máximo permitido, tomarán la salida en los siguientes sectores después de los equipos que sí hayan realizado correctamente la Prueba Prólogo, y tendrán un registro de tiempo equivalente al peor tiempo más un (1) minuto.
- i) Únicamente en los casos debidamente acreditados, los Comisarios Deportivos podrán autorizar la salida de un equipo que no hubiera realizado la Prueba Prólogo. Este equipo tomará la salida en los sectores siguientes después de los vehículos que hubieran realizado la prueba Prólogo y tendrá un registro de tiempo equivalente al peor tiempo más cinco (5) minutos.

8.3. Largada de la competencia:

- a) El distanciamiento mínimo entre cada vehículo participante durante todo el recorrido de la ruta será de un (1´) minuto como mínimo, no obstante el Director de la Prueba cuando lo considere necesario podrá aumentar dicho distanciamiento entre cada vehículo.
- b) En caso de empate en el Prólogo, aquel vehículo con NUMERACIÓN menor saldrá primero en la Largada.
- c) El orden de largada en el Rally TT, al estar en función de los tiempos cronometrados, permite la largada de vehículos DE LOS GRUPOS T1 y T2 MEZCLADOS, es decir, podrán largar autos del Grupo T1 y T2 indistintamente, no por grupo competitivo, sino por el tiempo registrado en el prólogo.

8.4. Largada del Grupo TN:

- a) El Grupo TN queda excluido de la participación de la etapa Prólogo, al ser ésta enfrentada bajo la modalidad de Sector Selectivo de Velocidad.
- b) El Orden de Largada del Grupo TN para la primera Copa estará en función del orden correlativo de los números asignados al momento de la inscripción.
- c) El orden de largada del Grupo TN en las siguientes Copas será establecido en función de la clasificación obtenida en la Copa anterior. Si un equipo no tiene clasificación previa, largará en función del su número asignado de inscripción, pero después del último participante que tuviese clasificación previa.

ART. 9.- ROADBOOK Y NAVEGACIÓN

9.1. Todos los concursantes durante el Briefing recibirán un Road-Book en el que figurará la descripción del recorrido y las demás indicaciones. Todos los participantes deberán recoger

dicha información, acusando recibo de la misma, mediante la firma de al menos uno de los miembros del equipo (Piloto o Copiloto).

9.2. El recorrido es secreto, de forma que los reconocimientos están totalmente prohibidos. No respetar esta norma significa la exclusión del infractor.

9.3. El Road-Book es el único recorrido oficial de la carrera. Su finalidad es la dar la orientación y sentido de la ruta a seguir, cuyo recorrido en su totalidad es obligatorio, dentro los tiempos y velocidades allí establecidas. El roadbook ha sido concebido de manera que muestra, además de la ruta a seguir, los accidentes geográficos más importantes, y algunas importantes referencias GPS. Por otro lado, el uso de marcas, flechas y cintas en el recorrido queda restringido a la indicación de zonas peligrosas, confirmación de recorrido en lugares confusos o por motivos de seguridad y en ningún caso la falta o ausencia de marcas será motivo de reclamación a la organización.

9.4. La tripulación que no complete en su totalidad la ruta establecida en la modalidad Rally TT, de principio a fin, será excluida de la etapa, sin derecho a reclamo.

9.5. Sólo por disposición del Director de la Prueba podrá modificarse la ruta establecida en todo o en parte, en caso de fuerza mayor.

9.6. Las referencias de Navegación que complementan al Road-Book recopila todos los waypoints del recorrido con sus coordenadas en datum WGS 84 con formato de: hora, minuto y segundo (lat/lon hddd*mm'ss.''), para facilitar su carga en los aparatos de navegación por satélite GPS.

ART. 10.- NORMAS DE CIRCULACION

10.1. 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, penalizados de acuerdo a las siguientes escalas: A la primera infracción una penalidad equivalente al 20% del derecho de inscripción; a la segunda infracción será penalizado con una hora (60'), y a la tercera infracción será excluido de la prueba.

10.2. En las travesías de poblaciones y donde esté expresamente indicado se impondrá un límite de velocidad de 35 Km/hora, eventualmente vigiladas por la organización. El incumplimiento de ésta limitación dará lugar a una penalización de 15 minutos (15') por cada infracción cometida por el equipo participante.

10.3. Los oficiales deportivos que constaten una infracción deberán notificarla al equipo tan pronto como sea posible.

10.4. Está prohibido, bajo pena de exclusión el bloquear intencionadamente el paso a otros participantes o impedir el adelantamiento. La norma fundamental es: **VEHÍCULO ALCANZADO, VEHÍCULO ADELANTADO!!**

10.5. Es **OBLIGATORIO**, bajo pena de exclusión, el uso del casco en todos los sectores selectivos.

10.6. Es obligatorio el uso de cinturones de seguridad durante todo el transcurso de la prueba. En caso de violación serán penalizados con cinco minutos (5') por cada infracción cometida.

ART. 11.- ASISTENCIA PROHIBIDA Y REMOLQUE

11.1. Está prohibido remolcar o empujar un vehículo por cualquier otro medio que no sea el funcionamiento normal de su motor (salvo para reincorporarlo a la vía o dejar libre el paso) bajo las siguientes penalizaciones:

- Penalización de cinco (5´) minutos:

a) Para salir del Parque Cerrado

b) En Zona de Control de Paso

c) En Zona de Control Horario

- Penalización de diez (10´) minutos:

d) En Zona de Control Horario a la salida de Etapa

e) En Zona de Sector Selectivo

- Penalización de veinte (20´) minutos:

f) En Zona de Fin de Sector Selectivo

g) En Zona de Control Horario de Fin de Prueba o Meta.

11.2. Esta permitido remolcarse o empujarse entre los competidores que estén en competencia, con excepción de las zonas que estén bajo el régimen de Parque Cerrado.

11.3. La ayuda de asistencias, con la excepción al área del Bivouac, (en el Parque de Asistencias) sólo está autorizada en los Sectores Selectivos una vez abierto oficialmente al tráfico normal por parte de los Oficiales Deportivos, si el equipo participante así lo requiere, así como en aquellos lugares señalados y previstos por la Organización en el reglamento Particular.

11.4. 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.

11.5. Se autorizan 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 la exclusión.

11.6. Por razones de seguridad y para el mejor funcionamiento de las Zonas de Asistencia, sólo 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 pertenezcan esos vehículos de asistencia.

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

- Realizar la operación con el motor parado.

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

- Mantener alejados a los fumadores.

- En caso de permanecer a bordo, piloto y copiloto deberán tener los cinturones de seguridad 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.

ART. 12.- RESPONSABILIDAD CIVIL A TERCEROS

12.1. 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. La ausencia de la misma implica la imposibilidad de largar la prueba.

12.2. 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.

12.3. Independientemente de dicho seguro de Responsabilidad Civil, los concursantes quedan en libertad de contratar por su cuenta y a su conveniencia seguros adicionales individuales que estimen oportunos.

12.4. Los vehículos de asistencia o de apoyo tienen que cumplir también con lo establecido en el ART. 12.1 siempre en concordancia a las disposiciones legales vigentes.

12.5. Por el mero hecho de completar el Boletín de Inscripción, todos los miembros del equipo, y del as asistencias, 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.

ART. 13.- CARNET DE CONTROL

13.1. A la salida de cada etapa los participantes recibirán un Carnet de Control en el que figurarán los tiempos impartidos y los máximos autorizados para recorrer cada Sector de Enlace y cada Sector Selectivo. Dicho carnet deberá ser entregado al comisario responsable de cada control horario que anotará la hora de paso y lo devolverá al equipo.

13.2. 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 oficiales de cada puesto de control son los únicos autorizados a inscribir la hora de paso en el Carnet de Control.

13.3. Los equipos tienen la obligación de hacer controlar su paso por todos los puntos indicados en el Carnet de Control, ya sean Controles Horarios o Controles de Paso.

13.4. Toda modificación o rectificación hecha sobre el Carnet de Control que no esté visada por un Comisario Deportivo responsable podrá entrañar la exclusión.

13.5. Al término de la etapa, el equipo deberá entregar su Carnet en el Control de Llegada. Le será entregado un nuevo Carnet de Control en el momento de la salida de la etapa siguiente.

ART. 14.- ZONAS DE CONTROL – RETIRADA DE UN EQUIPO

14.1. Todos los controles (Controles Horarios, Controles de Salida y Llegada, Controles de Paso) estarán indicados por medio de pancartas estandarizadas FIA.

14.2. Toda la Zona de Control (es decir, entre la pancarta de aviso amarilla y la de final beige) será considerada **Parque Cerrado**. El tiempo de detención en esta zona no deberá exceder el necesario para las operaciones de control.

14.3. Está 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 ya se ha visado el Carnet de Control, bajo penalización de treinta (30`) minutos.

14.4. La hora de paso por un Control Horario es de exclusiva responsabilidad del equipo. La hora oficial puede consultarse en la mesa de control.

14.5. Los controles estarán operativos desde una hora antes de la hora ideal de paso del primer participante, y, salvo decisión contraria del Director de la Prueba, se cerrarán una hora después de la hora teórica de paso del último participante.

14.6. En cualquier caso, los equipos deberán seguir las instrucciones del Oficial Deportivo responsable del Control, bajo pena que podría llegar a la exclusión.

14.7. 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) A cada equipo le será facilitado un documento destinado a indicar sus datos, los motivos de su abandono, su situación y si precisa ayuda exterior o puede regresar por sus propios medios. (Ver ART. 29.)
- b) 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 que pase, hecho que ayudará a las posibles tareas de rescate, tanto suyas como del resto de participantes.
- c) Las asistencias de los equipos no podrán auxiliar a los vehículos detenidos en el recorrido hasta la apertura oficial del Sector Selectivo. El incumplimiento de esta norma entrañará la exclusión del equipo de la prueba.
- d) Se considera que un equipo abandonó la competencia si no entrega el Carnet de Control en el último control de cualquier etapa, lo que implica la desclasificación del equipo.

ART. 15.- CONTROLES HORARIOS

15.1. Los cronometradores de los Controles Horarios inscribirán la hora exacta (hora, minuto y 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.

15.2. El procedimiento empieza en el momento en que el vehículo franquea la pancarta amarilla de entrada en la Zona de Control.

15.3. Está prohibido detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta (velocidades inferiores a 5 Km. /h.) entre la pancarta de entrada (amarilla con reloj) y la mesa de control (pancarta roja con reloj), bajo pena de tres (3) minutos por cada infracción. La velocidad media deberá estar entre los 5 Km. y los 15 Km.

15.4. La hora de paso se calcula sumando el Tiempo Impartido para un determinado Tramo a la hora de salida 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 un Tiempo Impartido de 1h y 58'. Su hora de paso en el Control Horario será entonces las 08:58.

15.5. El equipo no incurrirá en ninguna penalización si entra en la Zona de Control durante el transcurso de su minuto de paso y entrega su Carnet en la mesa de control antes de que finalice ese minuto, tiempo que se registra al cruzar la línea recta imaginaria del control con la rueda delantera derecha del vehículo participante. Es decir, en el supuesto anterior, no penalizará si es controlado entre las 08h58'00" y las 08h58'59". Toda diferencia entre la hora ideal y la hora real de paso será penalizada **a razón de 1 minuto por cada minuto o fracción de minuto.**

15.6. En el Control Horario de final de Etapa o en el de entrada al Parque Cerrado no se penalizará el adelanto.

15.7. El recorrido entre dos puntos de Control Horario puede incluir un sector selectivo y un tramo de enlace. En tal caso, el Tiempo Impartido del tramo de enlace **INCLUYE** el desarrollo de ambos tramos, aún cuando el sector selectivo tiene asignado un Tiempo Máximo Autorizado.

15.8. Si al término de un Sector de Enlace comienza otro, con un Control Horario entre ellos, la hora de paso inscrita en el Carnet indica tanto la de llegada al punto de control como la de salida para el nuevo tramo.

15.9. Cuando un Control Horario está seguido por la salida de un Sector Selectivo, los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control.

- a) Si la salida de un Sector Selectivo coincide con el comienzo de una Etapa, la hora de Salida del Sector Selectivo será la misma que la de la Etapa. No será necesario, por lo tanto, pasar un Control Horario previo.
- b) En el Control Horario antes de un Sector Selectivo, el controlador inscribirá en el Carnet de Control la hora de paso del equipo y la de salida al Sector Selectivo, respetando un margen de 3 minutos entre ambas para que el equipo se prepare antes de recibir la salida.
- c) Después de haber registrado su tiempo en el Control Horario, el equipo proseguirá hasta el punto de salida del Sector Selectivo. El controlador inscribirá en el Carnet la hora real de salida y a continuación dará la cuenta regresiva y la orden de salida al equipo.

15.11. La señalización de los Controles Horarios se dispondrá de la siguiente manera:

- Pancarta amarilla con reloj: Principio de Zona (Control Horario a 100 m)
- Pancarta roja con reloj: Stop. Control Horario
- Panel beige con tres franjas negras: Fin de zona

15.12. Cuando un Control Horario está seguido por la salida de un Sector Selectivo, los dos puestos estarán comprendidos en una sola zona de control, cuyas pancartas estarán dispuestas de la siguiente forma:

- Pancarta amarilla con reloj: Principio de Zona (Control Horario a 100 m)
- Pancarta roja con reloj (a 100 m): Stop. Control Horario
- Pancarta roja con bandera (de 50 a 100 m): Salida Sector Selectivo
- Panel beige con tres franjas negras (a 100 m): Fin de zona

15.13. En los Sectores Selectivos el tiempo se cronometrará al segundo.

15.14. El no pasar por un Control Horario implicará una Penalización equivalente al DOBLE del tiempo asignado para dicho sector en el respectivo carnet de control.

ART. 16.- CONTROLES DE PASO

16.1. Con objeto de verificar que los pilotos realizan el itinerario marcado en el roadbook se situarán controles de paso a lo largo del recorrido, los cuáles estarán comunicados con la Dirección de la Prueba y señalizados con paneles estandarizados FIA de la siguiente manera:

Control de Paso:

- Panel amarillo con sello: Principio de Zona (Stop a 100 m)
- Panel rojo con sello (a 100 m): Stop y marcaje
- Panel beige con tres franjas negras (a 100 m): fin de zona

El Jefe de Puesto y sus comisarios son los únicos autorizados para dar la señal de reemprender la marcha.

16.2. 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 una hora.

16.3. La ausencia de un sello de control de paso en el Carnet de Control entrañará una penalización de diez (10') minutos por cada ausencia.

ART. 17.- SECTORES SELECTIVOS

17.1. Los Sectores Selectivos son las etapas especiales que incluye los tramos cronometrados de velocidad y los tramos de Regularidad del Rally Todo Terreno, siempre sujeto a un Tiempo Máximo Autorizado para su realización. Los equipos que lo excedan recibirán una penalización por forfait, la cual estará establecida en el reglamento Particular de cada Copa o en sus anexos.

17.2. El no pasar por un Control de Final de Sector Selectivo implicará una Penalización equivalente a diez (10') minutos adicionales al peor registro de tiempo obtenido en el respectivo sector selectivo.

17.3. Sector de Regularidad: Es un Sector Selectivo de regularidad sobre carreteras total o parcialmente abiertas al tráfico normal, a velocidades impuestas simple o múltiple, que puede ser aplicado en cualquier sector del Rally TT. Se regula con controles secretos, donde toda diferencia entre la hora ideal y la hora real de paso será penalizada a razón de 1 segundo por cada segundo de atraso o de adelanto, cuyo tiempo se toma al cruzar la línea recta imaginaria del control secreto con la rueda delantera derecha del vehículo participante.

17.4. El no pasar por un Control de Horario de Regularidad implica una Penalización equivalente a cinco (5') minutos adicionales al peor registro de tiempo obtenido en el respectivo Control.

17.5. Es obligatorio el uso del casco y del cinturón de seguridad. El incumplimiento de esta norma entrañará las penalizaciones reseñadas en el ART. 10.5 y ART. 10.6.

17.6. Está terminantemente **PROHIBIDO CIRCULAR EN SENTIDO CONTRARIO AL INDICADO EN EL ROADBOOK.** El incumplimiento entrañará la exclusión inmediata.

17.7. La salida de un tramo cronometrado será dada con el vehículo parado, motor en marcha y con el vehículo colocado en la línea de salida.

17.8. A la salida 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 inscribirá en el Carnet de Control la hora real de salida (hora y minuto). Seguidamente le anunciará los 30, 15, y 10 segundos para la salida y los últimos 5 segundos uno a uno. Finalizada la cuenta regresiva, el comisario dará la señal de salida, en cuyo momento el vehículo deberá partir sin dilación. Permanecer en la línea de salida más de 20 segundos después de la señal de salida, será penalizado con 2 minutos. En caso de imposibilidad del participante para salir por sus propios medios de la Zona de Control, serán aplicadas las penalizaciones contempladas en el ART. 11.1.

17.9. La salida de un sector selectivo a la hora inscrita en el carnet de control, sólo podrá ser retrasada por el Oficial Deportivo en funciones por causa de fuerza mayor. En caso de retraso imputable al equipo, el Oficial Deportivo anotará una nueva hora de salida y la penalización será de un minuto por minuto o fracción de minuto de retraso.

17.10. Una falsa salida o una salida efectuada antes de que el comisario dé la señal de salida, será penalizada con un (1') minuto. Esta penalización no excluye otras sanciones más graves que podrían ser infligidas por los Comisarios Deportivos, particularmente en caso de reincidencia.

17.11. A la llegada al final de un Sector Selectivo las pancartas estarán dispuestas de la siguiente forma:

- Panel amarillo con bandera a cuadros: Principio zona (meta a 100 m)
- Panel rojo con bandera a cuadros (a 100 m): Meta (llegada lanzada)
- Paneles rojos con reloj y STOP (de 100 a 300 m): Stop (control horario)
- Panel beige con tres barras negras (a 100 m): fin de Zona

17.12. La llegada de los tramos cronometrados será lanzada, estando prohibido detenerse entre el panel amarillo de aviso y el panel de Stop, bajo pena de diez (10') minutos.

17.13. En la llegada de los tramos cronometrados, los cronometradores estarán situados exactamente alineados con la línea de cronometraje indicada por un panel que represente una bandera a cuadros con fondo rojo.

17.14. A una distancia de 100 a 300 metros **después de la llegada, el equipo entonces debe sólo detenerse en el punto Stop señalizado por un panel rojo**, con objeto de hacer anotar en su carnet de control su hora de llegada (hora, minuto y segundo). Si los cronometradores no

pudieran comunicar inmediatamente la hora exacta de llegada los Oficiales Deportivos, estos pondrán solamente su visado sobre el carnet de control del tramo cronometrado del equipo, y los tiempos se anotarán en la neutralización o final de la Etapa.

17.15. Si el participante no para en la pancarta STOP para recibir su tiempo, se le aplicará una penalización de cinco (5´) minutos.

17.16. Interrupción de un Sector Selectivo.

17.16.1. Cuando el desarrollo de un Sector Selectivo se detenga **definitivamente**, por el motivo que sea, antes del paso del último equipo, podrá obtenerse una clasificación del Sector aplicando a todos los equipos afectados el peor tiempo realizado antes de la detención de la carrera. Esta clasificación podrá establecerse incluso si tan sólo un equipo ha podido efectuar el recorrido en condiciones normales (en este caso, a todos los participantes se les aplicaría el tiempo realizado por dicho equipo).

17.16.2. En el caso que se pueda interrumpir el sector selectivo **temporalmente**, es decir, aún cuando existan tripulaciones dentro del sector selectivo, pero se detiene la salida de nuevos vehículos, una vez evaluada la situación, si se verifica que no hay riesgo para reabrir dicho sector nuevamente, se prosigue con la clasificación del sector, aplicando a todos los equipos afectados el peor tiempo realizado **antes** de la detención temporal de la carrera.

17.17. Luego del último Sector Selectivo, cuando lo que resta de competencia es el Control Horario de Fin de Etapa, no se penaliza el adelanto.

ART. 18.- REAGRUPAMIENTOS Y NEUTRALIZACIONES

18.1. 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.

18.2. 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.

18.3. La Dirección de la Prueba, a propuesta de los Oficiales Deportivos, podrá, por razones de seguridad, decidir la detención de una Etapa antes de su finalización. En ese caso, deberá instalarse un Control Horario para hacer las veces de fin de Etapa en donde se compilarán los Carnet de Control, cuyos tiempos recogidos servirán para establecer la clasificación de la Etapa.

18.4. 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.

ART. 19.- SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

19.1. El principio de la Zona de Control estará señalizado por un panel de aviso con fondo amarillo. A una distancia aproximada de 100 m, el emplazamiento del puesto de control estará indicado por un panel con fondo rojo. El fin de la Zona de Control, situado a unos 100 m más lejos, estará indicado por un panel final con fondo beige con tres barras negras diagonales. Los paneles estarán situados siempre al lado derecho, en el sentido de la marcha.

SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

CONTROLES DE PASO



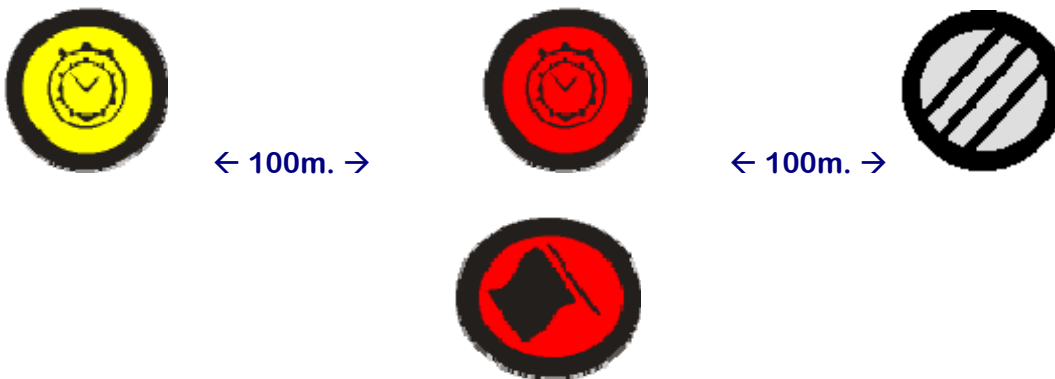
CONTROL HORARIO



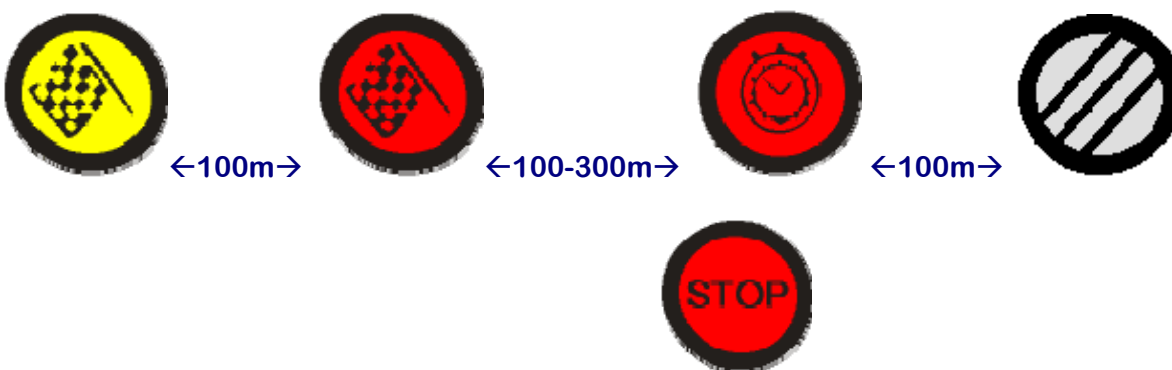
CONTROL HORARIO SEGUIDO DE UNA SALIDA DE SECTOR SELECTIVO



SALIDA DE UN SECTOR SELECTIVO COINCIDIENDO CON LA SALIDA DE UNA ETAPA



LLEGADA DE UN SECTOR SELECTIVO



SIGNIFICADO DE LAS SEÑALIZACIONES



Entrada a Zona de Control

Los equipos tienen que entrar a la zona de control en su minuto para evitar penalizaciones de tiempo por atraso o adelanto.



Localización del Control de Llegada

Lugar donde se ubica el Oficial Deportivo que anota los tiempos en el Carnet de Control. Es donde el equipo debe dar el Carnet de Control para el registro en su minuto de entrada.



Línea de Partida de SS

Lugar donde el Oficial Deportivo cuenta el tiempo regresivo y da señal de largada del Sector Selectivo



Final de la Zona de Control

Lugar donde termina la zona de control, que implica final de área de Parque Cerrado



Indicación que faltan 100 metros para llegada lanzada de SS

Indica al equipo que se aproxima el lugar de llegada lanzada del Sector Selectivo



Lugar de llegada lanzada del SS

Aquí es donde se registra el tiempo de paso real de llegada de un Sector Selectivo



Detención Obligatoria

Lugar donde el equipo se detiene y entrega su Carnet de Control al Oficial Deportivo, el cual registra el tiempo oficial de llegada del Sector Selectivo.



Final de la Zona de Control

Lugar donde termina la zona de control, que implica final de área de Parque Cerrado

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

ART. 20.- PARQUE CERRADO

20.1. 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.

20.2. Toda infracción al régimen del Parque Cerrado entrañará la pena de quince (15`) minutos.

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

20.4. 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 del Director 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 ART. 15.

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

20.6. 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 ART. 11.1.

ART. 21.- VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

21.1. 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.

21.2. Aquellos equipos que se presenten a las verificaciones fuera de los plazos previstos, sólo podrán realizar dichas verificaciones de acuerdo a lo estipulado en el correspondiente Reglamento Particular, teniendo que cancelar un aporte adicional que estará contemplado en dicho Reglamento Particular.

21.3. En las verificaciones administrativas se controlaran los documentos mencionados en el Reglamento Particular de la prueba:

- Licencias de conducir, certificado médico, carnet 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 y Opcional.

21.4. Las verificaciones técnicas serán de tipo general:

- Marca y modelo del vehículo
- Conformidad con el Grupo en el que se ha inscrito
- Conformidad de los elementos de seguridad
- Conformidad del vehículo con el Reglamento de Tránsito Terrestre.

21.5. 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 Deportivos un plazo de tiempo para la puesta en conformidad de dicho vehículo.

21.6. 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 entraña la pérdida de los derechos de inscripción.

21.7. Tripulación que no acate las solicitudes exigidas por el Oficial Deportivo Verificador, que se presente con evidencia de ingesta alcohólica, o que interfiera y/o falte el respeto al Oficial Deportivo en funciones verificadoras, **tendrá una penalidad mínima de TRES MINUTOS, pudiendo llegar hasta la EXCLUSIÓN de la prueba**, a juicio del comité conformado por el Director de la Prueba, Director Técnico y Director de Verificaciones.

21.8. 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 y conlleva la pérdida de los derechos de inscripción.

ART. 22.- BIVOUAC

22.1. Es la zona que comprende las áreas de: Head Quarter (HQ), Parque de Asistencias, Parque Cerrado (si es delimitado), Pernocta, Verificaciones Técnicas y Administrativas, Servicios Generales y Servicios Sanitarios.

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

- Servicios Sanitarios: Incluye grupos de duchas y WC.
- Área de Pernocta: Espacio demarcado donde los participantes ubicaran su equipo de camping.
- Demás áreas designadas de manera particular a cada Copa.

22.3. Las diferentes áreas estarán asignadas según el número de los equipos participantes, y por lo tanto está prohibido intercambiar las mismas.

ART. 23.- RECLAMACIONES Y APELACIONES

23.1. Todas las apelaciones o reclamos deberán ser efectuadas de manera escrita, dirigidas únicamente al Director de la Prueba, junto con una suma de **Bs. 150.000,00**, los cuales no serán devueltos si se juzga que la protesta es infundada.

23.2. Toda apelación o reclamo deberá presentarse dentro de los sesenta minutos (1 hora) siguientes a la hora fijada para la publicación de los resultados oficiales, si dichos resultados son presentados durante el 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.

23.3. 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.

ART. 24.- CLASIFICACIONES

24.1. El cronometraje estará bajo la responsabilidad del Director Técnico de la Prueba.

24.2. Las penalizaciones serán expresadas en horas, minutos y segundos.

24.3. La clasificación final será establecida por la suma de los tiempos realizados en los Sectores Selectivos, más las penalizaciones cometidas en el transcurso de toda la competición, expresadas en tiempo. Aquél que obtenga el tiempo 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.

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

24.5. Puntuación: El Campeonato AWA 4x4 Rally TT tendrá una clasificación para los pilotos inscritos en cada Copa cuyos puntos serán válidos para el Campeonato Nacional de la especialidad, según la siguiente escala:

1ro

10 puntos

2do	08 puntos
3ro	06 puntos
4to	05 puntos
5to	04 puntos
6to	03 puntos
7mo	02 puntos
8vo	01 punto

24.6. El mejor clasificado, al final de las Copas Clasificatorias se consagrará como Campeón Nacional del “ARB WORLD ADVENTURE 4X4 RALLY TODO TERRENO 2007”.

24.5. Si existiese una Copa o Trofeo Monomarca, el mejor clasificado al final de las Copas Clasificatorias se consagrará como Campeón Nacional de la Copa o Trofeo Monomarca del “AWA 4X4 RALLY TODO TERRENO 2007”.

ART. 25.- TROFEOS Y PREMIOS

25.1. Clasificación:

Grupo T1

- 1º, Trofeo Piloto y Copiloto + BsF 2.000 + Inscripción Gratis para la próxima valida.
- 2º, Trofeo Piloto y Copiloto + BsF 1.000 + Inscripción Gratis para la próxima valida.
- 3º, Trofeo Piloto y Copiloto + Inscripción Gratis para la próxima valida.
- 4º. Medalla Piloto y Copiloto
- 5º. Medalla Piloto y Copiloto

Grupo T2

- 1º, Trofeo Piloto y Copiloto + 2.000 + Inscripción Gratis para la próxima valida.
- 2º, Trofeo Piloto y Copiloto + 1.000 + Inscripción Gratis para la próxima valida.
- 3º, Trofeo Piloto y Copiloto + Inscripción Gratis para la próxima valida.
- 4º. Medalla Piloto y Copiloto
- 5º. Medalla Piloto y Copiloto

Grupo TN

- 1º, Trofeo Piloto y Copiloto + BsF 2.000 + Inscripción Gratis para la próxima valida
- 2º, Trofeo Piloto y Copiloto + BsF 1.000 + Inscripción Gratis para la próxima valida
- 3º, Trofeo Piloto y Copiloto
- 4º. Medalla Piloto y Copiloto
- 5º. Medalla Piloto y Copiloto

25.2. Otros trofeos:

Trofeo especial al espíritu “AWA 4x4 Endurance”.

Trofeo Especial Damas (Piloto y Copiloto)

25.3. Por disposición del Ministerio de Finanzas, todos los premios en metálico se verán afectados por el Impuesto sobre la Renta de las personas naturales.

ART. 26.- CEREMONIA DE ENTREGA DE PREMIOS

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

26.2. Los Premios y Trofeos serán entregados exclusivamente a los titulares de los mismos, previa presentación de un Documento de Identidad. **La no presencia en la ceremonia de Entrega de Premios y Trofeos de los miembros de los Equipos clasificados, entrañará la pérdida de sus derechos de premiación.**

ART. 27.- PRESCRIPCIÓN GENERAL EN RELACIÓN CON EL MEDIO AMBIENTE

27.1. Es necesario asegurar que todos los participantes están concientes 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.

27.2. Todos los sitios utilizados para acampar deben dejarse tal cual lo encontramos. Llévense consigo todos los desperdicios, tanto los propios como cualquier otro ajeno. Por favor NO entierre basura!.

27.3. No derribe o dañe plantas y árboles.

27.4. 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.

27.5. Utilice la bolsa de basura para desechar los desperdicios.

ART. 28.- DERECHOS DE LOS ORGANIZADORES

28.1. 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.

ART. 29.- ASISTENCIA DE LOS ORGANIZADORES

29.1. La organización se compromete a proveer asistencia médica a la brevedad a aquellos equipos participantes que hayan tenido un accidente, según el Plan de Seguridad que se explica en el Briefing previo al comienzo de la prueba.

29.2. 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.

29.3. 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.

29.4. 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.

29.5. 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.

ART. 30.- COMPORTAMIENTO ANTIDEPORTIVO

30.1. 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.

30.2. 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 Deportivos.

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

30.4. 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.

ART. 31.- RESUMEN DE PENALIZACIONES

31.1. Las infracciones al reglamento serán penalizadas de acuerdo a la siguiente relación de sanciones:

ART.	MOTIVO	SANCIÓN
4.6	NO PORTAR: cascos de seguridad o; cinturones de seguridad de cuatro puntos o; Roll bar -techo duro- o Roll Cage -descapotable- (en T1 y T2)	Exclusión
4.7	NO CUMPLIR con el equipamiento y accesorios exigidos como obligatorio	15 segundos por cada infracción, y 5 minutos por caucho de repuesto
4.8	Presentación fraudulenta y engañosa de equipamientos y accesorios, al presentarlas como propias del equipo participante, cuando pertenecen a otra tripulación.	5 minutos y posible negación de salida
4.9	Transitar durante el evento sin las luces de conducir encendidas.	1 minuto por cada infracción
4.10	Falla mecánica, eléctrica o de otro tipo imputable al vehículo que genera una penalización, y no sea posible repararlo o hacerlo funcionar bajo la norma de los reglamentos	Penalización asignada de acuerdo al reglamento, cuantas veces sea registrada por los Oficiales Deportivos
5.5	Abandono de un miembro del equipo o admisión de un tercero a bordo.	Exclusión
5.6.	Ingesta Alcohólica por parte de participantes y/o	Exclusión
5.7	asistencias durante períodos de competencia.	

5.8.	Sustitución de componentes de un equipo durante la copa.	Exclusión
7.12	No cumplir con colocación de: placa y paneles de números de carrera; las publicidades (incluyendo la visera oficial de AWA 4x4); los nombres de equipo y bandera de nacionalidad; no portar su uniforme (franelas y gorras) o el logotipo del AWA 4x4 en la indumentaria durante todo el transcurso de la prueba	1 minuto por cada infracción
7.14	Llevar en vestimenta o en vehículos y materiales distintivos publicitarios que sean competencia directa de los patrocinadores del evento	Ejercicio del derecho a veto sobre el patrocinante individual respectivo
8.2..g)	Retraso en la salida del Prólogo:	1 minuto
	h) No finalizar el Prólogo o realizarla en un tiempo superior al máximo permitido	Registro de tiempo equivalente al peor tiempo mas un (1) minuto. Larga luego de los equipos con registro.
	i) No realizar el Prólogo (siendo autorizado a largada)	Registro de tiempo equivalente al peor tiempo mas cinco (5) minutos. Larga luego de los equipos con registro.
9.2.	Reconocimiento del recorrido	Exclusión
9.4.	No completar en su totalidad el recorrido	Exclusión
10.1.	No respetar las normas de tránsito:	
	1ª infracción	20% de la Inscripción
	2ª infracción	60 minutos
	3ª infracción	Exclusión
10.2.	Más de 35 Km/hora en sectores poblados	15 minutos por infracción
10.4.	Bloquear intencionadamente el paso de los vehículos o impedir adelantamientos	Exclusión
10.5.	No usar cascos en los Sectores Selectivos	Exclusión
10.6.	No usar cinturón de seguridad	5 minutos por infracción
11.1	Empujar o remolcar un vehículo:	
	Zona salida de Parque Cerrado, en Zona de Control de Paso, y en Zona de Control Horario	5 minutos
	En Control Horario a la salida de la etapa y en Sector Selectivo	10 minutos

	En Zona de Fin de Sector Selectivo y en Control Horario de final de la prueba	20 minutos
11.4.	Asistencia aérea o terrestre en el transcurso de una etapa por personas por vehículos NO autorizados	Exclusión
11.5.	Asistencia externa fuera de las áreas y zonas autorizadas	Exclusión
11.6.	Manipulación o falsificación de placas distintivas en los vehículos de asistencia	Exclusión
12.1.	No poseer el vehículo la póliza de Seguro de Responsabilidad Civil obligatoria de daños a terceros.	Imposibilidad de largar la prueba
13.4.	Modificación o rectificación no autorizada del Carnet de Control	Exclusión
14.3.	Llegar a Zona de Control en sentido diferente al previsto en el roadbook o volver a pasar por una Zona de Control	30 minutos
14.6.	No respetar las instrucciones del Jefe de puesto en un control.	A criterio de los Oficiales Deportivos
14.7.c)	Asistir a los vehículos detenidos en el recorrido antes de la apertura oficial del Sector Selectivo	Exclusión
14.7.d)	Abandono de la competencia al no entregar el Carnet de Control en el ultimo control de cualquier etapa	Desclasificación del equipo
15.3.	Detenerse o avanzar a marcha excesivamente lenta entre la pancarta de entrada (amarilla con reloj) y la mesa de control (pancarta roja con reloj)	3 minutos
15.5.	Cada minuto o fracción de minuto de adelanto o atraso en Control Horario	1 minuto por cada minuto o fracción de minuto
15.14.	Ausencia de un sello de control o la no presentación del Carnet en un Control Horario	Penalizar el DOBLE del tiempo asignado para dicho sector en el respectivo carnet de control.
16.3.	Ausencia de un sello de Control de Paso en el Carnet de Control	Diez (10) minutos por cada ausencia
17.2.	No pasar por un Control de Final de Sector Selectivo	Diez (10) minutos adicionales al peor registro del Sector
17.3.	Cada segundo de adelanto o atraso en Control Horario de Regularidad	1 segundo por cada segundo de adelanto o atraso
17.4.	No pasar por un Control Horario de Regularidad	Cinco (5) minutos adicionales al peor registro del Sector
17.6.	Circular en sentido contrario al del recorrido del SS	Exclusión
17.8.	Permanecer durante más de 20" sobre la línea de salida después de la señal de salida	2 minutos
17.9.	Retraso en salida del SS imputable aun equipo	1 minuto por cada minuto o fracción de minuto de

		retraso
17.10.	Falsa salida antes de la señal del controlador: 1ª infracción 2ª infracción	1 minuto A criterio de los Comisarios Deportivos
17.12.	Detenerse entre panel amarillo y panel stop	Diez (10) minutos
17.15.	No parar en el panel Stop	Cinco (5) minutos
20.2.	Infracción contra el régimen de Parque Cerrado	Quince (15) minutos
20.4.	Sobrepasar los límites fijados para intervenir en régimen de Parque Cerrado	Aplicar ART. 15.
20.6.	No pueda presentar su vehículo con el motor en marcha a la salida de un Parque Cerrado	Aplicar ART. 11.1.
21.2.	Verificaciones fuera de los plazos previstos: a) En el lapso de una hora contada a partir de la hora prevista de cierre de verificaciones b) Luego de pasada ésta hora adicional	Pago de Bs. 100.000,00 Salida Denegada sin derecho a reclamo del pago de inscripción.
21.6.	Presentar un vehículo que no esté de acuerdo con los Reglamentos	Exclusión y pérdida de derechos de inscripción.
21.7.	No acatar solicitudes exigidas por el Oficial Deportivo verificador; ingesta alcohólica, interferencia y/o irrespeto	3 minutos mínimo a juicio del Comité
21.8.	Negación del equipo a realizar verificaciones itinerantes	Exclusión y pérdida de derechos de inscripción.
26.2.	La no presencia en la ceremonia de Entrega de Premios y Trofeos de los miembros de los Equipos clasificados	Pérdida de sus derechos de premiación
30.1.	Aptitudes antideportivas o de comportamiento desleal	A criterio de los Oficiales Deportivos
30.2.	Conducción temeraria	A criterio de los Oficiales Deportivos
30.3.	Contravenir o discutir las indicaciones de un Oficial Deportivo en ejecución de sus funciones	Exclusión
30.4.	Buscar favores, influencias o manipulaciones de parte de algún Comisario Deportivo	Exclusión
30.5.	Entorpecer las actividades de cualquier otro equipo participante	Exclusión

31.2. El Director de la Prueba, el Director Técnico y el Director de Cronometraje, ayudado por el resto de los Oficiales Deportivos, 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 copa, de modificar total o parcialmente esta tabla de penalizaciones.

ART. 32.- CLÁUSULA DE FUERZA MAYOR

32.1. La Asociación Civil Entusiastas del Todo Terreno 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.

32.2. Todo aquello que no esté contenido en el presente reglamento deportivo será sometido a la consideración de los oficiales deportivos del evento estipulados en el reglamento particular de cada copa, quienes utilizarán como guía para la toma de decisiones el reglamento internacional de la FIA.

APÉNDICE

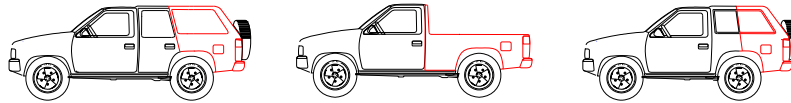
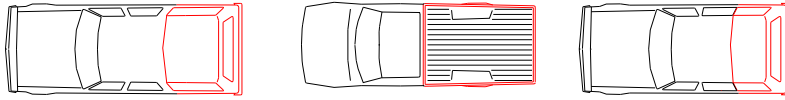
Cartelera de Información

Los comunicados oficiales se expondrán en la Cartelera de Información. Hasta el comienzo de la carrera figurará en la página web de ARB WARN ADVENTURE 4x4 (www.awa4x4.com).

Desde el día de Verificaciones hasta el final de la competencia, la Cartelera de Información se instalará, además, en el HQ del Bivouac, según el reglamento particular correspondiente.

ANEXO 1 - NORMAS DE PUBLICIDAD.

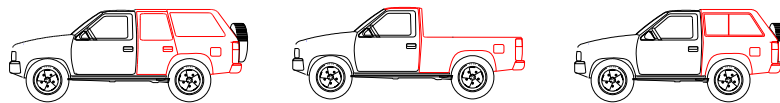
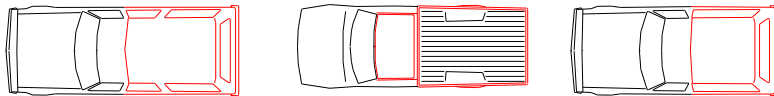
sistema de patrocinio individual



tipos de vehiculos

tipo "A"
mas obligatorio

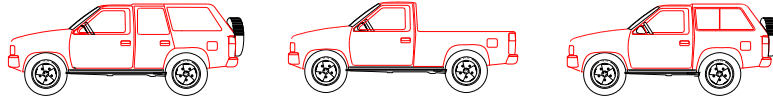
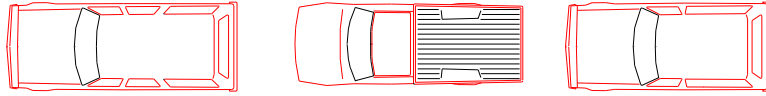
sistema de patrocinio individual



TIPOS DE VEHICULOS

tipo "B"
mas obligatorio

sistema de patrocinio individual



tipos de vehiculos

tipo "C"
sin obligatorio