



REGLAMENTO DEPORTIVO CAMPEONATO TRAIL TROPHY 2026 VERSIÓN 1

Regulaciones

Trail Trophy es un campeonato de motociclismo Trail amateur, que impulsa y anima el trabajo en equipo, la camaradería y las buenas prácticas de conducción. En ningún caso es una competencia profesional.

La competencia consiste en una ruta que debe ser completada a través del uso de la navegación con Roadbook.

Todos los participantes deben seguir las indicaciones dadas por la organización en todo momento. Así como conocer y cumplir este reglamento, y el cronograma general del evento.

El participante se hará responsable desde el momento en que se inicia la actividad, del uso de su motocicleta, esto incluye cualquier daño estético o mecánico sobre la máquina y/o daños o perjuicio ocasionados al participante o a terceras personas con el mismo vehículo. La organización no se hará responsable de ninguna manera sobre las consecuencias del uso, mal uso o sobre exigencia del vehículo.

Así mismo, es obligación del participante conocer los límites de su motocicleta y sus límites físicos al momento de realizar las actividades durante el evento, siguiendo las instrucciones y recomendaciones de la organización. El participante es el único y exclusivo responsable en el uso inadecuado de la motocicleta como también en el perjuicio o daño que ocasione a sí mismo, terceras personas, como bienes de terceros o de la organización.

Los límites de velocidad y la trayectoria o ruta de cada participante durante el evento serán controlados mediante la grabación de un archivo .gpx mediante la aplicación que la organización disponga, solo en caso de emergencia o a modo de respaldo se aceptará un archivo gpx de otra fuente (no son válidos datos de relojes con GPS). **Los pilotos tendrán un máximo de 30 minutos después de su hora de llegada para enviar este archivo .gpx a la organización por cualquier medio, de lo contrario serán excluidos.**

A cada participante y equipo se le entregará un número oficial que deberá ubicar en la parte delantera de la moto.



Se aceptará cualquier tipo de motocicleta con permiso de circulación y papeles al día, homologada para la circulación en calles, desde los 150 cc y de **TIPO TRAIL o Similar (NO ENDURO)**. Todo bajo responsabilidad de cada participante, teniendo en cuenta que el evento se realizará por carreteras y vías públicas. Excepciones serán analizadas por la organización. **Motos enduro de competencia homologadas** para la calle sólo podrán participar en las categorías en dupla en conjunto con otra moto **TIPO TRAIL**, ya que al tener que llegar junto con el compañero se anula o mitiga la ventaja en peso de la moto. Motos “tipo” enduro como CRF 230 o KTM 390 enduro son permitidas, debido a que su relación peso/potencia es similar a las motos Trail, no así una KTM 450 EXC o una Honda CRF 450 con kit de calle. Motos de Rally son permitidas por su peso.

Cada participante debe contar con los documentos de tránsito requeridos legalmente al día. La organización, en ninguna circunstancia se hará responsable por los daños que se ocasionen al piloto por la conducción de la motocicleta, así como tampoco por los daños ocasionados a terceros o bienes de terceros, siendo de su total responsabilidad en caso de presentarse, sin incluir a la organización. **La organización no se hará cargo de las consecuencias de un accidente durante el evento. Se recomienda la contratación de seguros de accidentes personales.**

En caso de un accidente con daño físico para el piloto o una avería mecánica de otro competidor, que implique peligro para el piloto o la competencia, el procedimiento a seguir es; en principio evaluar la gravedad de la emergencia y de ser necesario brindar asistencia (con el archivo GPX de la ruta podrá devolverse el tiempo perdido ayudando a otro competidor). Después de brindar la asistencia, se debe avisar a la organización, esto lo deben realizar a través del sistema de mensajería de la App o por teléfono, desde ese punto o desde el siguiente punto en la ruta en el cual puedan hacerlo al tener señal.

Para la devolución de tiempo ambos pilotos (el que asiste y el asistido) deben corroborar los hechos ante la organización al llegar a la meta y al enviar el archivo .gpx. El piloto que asiste debe tener presente el km o el wp en el cual se detuvo a asistir y un tiempo aproximado (ojalá con algún respaldo fotográfico), para informarle a la organización al llegar a la meta.

El o los tramos cronometrados serán medidos en horas, minutos y segundos. En caso de empate se le entregará el mismo lugar superior a ambos competidores.

En caso de tener que cancelar algún tramo del recorrido, la organización determinará el punto de corte de medición del tiempo e informará a los pilotos lo antes posible y como límite antes de la largada de la siguiente etapa o previo a la premiación. En caso de que este corte se deba realizar cuando la competencia ya se largó, se considerará el último waypoint donde fue posible pasar a todos antes de la hora o lugar de corte informada. Ese punto será la nueva meta en donde se



calcularán los tiempos. Por lo tanto, los pilotos deben estar atentos al sistema de mensajería disponible en la App de navegación y seguir la ruta hasta que reciban este mensaje, ya que solo lo puede recibir al tener señal de Internet en el dispositivo. También es posible que se encuentren con algún miembro de la organización, que les informe personalmente de la neutralización de la competencia. Es válido también el WhatsApp como medio de comunicación con la organización.

Es de todas maneras obligatorio el llegar al campo base para que la ruta sea completamente validada, aunque se haya neutralizado antes de la meta original. Si por alguna razón el piloto o dupla pasa por la nueva meta, pero no llega al campo base se considera de todas maneras un DNF (ruta no completada)

Cada participante se hará responsable de los objetos personales que lleve al evento. La organización no se hará cargo en caso de robo o hurto durante la actividad.

Es muy recomendable contar con un dispositivo móvil adicional al de navegación con el objetivo de poder tener un respaldo de su recorrido en caso de falla del dispositivo principal.

Para navegación se necesita que el dispositivo de navegación cuente con conexión a internet, ya sea de manera autónoma o compartiendo señal, esto durante toda la duración de la competencia. No se entregará Roadbook en formato PDF.

El rescate en ruta por parte de la organización es solo de emergencias médicas, por lo tanto, cualquier avería mecánica es de exclusiva responsabilidad del participante. No obstante, la organización dispondrá de contactos con terceros que prestarán este servicio pagado en caso de ser solicitado. El costo de este rescate será informado en cada fecha.

En caso de fuerza mayor, la organización se reserva el derecho de cancelar la totalidad o parte de la fecha, lo que no obliga a la organización a ninguna compensación a los participantes.

Solo se aceptan reembolsos del 50% de la inscripción hasta 2 semanas antes del inicio del evento, pasada esta fecha no existe devolución alguna de inscripciones.



FORMATO DE CAMPEONATO

El campeonato se divide en cinco fechas puntuables, de las cuales las cuatro primeras serán llamadas “Desafíos Trail Trophy” y la última llamada Gran Final Trail Trophy. Los equipos acumularán puntos según la siguiente tabla de lugares.

- 1.- 25 pts
- 2.- 18 pts
- 3.- 15 pts
- 4.- 12 pts
- 5.- 10 pts
- 6.- 8 pts
- 7.- 6 pts
- 8.- 4 pts
- 9.- 3 pts
- 10.- 2 pts
- 11.- En adelante y terminar fecha 1 Pto

No completa ruta (DNF), 0 puntos.

La Gran Final Trail Trophy será de carácter obligatorio para quien pretenda postular al título de campeón Trail Trophy 2025. Esta fecha final otorgará un 50% más de puntaje a cada lugar, según la siguiente tabla.

- 1.- 38 pts
- 2.- 27 pts
- 3.- 23 pts
- 4.- 18 pts
- 5.- 15 pts



6.- 12 ptos

7.- 9 ptos

8.- 6 ptos

9.- 5 ptos

10.- 3 ptos

11.- En adelante y terminar fecha 2 Ptos

No completa ruta (DNF), 0 puntos.

El campeonato se define por la sumatoria de puntos entre los tres mejores puntajes que obtenga cada equipo en cada Desafío Trail Trophy, más el puntaje de la Gran final Trail Trophy. Se descuenta el peor puntaje de los desafíos (Puntaje final= 3 desafíos + Final)

Para poder postular al campeonato y su ranking, cada participante debe a lo menos presentarse en 2 Desafíos o fechas y además en la Gran Final Trail Trophy (Total 3 participaciones).

En caso de empate de un equipo o piloto, el que haya participado en más fechas del campeonato, tendrá la ventaja. Luego si sigue el empate, se sumarán los tiempos totales de las etapas puntuables y quien tenga menor tiempo tendrá la ventaja y el mejor lugar.

CATEGORIAS

La competencia se dividirá en dos grandes categorías de rutas, llamadas TT100 y TT200. Cada categoría corresponde a un nivel de dificultad de la ruta a recorrer, y por lo tanto depende de la habilidad del piloto la categoría que elija.

Ruta TT100 corresponde a la categoría con una dificultad más baja de rutas. Estas en su mayoría van a corresponder a caminos y senderos marcados, en donde se requiere una menor experiencia de pilotaje offroad. Se limitarán al mínimo posible pasadas complejas en donde se requiera asistencia de un compañero u otros pilotos.

Ruta TT200 corresponde a la categoría con una dificultad más alta de rutas. Estas además de los caminos y senderos de la categoría TT100 pueden contener pasadas y secciones de rutas más complicadas para el manejo de motocicletas trail, con algunas pasadas que pueden ser consideradas de enduro.



Para participar en TT 200 será necesario acreditar o demostrar experiencia de conducción en rutas avanzadas.

Dentro de cada una de éstas dos grandes categorías, existirán divisiones internas, siendo posible participar tanto en duplas (mixtas o no) como de manera individual, y también se incluirá una división interna de nivel de conducción dentro de cada tipo de ruta.

En resumen, las categorías quedan de la siguiente distribución:

TT 100

Individual Principiante

Individual Intermedio

Individual Avanzado

Duplas Principiante

Duplas Intermedio

Duplas Avanzado

Mujeres Parejas e individual (en caso de al menos contar con 3 Participantes)

TT 200

Individual Experto

Individual Avanzado

Individual Intermedio

Parejas Experto

Parejas Avanzado

Parejas Intermedio

Los participantes elegirán libremente su categoría, pero en caso de que la organización considere que se encuentra fuera de lugar de acuerdo con su nivel de pilotaje, el participante será ubicado en la categoría que la organización considera conveniente, ya sea en una superior o inferior. No aplica a cambios de ruta TT100 a TT200 o viceversa, solo aplica a cambios dentro de cada tipo de ruta.



En caso de que una dupla internamente cuente con mucha diferencia de experiencia o habilidad de pilotaje, la categoría será asignada según el piloto de menor experiencia o nivel de pilotaje.

Para las duplas es posible realizar máximo 1 cambio o ausencia de cada uno de los integrantes de la dupla, es decir, solo se pueden ausentar a una sola fecha cada uno. Solo en caso de fuerza mayor y justificado se podrá solicitar de manera puntual más cambios en la dupla. Pueden participar en las fechas que quieran, pero ese puntaje obtenido no sumará al campeonato en caso de no cumplir la regla de 1 ausencia autorizada.

Si un piloto o dupla decide cambiarse de categoría, los puntajes obtenidos en su anterior categoría no se sumarán en la nueva categoría de competencia.

FORMATO COMPETENCIA TRAIL TROPHY

Cada fecha Trail Trophy consistirá en una ruta de navegación con Roadbook a llevarse a cabo durante dos jornadas. Horarios de la competición serán informados por los canales de comunicación del campeonato. Previo a la competencia, se realizarán las acreditaciones, verificaciones técnicas y administrativas, y terminada la competencia se realizará una premiación de podios del 1er al 3er lugar de cada categoría.

Para la final se considera una premiación por el campeonato anual, también de podios del 1er al 3er lugar por categoría.

CAMPEONATO POR TEAM O EQUIPOS

Para realizar este ranking, se sumarán los puntos de los cuatro mejores puntajes obtenidos en cada fecha por parte de los participantes de cada team o equipo. Es requisito contar con al menos una dupla inscrita para poder participar en este campeonato. Se realiza un ranking fecha a fecha y se suma al total.

En este formato de campeonato no se descuenta ninguna fecha, se suma el total de los puntos obtenidos en las cinco fechas Trail Trophy. Se premiará podio del 1er al 3er lugar anual.



NAVEGACIÓN CON ROADBOOK

Penalizaciones Roadbook

Superar el límite de velocidad en zonas controladas (DZ) será penalizado con el tiempo ganado por ese exceso de velocidad multiplicado por el algoritmo definido en la App. Esto es en base a un multiplicador por el tiempo que se gana por ir a exceso de velocidad.

Así mismo habrá penalización de **15 minutos por cada waypoint no validado, todos los waypoints dan penalización.** Waypoints especiales se señala el tiempo de penalización en roadbook

El límite de velocidad en todo el recorrido será informado en cada una de las fechas en la reunión de pilotos, se penaliza con el tiempo ganado por ese exceso de velocidad multiplicado por el algoritmo definido en la App. Esto es en base a un multiplicador por el tiempo que se gana por ir a exceso de velocidad.

Penalización de precisión, por cada metro fuera de la ruta planificada, se penalizará con 1 segundo de tiempo adicional. Existe un margen de error de 20 metros de desviación.



Penalidad por signo Stop en caso de aparecer este signo en el Roadbook es imperativo detenerse, es decir velocidad cero, por la cantidad de tiempo que indique la aplicación. La penalidad por no respetar esta señal es de 5 minutos.

ES OBLIGATORIO DESPUÉS DE CADA RUTA CRONOMETRADA, LLEGAR AL CAMPO BASE O FINAL DE LA RUTA, EL NO LLEGAR A ESTE PUNTO SE CONSIDERA COMO DNF O RUTA NO COMPLETADA, AUNQUE HAYA TERMINADO EL RECORRIDO CRONOMETRADO COMPLETO. Se utilizará el método de calculo indicado más adelante en el reglamento. Si esto sucede en el día 1 de competencia, está permitido reenganchar el día 2, con la penalización de tiempo correspondiente.

Dupla que no llegue al final de recorrido junta, dentro de un margen razonable de tiempo (máximo dos minutos), siendo evidente que vienen haciendo la ruta juntos, será penalizado con 2 horas en el tiempo total del piloto que llegó primero. Si el segundo piloto llega a más de una hora del primero, se considera el tiempo del segundo piloto como el tiempo oficial del equipo, más la penalización de 2 horas.



En caso de que el segundo piloto no complete el recorrido en un 100% la penalización será de 3 horas por sobre el mayor tiempo de la competencia para la dupla. Está permitido reenganchar al día siguiente en caso de que así pueda.

En el caso de las duplas será obligatorio que ambos pilotos entreguen sus rutas al final de la competencia, en caso de no cumplir, serán penalizados con el máximo tiempo de castigo de cada fecha de campeonato. Esto dado por el tiempo calculado por el no paso por la totalidad de los waypoints de cada Roadbook. Todo con un mínimo de 2 horas de penalidad por sobre el tiempo de su compañero. Si ninguno de los dos entregan su ruta, pero completan la etapa, se les entregará el tiempo del último clasificado con una penalización extra calculada con el mismo criterio de los waypoints.

Para los individuales que completan la ruta y no pueden enviar su ruta, se aplicará el mismo concepto de penalización que las duplas que no entregan su recorrido.

Falla de equipo no es causal de excepción a esta regla, tanto para duplas como individuales.

Por falla de equipo es posible la entrega de un archivo .gpx grabado en un dispositivo alternativo, excluyéndose los relojes como dispositivo válido, por su falta de precisión. Todo esto debe ser validado por la organización.

En caso de que algún piloto se detenga para asistir a otro por una emergencia médica, el tiempo de esta detención será descontado del total. Para esto el piloto debe proveer la mayor cantidad de pruebas posibles del tiempo detenido, no es válido el uso del tiempo estimativo como prueba.

Penalizaciones Deportivas Adicionales

Por no uso de Casco: Piloto que sea sorprendido moviendo su motocicleta con el motor encendido sin su casco puesto, será sancionado con la resta de 1 punto de su equipo en el campeonato por cada vez que sea sorprendido en esta acción. Esta resta es en el ranking general del campeonato, no en el de la fecha donde se realiza la falta. Esto se considera durante todo el evento no solo en horas de competencias, esto es desde que se llega al sector del evento y en todo momento, independiente de la ubicación, área de desplazamiento y distancia del movimiento. La penalización no requerirá de advertencia por parte de la organización y podrá ser imputada por cualquier piloto, participante o público de la competencia junto con una prueba adjunta, foto o video.

Conducta antideportiva y/o conducción peligrosa: Principalmente por razones de seguridad hemos decidido incorporar este tipo de penalizaciones. Sabemos



que el espíritu de la gran mayoría de los pilotos es el compañerismo, por lo que estas penalizaciones irán enfocadas en la conducción peligrosa o temeraria por parte de alguno de los pilotos de la competencia. El objetivo de esta penalización es darle viabilidad a la competencia, disminuyendo los riesgos de accidentes y daños a las personas y propiedad privada. Por esto es que pedimos la cooperación de todos los pilotos y participantes de la competencia, para que no tengamos ningún penalizado por estas reglas.

Para esto se considerará a cualquier integrante de la organización como un juez o fiscalizador de la competencia, por lo tanto, podrá ser observada una conducta en cualquier punto del recorrido e instalaciones de la competencia. Podrán existir puntos fijos, pero también móviles y aleatorios para el control. Los jueces no necesitarán de pruebas para emitir las sanciones, y en caso de reclamos, los pilotos deben recurrir al reglamento para el procedimiento.

La organización podrá solicitar de manera aleatoria las cámaras de los pilotos para la fiscalización del comportamiento de ellos y de cualquier piloto que sea registrado en estas imágenes.

Cualquier participante de la competencia y público presente, puede efectuar una denuncia, para lo cual debe presentar pruebas de la falta, idealmente fotos o videos, caso contrario no se considerará la denuncia, por más evidente que sea. Se mantendrá el anonimato, dentro de lo posible, de la persona que emite la denuncia, en caso de ser así requerido por esta.

Como entendemos que se trata de fiscalizar sólo acciones relevantes contra la seguridad y la deportividad, y no cualquier pequeña acción, las faltas estarán divididas en dos tipos, graves y muy graves.

Las faltas muy graves serán causal de eliminación de la prueba y descalificación del equipo en esa fecha. Una falta muy grave por ejemplo es que, mediante la intervención del piloto en cuestión, un tercero, ya sea competidor o no, resulte accidentado o con algún tipo de daño. Siempre que exista una afectación directa a terceros a consecuencia de la acción del piloto, se considerará una falta muy grave. La repetición de faltas muy graves por parte del mismo equipo puede llevar a la descalificación del campeonato.

Las faltas graves tendrán penalización en tiempo en la competencia, agregando 30 minutos al tiempo total y además con la resta de 2 puntos en el ranking general del campeonato. Estas faltas son las que la acción del piloto conlleva un riesgo alto para su integridad física y la de un tercero, sin que se produzca un daño o un accidente, es el solo hecho de realizar una maniobra peligrosa. Por ejemplo, adelantar deliberadamente (no por efecto de una pérdida de control de la moto) por la pista contraria en una curva, sobrepasar a otro piloto a un exceso evidente de velocidad y a una corta distancia, saltarse un disco pare o una luz roja.



También se considera falta grave no seguir una instrucción expresa por parte de un integrante de la organización, cuando esta instrucción tiene por objeto aumentar la seguridad o prevenir un accidente. Una conducta antideportiva también será considerada como falta grave.

La decisión final de la penalización la toma la dirección de carrera teniendo los antecedentes en su poder y la denuncia del juez o del denunciante, informando al afectado inmediatamente y antes de la publicación de los tiempos. Los jueces pueden o no informar al equipo en su momento de esta falta, va a depender de las circunstancias del momento y la ubicación de los jueces.

QUEDA ESTRICTAMENTE PROHIBIDO EL USO DE CUALQUIER DISPOSITIVO ADICIONAL AL DE NAVEGACIÓN A LA VISTA EN CADA VEHÍCULO. SOLO SE PERMITEN CAMARAS DEPORTIVAS DE GRABACIÓN. PILOTO QUE SEA SORPRENDIDO USANDO ALGÚN DISPOSITIVO ADICIONAL SERÁ AUTOMÁTICAMENTE DESCALIFICADO DE LA FECHA.

El celular personal de respaldo debe ir guardado NO a la vista del piloto o su compañero. El mal uso del celular personal será también castigado con la descalificación por ser considerada una conducta antideportiva.

Sistema de Penalización Visual (SPV)

“Con el fin de mejorar la comprensión y transparencia del régimen disciplinario, el campeonato implementará un Sistema de Penalización Visual, clasificando las faltas en niveles Verde, Amarillo y Rojo, según su gravedad y riesgo asociado, sin perjuicio de las sanciones específicas definidas en el presente reglamento.”

Concepto general

Se incorpora un sistema visual tipo “semáforo”, donde cada falta se asocia a un nivel de severidad claramente identificable.

Estructura del sistema	Color	Tipo de falta	Enfoque
Nivel			
Nivel 1	Verde	Falta leve	Educativa / preventiva
Nivel 2	Amarillo	Falta grave	Penalización deportiva
Nivel 3	Rojo	Falta muy grave	Exclusión / descalificación



Aplicación práctica por nivel

Nivel Verde – Advertencia preventiva

Ejemplos:

- Error menor de navegación sin ventaja competitiva
- Incumplimiento leve de instrucciones sin riesgo
- Desconocimiento inicial del procedimiento

Acción:

- Advertencia verbal o escrita
- Registro interno
- Sin penalización en tiempo o punto

Nivel Amarillo – Penalización deportiva

Ejemplos:

- Conducción riesgosa sin daño a terceros
- No respetar una instrucción directa de seguridad
- Conducta antideportiva sin consecuencias físicas

Acción:

- Penalización en tiempo +30 minutos
- y/o Resta de 2 puntos en ranking general
- Comunicación inmediata al piloto

Objetivo: corregir conductas de riesgo.

Nivel Rojo – Falta muy grave

Ejemplos:

- Provocar accidente a un tercero
- Conducción temeraria con daño material o físico
- Reincidencia grave durante el campeonato

Acción:

- Exclusión inmediata de la fecha
- y/o Descalificación del equipo
- Evaluación de exclusión del campeonato



Salida a Competencia

En esta disciplina de navegación es considerada una ventaja el largar más tarde, es por esto que el orden de largada se determinará de la siguiente manera:

Para la primera fecha, el orden de salida será definido mediante el orden del ranking del campeonato 2025, pilotos nuevos se ordenarán según la fecha de inscripción al evento, es decir, el primero que se inscribe larga al final de la lista de equipos. Para las siguientes fechas y la final, se utilizará el método de ranking, esto es que el primero del ranking larga primero, el segundo largará segundo, y así sucesivamente hasta el sexto lugar, en donde se comienzan a integrar nuevos pilotos que no hayan corrido antes algún desafío. Terminando con los nuevos, continua el orden a partir del séptimo del ranking hacia atrás.

Cada participante tendrá una hora fija de largada que será informada previamente por la organización. Si el piloto no larga a su hora será penalizado, considerándose como largado a su hora asignada, y el tiempo transcurrido hasta que vuelve a largar se multiplica por 2.

La largada de navegación será cada 1 a 2 minutos entre cada equipo, según lo que defina la organización, de acuerdo con el número de participantes.

Protocolo de Accidente, Rescate del Competidor y Recuperación de la Motocicleta

Protocolo competencia

Se establece un procedimiento para:

1. Rescate y atención del competidor
2. Gestión segura de la motocicleta accidentada
3. Continuidad segura del evento
4. Protección legal y operativa de la organización



Clasificación del accidente

Nivel	Tipo de incidente	Condición del piloto	Acción principal
Nivel 1	Caída leve	Piloto consciente y operativo	Autogestión
Nivel 2	Accidente moderado	Piloto consciente, no apto para continuar	Rescate médico
Nivel 3	Accidente grave	Piloto inconsciente o lesionado grave	Rescate médico + aislamiento

Protocolo de actuación

FASE 1 – Detección y aseguramiento del lugar
Responsables: pilotos cercanos / organización

- Detener circulación en el punto
- Señalizar (moto detenida transversalmente, luces, bocina)
- Evaluar estado del piloto
- Activar contacto con organización (teléfono / App)

Obligación reglamentaria: La asistencia a un piloto accidentado tiene prioridad absoluta sobre el tiempo de competencia.

FASE 2 – Rescate del competidor (prioridad absoluta)
Responsable: Organización / servicios médicos

- Activación de rescate médico
- Evacuación del piloto
- Registro del punto GPS, hora y testigos
- Validación posterior de devolución de tiempo (si aplica)

Principio clave:

“El rescate del competidor prima sobre cualquier criterio competitivo o mecánico”.



FASE 3 – Gestión de la motocicleta accidentada

Escenarios posibles: Escenario

	Condición moto	Acción
A	Moto operativa	Retirada por el propio piloto o compañero
B	Moto inmovilizada, sin riesgo	Marcaje + retiro diferido
C	Moto genera riesgo vial	Retiro inmediato
D	Moto en propiedad privada	Coordinación con dueño

Definición: La organización no repara, pero coordina y autoriza el retiro seguro del vehículo cuando el piloto no puede hacerlo.

Procedimiento:

1. Identificación de la moto (N° competencia)
2. Registro fotográfico
3. Ubicación GPS
4. Autorización verbal/documentada del piloto o contacto de emergencia
5. Coordinación con proveedor externo (servicio pagado)

La organización no asume costos ni responsabilidad mecánica, solo coordinación y seguridad.

FASE 4 – Retiro del vehículo Medio

	Condición
Servicio contratado	Preferente
Vehículo organización	Solo si bloquea ruta y es posible operativamente
Tercero autorizado	Con validación



Fase 5 Penalizaciones y efectos deportivos

Situación	Consecuencia
Piloto evacuado	DNF automático
Moto retirada por rescate	Sin sanción adicional
Abandono sin aviso	Penalización deportiva
No respetar protocolo	Falta grave

Fase 6. Documentación posterior obligatoria

- Registro del incidente
- GPX del punto
- Declaración simple del piloto (cuando sea posible)
- Informe breve de la organización

“En caso de accidente con evacuación médica del piloto, la organización activará el protocolo de rescate correspondiente. La motocicleta quedará en el lugar, de la forma más segura posible, no quedando una persona en custodia de la motocicleta y se procederá a coordinar su retiro seguro sin asumir costos ni responsabilidades mecánicas por parte de la organización, priorizando siempre la seguridad vial, de terceros y del entorno.”



VERIFICACIONES TÉCNICAS Y ADMINISTRATIVAS

Piloto

El piloto debe contar mínimo con los siguientes elementos:

- Casco certificado MÍNIMO certificación 22.05
- Chaqueta de protección
- Guantes
- Botas que mínimo protejan el tobillo.
- Hidratación para ruta.
- Licencia de Conducir clase C al día.
- Declaración médica simple (Formato TT)

“El piloto declara bajo su responsabilidad su aptitud para participar.”

“Todos los participantes deberán completar y presentar, previo al evento, todos los Documentos del Competidor, el cual incluye la documentación legal del vehículo y del piloto, exoneración de responsabilidad, declaración médica simplificada y contacto de emergencia. La omisión de alguno de estos documentos podrá ser causal de no largada.”

Motocicleta

- Papeles al día (todos los legales para circular)
- Estado mecánico óptimo para circular
- Espejos retrovisores de cualquier tipo
- Placa patente visible
- Número de competencia visible
- Neumáticos adecuados para caminos de ripio (Mínimo un 70% de asfalto 30% ripio, ojalá más capacidad Offroad), deben estar en buen estado con por lo menos un 50% de su vida útil.
- Luces y bocina funcionando
- Revisión de fugas y estado mecánico general.



No contar con éstos elementos puede ser causal de que no se le permita largar al piloto.

El piloto debe firmar un formulario de aceptación de condiciones de seguridad, donde acepta que su moto ha sido revisada y está en condiciones de participar.

“Toda motocicleta participante en Trail Trophy debe pasar una revisión técnica obligatoria antes de cada evento, en la que se verificará el estado de componentes clave para la seguridad. La moto que no cumpla con los estándares establecidos no podrá participar hasta que se resuelvan los problemas detectados.”

Hoja de Ruta o Roadbook

Los competidores deben contar con un celular que tenga gps, y un soporte para anclarlo al vehículo, este dispositivo debe estar conectado a Internet durante toda la competencia.

La organización entregará a los equipos el Roadbook a lo menos media hora antes de la largada del evento. Es obligatorio que cada uno de los integrantes de una dupla deba contar con un dispositivo de navegación y grabación de la ruta.

Se recomienda para todos los pilotos, grabar su ruta .gpx en un dispositivo adicional, para así tener un respaldo en caso de falla del equipo principal.

Es responsabilidad de cada piloto que el celular y demás instrumentos de navegación funcionen de manera adecuada, y se tengan todas las precauciones en la vía para que funcionen durante todo el evento. Aunque se presente **lluvia o sol** que dificulte la visibilidad de la hoja de ruta y su correcta manipulación. La organización no se hará responsable por el mal funcionamiento de estos dispositivos e instrumentos de navegación que afecten la continuidad del recorrido. Cada participante debe asegurar que **la batería de su celular esté bien cargada, y dure lo suficiente para terminar la ruta**, además que en caso de lluvia esté protegido por algún medio para cuidar su dispositivo móvil. En caso de no tener respaldo, se considera la ruta efectuada hasta el punto donde hay registro.

La ruta designada por la organización, tienen zonas con algún grado de peligro que deben ser tomadas con precaución, éstas serán mencionadas debidamente en la hoja de ruta.



Los enlaces de la ruta deben cumplirse con las mismas reglas de la competencia cronometrada, son válidas las penalizaciones de waypoints, de velocidad y de precisión.

Exoneración de Responsabilidad

Todos los participantes, piloto y copiloto deben diligenciar el formulario y aceptar la [exoneración de responsabilidad](#) y aceptación de condiciones antes de dar inicio al evento. Sumado a esto, **todos los pilotos deben tener los documentos del vehículo vigentes.**

Una vez el documento sea firmado por pilotos, estarán aceptando el reglamento, exoneraciones y aceptación de condiciones que la organización de **Trail Trophy** tiene como requisitos para la participación.

Cada participante es responsable de su vehículo, de su integridad y la de su copiloto durante todo el evento.

Tránsito

Durante todo el desarrollo del evento los participantes deben seguir las normas de tránsito, vale la pena resaltar que **el evento se realiza en vías públicas y todos los participantes deben conducir con la mayor prudencia posible en todo momento, respetando las poblaciones y habitantes de la zona.**

El competidor que sea alcanzado debe dar paso al piloto que viene por detrás, y a su vez éste le avisará tocando la bocina o pito de su vehículo, para avanzar en su ruta.



Protestas y Apelaciones

Todas las protestas y apelaciones con relación a la carrera se deben realizar por escrito, dirigidas al director de carrera dentro de los 1:30 minutos siguientes al anuncio de los resultados por parte de la organización. El director deberá, de conformidad con la protesta y/o la apelación, dar curso a la correspondiente investigación, informando al reclamante o apelante si esta se hace de manera inmediata o dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la fecha de la carrera. **Las protestas o apelaciones que no se hagan dentro de los 90 minutos siguientes al anuncio de los resultados, no serán tenidas en cuenta.**

En caso de que la reconstrucción de algún hecho en parte de la protesta, requiera de gastos para su análisis, todos los gastos serán pagados directamente por el titular de la reclamación.

Cualquier piloto tiene la posibilidad de denunciar un mal comportamiento de otro piloto, para lo cual deberá presentar su caso a la organización con respaldos de la denuncia efectuada, de lo contrario no será tomada en cuenta. No sirve el “yo lo vi”, solo con respaldo o con la confirmación del hecho por parte del denunciado se realizará el análisis de esta denuncia.

Preguntas, Quejas y Reclamos

Las preguntas quejas y reclamos distintas a las mencionadas en **PROTESTAS Y APELACIONES** se resolverán vía correo electrónico produccion@trailtrophy.cl

TRAILTROPHY 2026

