



LA PROHIBICIÓN INDISCRIMINADA NO ES LA SOLUCIÓN

Propuestas para el uso sostenible del medio natural

POR UNA NORMATIVA RACIONAL Y PARA TODOS

Espacios Naturales:
Canarias





Relación de Entidades Colaboradoras a fecha de cierre de la presente edición. Las incorporaciones posteriores a dicha fecha aparecerán en el siguiente número...

- ADT S.A. - Seguridad electrónica
- Heineken - Cervezas
- Hella S.A. - Recambios y accesorios de automóvil
- Insa Turbo - Neumáticos
- Jeep Ibérica S.A. - Automóviles
- Land Rover España - Automóviles
- Santana - Automóviles
- Suzuki - Automóviles
- Texauto Sport S.L. - Concesionario Land Rover para Girona y provincia
- Sahara 4x4 - Tienda de accesorios
- Aguilera e Hijos S.A. - Venta y reparación de neumáticos y lavado
- ARPEM - Web
- ASR 4x4 - Distribución de neumáticos Fedima
- Auto Aventura 4x4 - Revista especializada
- Auto Gavi S. L. - Tienda y taller
- Auto Verde 4X4 - Revista especializada
- Can Padró - Circuito y centro de formación
- Cobra 4x4 - Tienda de accesorios
- Desierto y Montaña - Tienda de accesorios y taller
- Eventos Logísticos FERIALES, S.L. - Expotur: Feria Nacional del Turismo Rural, Deportes de Naturaleza y Aventura
- G4 Abogados, S.L. - Estudio Legal
- Global Fórum - Organización de Ferias y Congresos
- J. Lema S.L. - Talleres
- Kwang 4x4: Naturaleza y Todo Terreno - Web
- Recuperaciones Martínez - Desguace de vehículos y reparación de componentes
- Salman Programación S.L. - Hospedaje y programación
- Sericum S.L. - Adhesivos impresos
- Terra 4x4 - Tienda y taller
- Tierra 4x4 - Tienda y taller
- Personalización Warrior S.L. - Fabricación accesorios
- ActivaSat C.B. - Turismo activo y alquiler de GPS
- Andalucía Oriental - Org. de rutas, viajes y concentraciones
- Bajo Cero - Club de aventura
- Casmar Organizaciones S.L. - Club 4x4
- Ciudad Autónoma de Melilla 4x4 - Club 4x4
- Deitanii 4x4 - Club
- Iber Rutas 4x4 - Rutas, competiciones y actividades TT
- Kia Sorento - Club
- Kwang - Club
- Land Motors Club - Org. de rutas, viajes y concentraciones
- Linarejos 4x4 - Asociación deportiva
- Mexcar 4x4 - Club
- Natural Aventura 4x4 - Club
- Ocio y Autoruta - Club
- Punt 4x4 - Club
- Raid Aventura 4x4 - Club
- Rías Baixas 4x4 - Club

¿todavía no eres miembro?

Envía tus datos personales, dirección y código de la cuenta en la que quieres el pago de la cuota a:
AUTT. Apartado de Correos 90036.
08080 Barcelona, al fax 93 200 27 72
o a través de nuestra web: www.autt.org

IMPORTANTE:

No olvides actualizar tus datos personales por favor hazla llegar a la Junta Directiva de los miembros de la Junta que podrás encontrar en la web.

es socio ?

n, teléfono, y
s domiciliar

2
org

La cuota anual es de 30 € al año y se hará efectiva por domiciliación bancaria a la cuenta que nos envíes junto a tus datos personales, o bien por transferencia a la cta: 2100-2713-61-0200026877, en cuyo caso no debes olvidar enviarnos el justificante de la transferencia.

ales cuando estos sufran alguna modificación. Si tienes alguna duda
va, a través del correo postal, fax o de los correos electrónicos de
encontrar en la página web. Gracias por tu colaboración.

rona

s y

ional

ecu-

web

4x4

ones

nes

- **Rutas Turísticas 4x4 - Club**
- **Rutaventura - Club**
- **Solmobil - Club**
- **SpiriTT Aventura 4x4 - Club**
- **TACSUR (Turismo Activo del Sur) - Creación y puesta en valor de productos turísticos**
- **Talavera 4XQuad - Actividades del motor, Multiaventura, Ocio y Turismo Rural**
- **Territori 4x4 - Club 4x4, excursiones y viajes**
- **Tortuga Tot Terreny - Club**
- **Tot Tracció 4x4 - Club**
- **Tuareg 4x4 - Club**
- **Vadeo T.T. - Club**
- **Wheeltracks 4x4 - Club**
- **World Country 4x4 - Club**
- **Remontes 4x4 - Club**
- **As Neves 4x4 - Club**
- **EscapaTT - Club**
- **Tentudia Extreme 4x4 - Asociación**
- **Land Rover TT de España - Club**
- **Grupo Aventura Verde 4x4 - Club**
- **Puravida 4x4 - Club**
- **Rutastur - Club**
- **Masia Pelarda (Campoaventura Teruel S.L.) - Club**
- **Club deportivo Illas off road - Club**
- **Nenes y Nenas - Tienda, todo para los niños**
- **FECOM - Federación de Empresarios da Costa da Morte**
- **Rolandquads - Actividades turísticas**
- **Mundo 4x4 - Accesorios 4x4**
- **Club Tatanga 4x4 - Club**
- **Valencia per Terra - Ocio y actividades turísticas**
- **Imperaauto - Concesionario Land Rover**
- **Orlo sport - Fabricación textil**
- **Fp Automotive - Reformas y homologaciones**
- **Auto Octano - Concesionario Citroen, venta y reparación autos.**
- **Tracción ATV - Web, rutas turísticas.**
- **Cantabria tracción 4x4 - Club.**
- **Agreste 4x4 - Club.**
- **Al Meridian - Club.**
- **TJ Adventure - Organización de rutas.**
- **De Trillo - Casa rural**
- **O Xastre de Anós - Casa rural**
- **Tenerife New Tunning - Accesorios**
- **Patagonia - Librería**
- **Sakuraauto - Concesionario oficial Toyota**
- **Norauto - Talleres rápidos y accesorios.**
- **Eco-Rutas 4x4 El Castañar - Club.**
- **Kia Riders - Club.**
- **Hotel/Auberge Nomad Palace - Hotel.**
- **Hispalis 4x4 - Club.**

ASOCIACIÓN de USUARIOS
del TODO TERRENO

Apartado de Correos 80006
08060 Barcelona
Fax 93 200 27 72
<http://www.aautt.org>
e-mail: revista@aautt.org

Publicación gratuita
Prohibida su venta

Los artículos firmados por
la publicación expresan
únicamente la opinión de sus
autores.

en ruta

SUMA

EDITORIAL

Por fin ha llegado el invierno, el agua y la nieve nos han
y se han llevado la indiscriminada y absurda prohibición
lar por los caminos.

La Junta Directiva ha estado durante todo este periodo
do por conseguir que si bien lo de este año ya no tie
no se repita el verano siguiente. Hemos pedido que n
todos los responsables de Medio Ambiente de cada
Comunidades Autónomas para presentarles nuestra fi
nes concretos de actuación, y dónde es el momento
no se han presentado alegaciones como por ejemplo
al Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural de
Narcea, Degaña e Ibias, y el Plan de Desarrollo
Estamos colaborando con otras organizaciones con l
mos intereses comunes para presentar proyectos co
por tener más representatividad sean recibidos con
participamos en todos aquellos foros en los que pod
conocer nuestra filosofía y tratamos de extenderla en
número posible de personas.

Para lograr nuestros fines y para el buen funcionam
arrollo de la asociación, es muy importante tener pres
en todas las comunidades; por ello se constituyó la fig
dinador territorial "el delegado"; el hombre o mujer qu
por la asociación, visitando las entidades colaboradore
en contacto a los socios entre si y estos con la directiva
to a la legislación de su zona...etc.: pensamos que
fundamental, y por ello dado que no disponemos aún
representante en muchas comunidades autónomas,
esta magnífica oportunidad para pedir voluntarios, q
implicarse un poco más y colaboren con la directiva
hacer la AUTT un medio con el mayor peso y repre
posible, defendiendo la libre circulación por los cami
tra nación.

Asimismo como responsable de "eventos" en la Junta
recuerdo que, cualquier socio o mucho mejor si sois va
organizar un "encuentro de socios", a fin de fomentar e
todos nosotros y poder conocer una parte de nuestra
contando con todo el respaldo de la Directiva. El apoy
vosotros y de nuestras Entidades Colaboradoras hará
poco se vayan consiguiendo los objetivos planteados.

En nombre de toda la Junta Directiva os deseamos lo
este nuevo año que ahora comienza.
Saludos.

Julián García
Vicepresidente AUTT
Socio nº: 111



Propuestas para el uso
sostenible del medio natural

4

8

Paseos por nuestra geografía:
Islas Canarias

*Nuestras Entidades
Colaboradoras:*
Masía Pelarda

12

13

Técnica 4x4:
Reformas y
Homologaciones
FPAUTOMOTIVE

Otras Noticias de
Entidades Colaboradoras

14

16

Legislación:
Última parte de la nota
sobre responsabilidad
en rutas TT



ASOCIACIÓN de USUARIOS de TODO TERRENO

Propuesta sostenible

El pasado 1 de noviembre acabó la prohibición de circulación por caminos que hayan reducido el número de incendios forestales, pero algunos dicen que a otros ni que se haya mantenido d

Este año 2005, en el que por primera vez se ha prohibido la circulación en la totalidad del territorio nacional en época de incendios, hemos detectado un elevado incremento de ellos. Aún descontando las adversas condiciones climatológicas vividas, sigue siendo inaceptable.

Estamos haciendo una exhaustiva búsqueda bibliográfica de informes y estudios científicos, técnicos y otros documentos, españoles e internacionales, y no hemos encontrado ni una sola cita sobre una relación entre la circulación de vehículos por las pistas y el incremento de incendios. Más bien al contrario, el que se esté circulando por caminos facilita su vigilancia y mantiene a los pirómanos alejados aunque sea momentáneamente. En tierra de campos en época de cosecha, excepto los producidos por cosechadoras accidentalmente, no se produce apenas ninguno, porque el campo está lleno de gente trabajando y circulando.

La
siempre
al lado
administración
para
diálogo
cooperación
mediante
conservación
medio



as para el uso e del medio natural

ión de circular por caminos y no parece que se
stales, tampoco es razonable que afecte más a
durante octubre, a pesar de ser bastante lluvioso.

No entraremos a valorar, que una de las causas es el abandono del campo y de los medios tradicionales de mantenimiento del mismo. Antes, después de la poda, la siega, o las recolecciones, los diferentes rebaños acababan con lo que las personas no recogían (que era mucho, la pinaza, la hojarasca, eran usados en las casas de manera cotidiana). Pero lamentablemente eso es imposible de recuperar.

Es sabido que la mayoría de los incendios, se producen en unas zonas concretas, y la mayoría de ellos en zonas especialmente protegidas (por ejemplo, la zona de Sanabria y limítrofes en Castilla y León), en quebradas, y en horas nocturnas para que no puedan actuar los medios aéreos. Terrible, pero real.

También que en algunos casos los encargados de sofocarlos no conocen los caminos y muchos de ellos desconocen las normas básicas de conducción en un Todo Terreno, como normas de orientación, conducción en baja visibilidad, etc. El ejemplo es tal, que un vehículo puede pararse en mitad de un incendio simplemente por falta de oxígeno en ese momento. Conocer esos parámetros y la técnica adecuada de conducción y rescate con esos vehículos y poder solucionarlos puede salvar vidas.

No se pone en duda la competencia de los retenes contra incendios en la extinción, pero desde la AUTT, ofrecemos formación de manera totalmente gratuita para los guardas, conductores o personal de esas consejerías que pudieran verse afectados en su trabajo por el conocimiento de las normas de conducción todo terreno.

Nuestros socios, algunos reputados conductores de estos vehículos a nivel profesional, viajeros, y profesores con muchos años de experiencia, presentarían un plan de formación para cuadrar hora-

AUTT
re estará
lo de las
straciones
ayudar,
logar y
erar en la
jora y
ación del
o natural



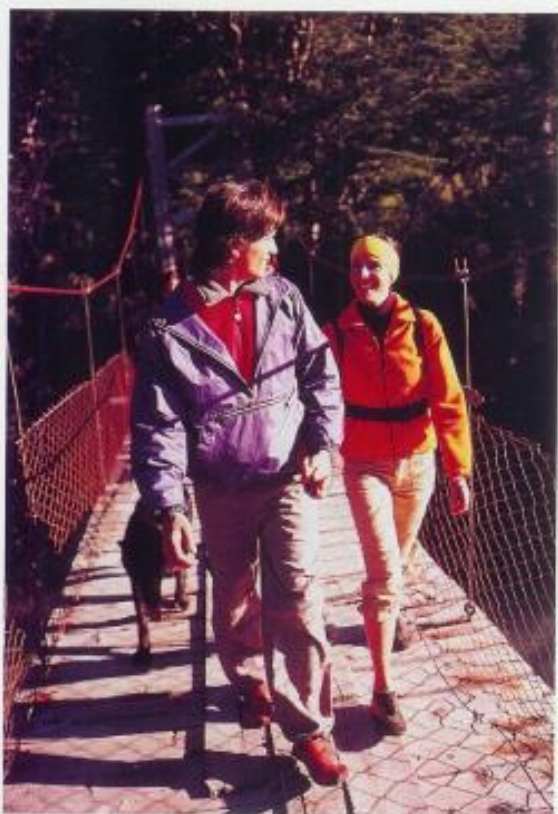
rios y fechas. De esta manera esperamos poder contribuir de alguna forma, a reducir los tiempos de respuesta, los de llegada, los atascos de los vehículos y sobre todo las imprudencias.

Tenemos experiencia avalada por las más de 250 horas de formación que la AUTT ha impartido a otros profesionales, como Policía Municipal, Bomberos, Cruz Roja, Protección Civil, 112, etc.

La Asociación de Usuarios del Todo Terreno, anima desde hace años a sus socios a abstenerse de circular durante la época de mayor riesgo de incendios, pero no comparte que esto pueda convertirse en una prohibición indiscriminada y quizá con escaso fundamento técnico de 4 meses. Somos grandes aficionados al turismo rural, y la prohibición afecta directamente a este sector. De cara al verano y a fin de evitar prohibiciones, presentamos una serie de propuestas de colaboración con las administraciones, coherentes y que junto a nuestras solicitudes, incluyen nuestra oferta recíproca

Primero, proponemos que se establezcan al igual que se ha hecho con las zonas de alto riesgo de incendios, las zonas con bajo riesgo, para poder una vez definidas, autorizar la circulación con determinadas restricciones.

Proponemos como solución, que de cara a sucesivos veranos puedan adoptarse, al igual que se ha hecho con los cazadores, y otros colectivos algu-





nas excepciones.

Equiparación con otros colectivos de actividades lúdicas o deportivas con acceso al medio natural como por ejemplo los pescadores y cazadores. Que se permita la circulación, en las mismas condiciones que los cazadores durante la media veda de verano. No creemos que la circulación comedida por las pistas de un vehículo todoterreno haga más daño al medio natural que una escopeta.

Pedimos que se permita la circulación en caminos con servidumbre de paso como hasta ahora, pero también en aquellos que lleven, enlazando con otros, a lugares de interés turístico o cultural reconocido, como ermitas, miradores, etc.

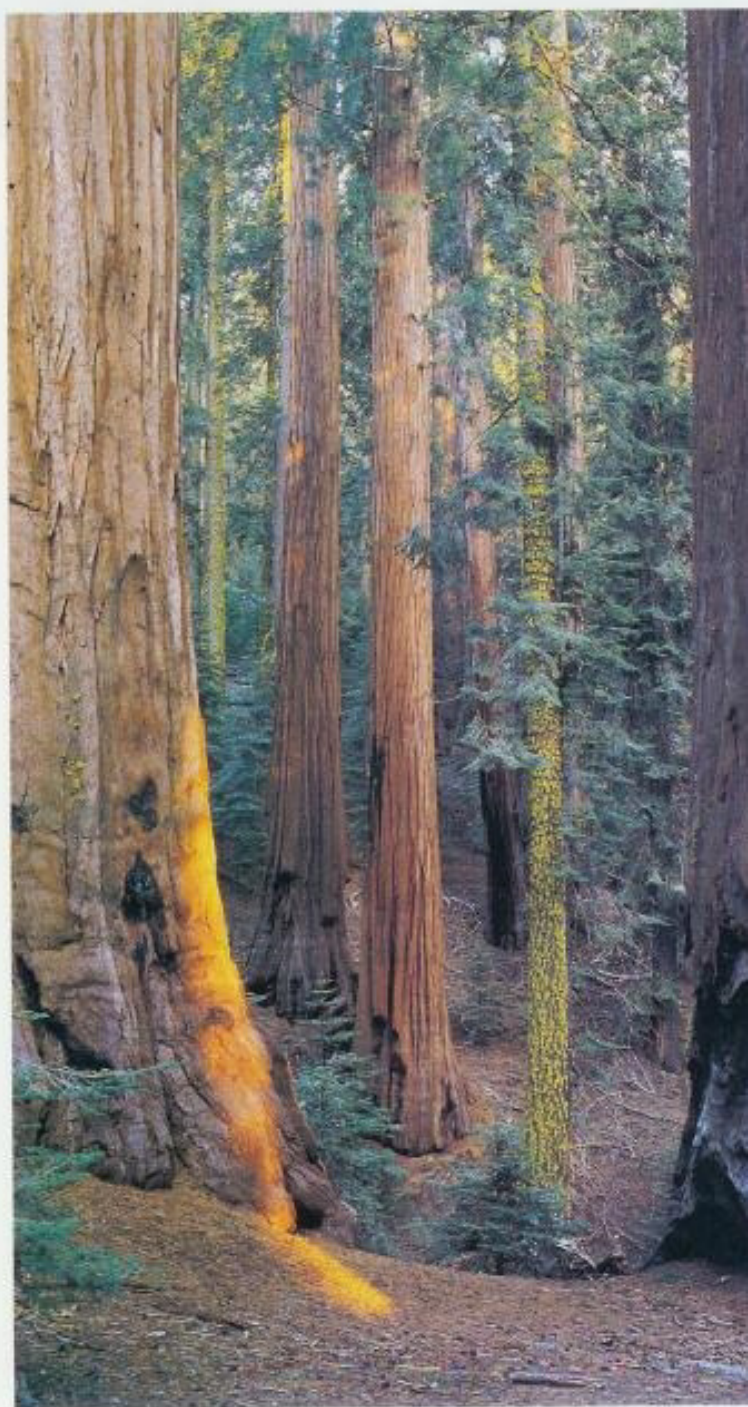
Que se permita la circulación en tierra de campos, y media montaña, por los caminos de concentración parcelaria, la gran mayoría de más de 4 metros de anchura.

Que no se impida el paso en caso de familias con niños, o personas mayores que estén realizando turismo rural, ya en esa travesía, o en su destino, teniendo en cuenta que sin el vehículo, algunas personas no podrían hacerlo, y el turismo acabará resintiéndose especialmente en zonas deprimidas en las que puede llegar a ser la única forma de subsistencia para muchos.

Que se hagan excepciones a la prohibición, permitiendo la circulación los días de bajo o nulo riesgo por lluvia, tormentas, etc, o que las condiciones climáticas sean favorables.

Como contrapartida lógica, nos comprometemos como colectivo a colaborar en el mantenimiento del medio ambiente, avisando, colaborando e informando de cualquier anomalía que se observe en tiempo real. Este tipo de derecho a la información y la participación ciudadana en materia de medioambiente, está regulado por varias directivas europeas y varias leyes, y nos parece muy interesante desarrollar y popularizar esta fórmula.

Otro tipo de colaboración y control que podría aplicarse sería, que en las zonas de alto riesgo, se puedan situar a la entrada de los caminos en zonas estratégicas, gente para informar de los riesgos en



la zona y tomar datos de los que se adentren en las mismas, tal y como se hace en algunas zonas de España.

Desde la AUTT podemos ayudar a identificar geográficamente estas zonas estratégicas o cruces de caminos. Podemos participar incluso en la creación de un grupo de trabajo para desarrollar una guía sobre las medidas que hay que adoptar para actuar en caso de incendios en caso de ir por los caminos, como se puede ayudar, como avisar eficientemente, etc.

También estamos técnicamente y materialmente capacitados par participar en labores de investigación del medio natural, educación ambiental, campañas eventuales de repoblación o limpieza, etc. Siempre claro está coordinado por la administración.

Puede reducirse incluso durante la época de riesgo de incendios el número de vehículos que pueden circular juntos, limitándolos a dos o tres vehículos. Todo esto manteniendo que en determinadas zonas y épocas, no se podría circular de ninguna manera.

En caso de activar la prohibición, que esta termine como venia sucediendo hasta el 2005, a finales de Septiembre, no vuelva a ocurrir que por falta de flexibilidad, siga activa la prohibición, aun cuando octubre ha sido el más lluvioso de los últimos años. Es algo fácil de corregir con un poco de voluntad.

Nos gustaría que estas sugerencias, fueran tomadas en consideración, en la medida que representan al usuario de a pie, el que disfruta de nuestra tierra, y el que mas la cuida. Y que se tenga en cuenta que la AUTT, es una organización a nivel nacional donde todos sus socios están identificados con un carnet actualizado, cumplen un estricto código de comportamiento, y serían expulsados de la misma en caso de incumplimiento.

Hay comunidades Autónomas como Andalucía, que no ha prohibido la circulación en todo el verano (y no han tenido demasiados incendios a pesar de las condiciones climatológicas), o Galicia que lo ha desactivado el 30 de septiembre, que han tenido amplitud de miras, con los usuarios del medio natural respetuosos.

Como todos sabéis la AUTT apoya siempre como opción a la prohibición indiscriminada la conservación y disfrute del medio natural. Estamos dispuestos a hablar con quién quiera escucharnos (tenemos solicitadas entrevistas con todos los respon-





sables de medio ambiente de las CC.AA.), somos capaces de ofrecer cosas a cambio y de renunciar a otras, por eso estaríamos dispuestos a aceptar una "licencia verde" o "licencia ambiental" similar a la que tienen otros colectivos y que te da unos derechos y unas obligaciones encaminados siempre a compatibilizar el derecho al disfrute del medio con su protección y conservación.

Estamos en contacto permanente, con posturas similares y con un objetivo común que nos hace presentar propuestas conjuntas con AMVER (Asociación de Usuarios de la Moto Verde) y con la Federación Portuguesa de Todo Terreno Turístico (FPTT), contamos además con el apoyo de la Federación Francesa de 4x4. Muy pronto prepararemos una rueda de prensa conjunta para dar a conocer una batería de propuestas encaminadas a la mejora de la situación actual y evitar que se repita lo de este verano.

Sin embargo lo más importante es contar con un buen número de socios que haga que nuestras propuestas sean cada vez más representativas y obliguen a los responsables de las administraciones a tener que escucharnos, tener el apoyo de entidades que creen en nuestro proyecto y en la viabilidad de nuestra actividad. El trabajo de todos hará sin duda que el año 2005 quede en la memoria como un mal recuerdo y que el futuro nos traiga muchas satisfacciones y posibilidades de circular responsablemente.

El pasado n
(más conoc
Salvador y
estánd de l
esfuerzo, pe
la avanzadill
tó en Huesc
tamos vien
en la feria d
El sábado c
se nos unier
el de Teruel
sofocante ca
y pareja. Mo
un histórico
su piloto ter

El domingo
resultados c
es difundir e
junto al esta
por detrás y
podio y final
rocién reclut
tra asociaci
pedimos car
haber hecho

El balance p
entonces co
nuestra asoc
Para desped
que nuestra
de socios pi
pañeros de
necesidad c
ciados para
valido par
nuestra afic
sea necesar

Un saludo a
animo que
que pueda
difunda la as

David Nadal
Socio 1189.



ACCESORIOS TODO TERRENO

Mapas-Libros
Videos-CD'S

www.cobra4x4.com

Orientación-Tuning-Preparación

MONTAJES HOMOLOGADOS

nes de Julio se celebró en tierras aragonesas la "mítica" Baja España (ida como Baja Aragón). Gracias a la intervención inestimable de Nacho la Autoverde conseguimos que la organización nos dejara montar el AUTT dentro de la infraestructura de la prueba. La tarea requería pero el objetivo merecía la pena, el jueves por la tarde nos trasladamos para recoger nuestras acreditaciones. El viernes la prólogo se disputó, allí con apenas público ajeno a la infraestructura de la prueba disfrutamos a nuestros ídolos y sus máquinas... Por la tarde a montar el "Garito" de muestras de Zaragoza.

comenzaba la verdadera prueba y nuestro trabajo. De buena mañana con a la tarea dos socios voluntariosos, dos Eduardos, el de la Rioja y el de la Rioja. A la hora de comer pasamos uno de los mejores ratos, a pesar del calor, se unió a nuestra muestra gastronómica lo aportado por otro socio, que tuvo a bien ayudarnos el resto del fin de semana. La visita de la asociación, Javi Setien, que participaba en la prueba, junto con minó de completar nuestra mesa y charla.

más de lo mismo, sofocante calor, público y buena compañía. Los de captación de socios ya se verán, lo que desde luego conseguimos en un foro muy interesante nuestra asociación. Estuvimos colocados al lado de Autoverde "en marcha" uno de los más visitados, y franqueados por delante por los de Nissan y Mitsubishi. Y a escasos 50 metros del final de carrera. Una vez terminada la prueba el de la Rioja y un nuevo socio procedieron a repartir a todos los 4x4 del parking folletos de nuestra asociación, mientras los demás recogíamos el "garito". Una vez que nos despedimos de un retorno a su lugar de origen, cansados pero con la certeza de haber algo por nuestra afición.

para mi es muy positivo, conocí a gente de la asociación, que desde entonces considero amigos, vimos el impresionante montaje de la Baja, difundimos la asociación y hablamos, vimos y fotografiamos a los pilotos más punteros. Firmé un mensaje para el resto de socios, esta actuación contribuye a que la asociación este presente en otros foros, pero la verdadera captación de socios creo que debe hacerla el auttero de a pie, promulgando entre los compañeros las aventuras la de estar asociado, ser un ente que defiende la asociación allá donde lo.

a todos y os en la medida de cada uno de la asociación.

Vicente.



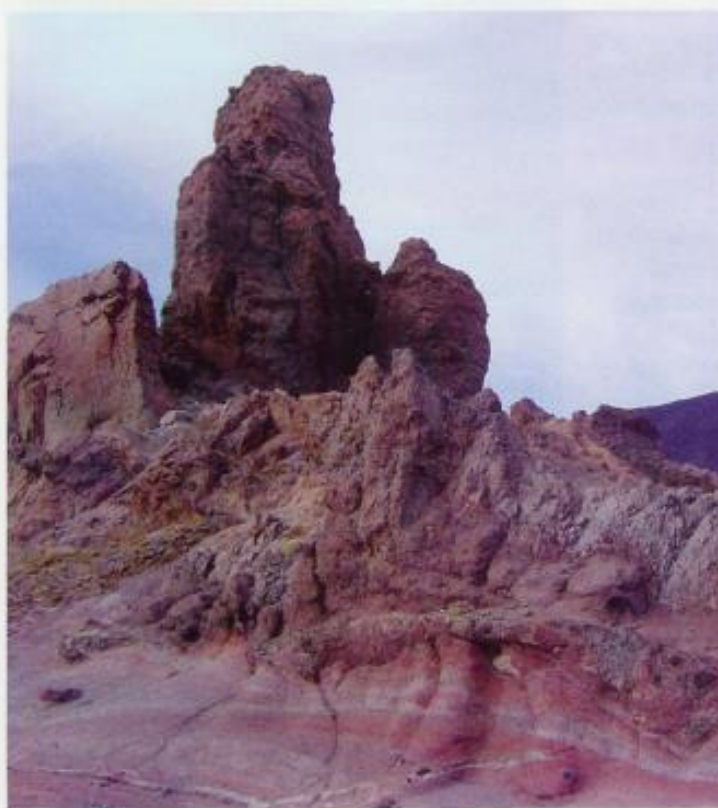
RENO
nes TT
DOS



Pedro Yagüe 1-3
28019 Madrid
Tels: 91 469 89 20
91 469 89 05
Fax: 91 469 88 78
e-mail: tienda@cobra4x4.com



Islas Canarias



or

Lolo Amas. AUTT nº 501

ra geografía



arias



Damos un salto hasta las islas Canarias, donde nos encontramos con un territorio altamente protegido, con una gran variedad de paisajes y ecosistemas en tan sólo el 1,5% del territorio nacional. Mucho más que la tónica imagen de sol y playa a veces tan habitual.



Me quedé realmente sorprendida al investigar sobre la situación mediomambiental de las islas Canarias y ver las grandes diferencias que existen con respecto a otros territorios nacionales. Me encontré con datos que por supuesto no podría imaginar, para los cuales empecé a dar respuestas a medida que me adentraba más en el conocimiento de esta comunidad autónoma.

El primer dato que me sorprendió es el alto porcentaje de territorio protegido, en este momento un 40% del mismo está bajo alguna figura de protección, muy superior a cualquier otra zona de España. Una de las primeras razones que encontré responde a la variedad de ecosistemas y paisajes diferentes que allí aparecen; en apenas 7500 Km² (1,5% de la superficie del estado) se concentran múltiples hábitats, desde los húmedos bosques de laurisilva, hasta los tórridos arenales subdesérticos. De hecho, algunas islas cuentan con paisajes tan variados que realmente se asemejan a continentes en miniatura, además su proximidad al continente africano hace que se produzcan en la fauna y la flora evoluciones singulares. No olvidemos tampoco que estamos hablando de una comunidad formada por un conjunto de siete islas mayores (Tenerife, La Palma, La Gomera, Hierro, Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura) y seis menores (Alegranza, Graciosa, Montaña Clara, Lobos, Roque del Este y Roque del Oeste), con características muy diferenciadas. Ya el reconocimiento internacional de esta peculiar naturaleza quedó reflejado, a partir de 1954, por la creación del Parque Nacional del Teide en Tenerife, y el de la Caldera de Taburiente en La Palma, posteriormente ampliados con la creación del Parque Nacional de Timanfaya (1974) en Lanzarote y el de Garajonay (1981) en La Gomera.

Busqué más razones en cuanto a la presión de la actividad humana y los datos recogidos también fueron sorprendentes. Es después de la comunidad Autónoma de Madrid (688 hab/km²) y el País Vasco (291 hab /km²) la que más densidad de población tiene de nuestro país (247 hab/km²), a lo cual hay que añadirle unos 9.000.000 de visitantes al año. Todo este movimiento de personas ejerce, sin duda alguna, una fuerte presión sobre el medio natural. Y



tras este dato solo podía ir en busca de otro más, el desarrollo de las actividades económicas de la zona. Así me encontré que el sector terciario ocupaba un 74% de dicha actividad, con una fuerte expansión del sector turístico (en este momento cuentan con unos 44.000 establecimientos hoteleros) que desde 1960 provocó un fuerte despegue del sector construcción con lo que esto implica para el medio natural, y solamente un 10 % se correspondía con el sector primario.

Todos estos datos me llevan a entender el gran interés y la gran necesidad que sienten los habitantes y políticos de estas tierras por regular el uso de este territorio y compatibilizarlo con el desarrollo y el bienestar de la población. Existen un buen número de normas claras y precisas sobre muchos de los lugares protegidos . Y solo puedo aquí agradecer las iniciativas llevadas a cabo en cuanto a la señalización de las zonas protegidas que facilitan su uso correcto a todos los visitantes.



Espacios naturales protegidos

Espacios Naturales de Canarias en la que se reconocen las siguientes categorías de espacios: Parque Natural (11), Parque Rural (7), Reserva Natural Integral (10), Reserva Natural Especial (16), Monumento Natural (51), Paisaje Protegido (27) y Sitio de Interés Científico (19).

Isla **El Hierro**, con un 58,1 % de su territorio. En esta isla quedan protegidas las principales manifestaciones de los pinares, laurisilva, fayal-brezal y sabinares, así como los principales hábitats de especies amenazadas como el del lagarto gigante del Hierro, incluido en la Reserva Natural Especial de Tibataje, sitio donde se ubica la única población conocida de esta especie.

En **Lanzarote** además del Parque Nacional de Timanfaya, dos Parques Naturales, resaltando el de Los Volcanes, el del Archipiélago Chinijo que incluye la Reserva Natural Integral de los Islotes que suma a su gran valor ornitológico (alberga entre otras una excelente población de águilas pescadoras, halcones de Eleonor, pardelas, paños, etc.), la riqueza de su entorno marino.

La Gomera (33,3 %). En ella destacan, entre todos sus espacios naturales, el Parque Rural de Valle Gran Rey, y entre los Monumentos Naturales se recogen algunas de las morfologías volcánicas más significativas de la isla como Los Órganos y los Roques Cano y Blanco, domos fonolíticos de espectacular belleza.

Fuerteventura el 28,8 % de su superficie. En ésta se declaran entre otros tres Parques Naturales y seis Monumentos Naturales. Entre los primeros destacan el de Jandía, que recoge en sus cumbres (Pico de la Zarza. Entre los Monumentos Naturales, merece nombrarse el de Tindaya por su impronta paisajística y su peculiaridad geomorfológica.

En **Gran Canaria**, de los 32 espacios que se reconocen, la mayor parte se concentran en la mitad suroccidental de la isla, destacando el Parque Natural de Tamadaba, la Reserva Natural Integral de Inagua y la espectacularidad paisajística del Parque Rural del Nublo. Entre las Reservas Naturales Especiales, resaltan el de Las Dunas y el de la Charca de Maspalomas.

Tenerife tiene protegido un alto porcentaje de su superficie, el 48,6 % de su territorio. En esta isla resaltan el parque nacional del Teide, los Parques Rurales de Anaga y Teno, 10 parques naturales y unos 14 monumentos naturales.

En **La Palma**, con el 35,3 % de su superficie protegida, además del Parque Nacional de la Caldera de Taburiente, se ubican dos Parques Naturales y cuatro Paisajes Protegidos.



Solicitud de permisos para circular por las zonas prot

Se solicitarán siempre que circulen:

- Caravanas de más de tres (3) vehículos y un máximo de seis (6), sin ánimo de lucro
- Caravanas de más de tres (3) vehículos y un máximo de diez (10), con ánimo de lucro

Se presentará modelo de solicitud normalizado que se encuentra a disposición de la Administración local, con una antelación mínima de quince (15) días al recorrido que se vaya a realizar, junto con la documentación siguiente:

Caravanas de más de tres vehículos sin ánimo de lucro:

Nombre y D.N.I. del responsable del grupo, descripción del itinerario a recorrer a efectos de control, y número de vehículos a participar

Caravanas de más de tres vehículos organizadas con fines de lucro:

Nombre o razón social de la empresa organizadora, el nombre o D.N.I. del responsable, número de vehículos a participar, y la autorización correspondiente a la actividad de transporte de viajeros por carretera, o la licencia de turismo utilizado y a la empresa titular de dicha actividad

Depósito de una fianza, como garantía a los posibles daños y perjuicios que se puedan ocasionar

Dichas solicitudes se presentarán:

En los Registros de los Órganos Administrativos a que se dirijan

En los registros de cualquier órgano administrativo, que pertenezca a la Administración General del Estado, a las Administraciones Locales, o a la de alguna de las Entidades que integran la Administración Local

En las oficinas de Correos en la forma que reglamentariamente se establezca

En las representaciones diplomáticas u oficinas consulares de España en el extranjero

En cualquier otro que establezcan las disposiciones vigentes

La Resolución deberá aportarse en el plazo de DIEZ DÍAS hábiles



Regidas

pro,
lucro.

os interesados en las dependencias del Servicio de Medio Ambiente con una ante-
documentación que a continuación se detalla:

cala suficientemente expresiva, fecha, hora y duración del recorrido y tipo y núme-

able o responsables de los grupos, las rutas, días y horarios solicitados y el tipo y
arrendamiento de vehículos de transporte referida a cada vehículo que vaya a ser

dieran ocasionar al Espacio Natural Protegido.

ración General del Estado, a la de cualquier Administración de las Comunidades
si, en este último caso, hubiese suscrito el oportuno convenio

ero





Continuamos con el repaso a nuestras Entidades Colaboradoras. Esta vez, una masía típica de la sierra turolense con más de 200 años de encanto original, ofrece las comodidades y servicios para disfrutar de la zona.



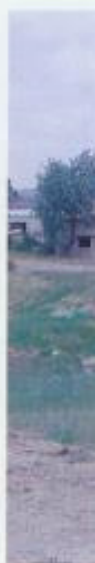
Masia Pelarda es una de esas construcciones centenarias que salpican las serranías turolenses, situada entre la Sierra de Gudar y la de Javalambre, a unos 25 Km de Teruel capital y rodeada de bastas zonas de naturaleza escasamente poblada.

Los hermanos Antonio y David Nadal junto con sus esposas son los responsables de esta empresa que pusieron en marcha en semana santa de 2004. Esta Masia-Hostal fue restaurada dotándole de las comodidades y servicios acordes con el turismo actual, ofreciendo además un centro de multiactividades, como la granja escuela, Paint ball, y por supuesto el circuito 4x4.

En cuanto al circuito 4x4, transcurre por parajes de bella factura, respetando el entorno, su flora y fauna, y aprovechando accidentes naturales del terreno. Este fue el compromiso adquirido al solicitar los permisos ante el Instituto Aragonés de Gestión Ambiental, por el cual está autorizado. Premisas como respeto a la vegetación, evitar la erosión y los comportamientos inadecuados, están garantizadas ya que los propios promotores son los más fervientes amantes de estos parajes donde aún desarrollan actividades agrícolas y ganaderas.

Con esta pauta de comportamiento, vemos que Entidades como la AUTT son fundamentales para fomentar el respeto al medio ambiente y compatibilizarlo con otras formas del llamado turismo de interior. Como usuarios y amantes del todo terreno defendemos el disfrute de la naturaleza en 4x4, y como Empresa Colaboradora creemos necesario proteger a este colectivo, que supone una fuente de ingresos, especialmente en temporada baja. El turismo rural solo recibe alojados que aman y disfrutan de la naturaleza, y el turismo familiar que conlleva el 4x4 es un incondicional: llueva, nieve o haga buen tiempo. Y eso en zonas escasamente pobladas como la nuestra y carente de otros recursos es lo único que podemos ofrecer de modo diferencial, naturaleza pura. Y si no la pueden disfrutar usuarios del 4x4 nos veremos relegados a un turismo mucho mas específico y normalmente de menor nivel económico.

Nuestro empeño en proteger este tipo de turismo nos lleva a ofrecer un 10% de descuento en el alojamiento



LABORADORES

laboradoras, en esta ocasión visitamos Masía Pelarda, 100 años de antigüedad, que si bien mantiene su encanto, también es más actual.



a los socios de la AUTT presentando el carnet de socio. Este descuento no es aplicable en puentes ni festivos. Además por estar alojados y al menos durante el año 2006 será gratuito el uso de nuestro circuito y tienen a su disposición, asesoramiento para realizar rutas y excursiones por la zona, rutómetros en papel o en trac, o pruebas de orientación para realizar "entre amigos" e incluso acceder a las diferentes sedes de Dinopolis a través de caminos.

Estos servicios están disponibles siempre que se haga bajo la normativa vigente y con previa reserva.

Para concentraciones y grupos muy numerosas ofrecemos la gestión completa, ya que nuestra limitada capacidad de alojamiento hace necesario realizar reservas en casas rurales cercanas u otros alojamientos.

Así que en este tipo de eventos nuestra oferta es gestionar todo, tramitar las reservas, preparar menús y camareros para grupos, rutómetros, adhesivos numerados, tramitación de permisos, contratación de monitores para niños, castillos inchables, carpas...etc...



REFORMAS Y HOMOL

Comenzamos aquí la publicación de una serie de artículos sobre las reformas que se pueden hacer en los vehículos

En nuestro país la legalización y homologación de reformas en vehículos están reguladas por el Real Decreto 736 del año 1988 y su última modificación la Orden Ministerial CTE 3191 del 5 de Diciembre del 2002, que tipifica nuevas reformas de importancia y modifica los anexos I y II del citado Real Decreto por el que se regula la tramitación de reformas de importancia en vehículos de carretera. Esta Orden trajo consigo la publicación de un documento que todas las partes implicadas en las homologaciones (Ingenierías, Laboratorios, ITV etc.) llevábamos tiempo reclamando en aras de una unificación en los criterios aplicables, éste documento se denomina Manual de Reformas de Importancia, -Guía de Referencia- y a él nos vamos a remitir en multitud de ocasiones a lo largo de estos capítulos, en los que vamos a intentar de aclarar en la medida de lo posible el proceso que sigue la legalización de una reforma.

El número de reformas se amplía, se tipifican y enumeran de la 1 a la 46, y cada una de ellas contempla una parte del vehículo que se pretende reformar. Son las siguientes:

- 1 Sustitución del motor
- 2 Modificación del motor
- 3 Cambio de emplazamiento del motor
- 4 Modificación del sistema de alimentación
- 5 Cambio del sistema de frenado
- 6 Incorporación de un freno motor
- 7 Sustitución de la caja de velocidades
- 8 Adaptación del vehículo para personas discapacitadas
- 9 Modificación del sistema de suspensión
- 10 Modificación del sistema de dirección
- 11 Montaje de ruedas distintas de las originales
- 12 SIN CONTENIDO
- 13 Montaje de ejes supletorios
- 14 Sustitución total o parcial del bastidor
- 15 Reforma del bastidor
- 16 Modificación de la distancia entre ejes
- 17 Aumento del peso máximo admisible
- 18 Variación del número de asientos
- 19 Transformación de un vehículo para transporte de cosas o personas
- 20 Transformación de un camión
- 21 Transformación a vehículo autoescuela
- 22 Transformación a vehículo blindado
- 23 Modificación de las medidas exteriores de la cabina de un camión
- 24 Elevación de un techo
- 25 Transformaciones que afecten a la resistencia de la carrocería
- 26 Incorporación de dispositivos para remolcar
- 27 Incorporación de elevadores hidráulicos
- 28 Modificación de un techo
- 29 Adición de proyectores de luz de carretera
- 30 Sustitución del volante
- 31 Uso de conjuntos funcionales "Kits"
- 32 Sustitución de los depósitos de carburante
- 33 Incorporación de rampas elevadoras para personas

HOMOLOGACIONES

Capítulo 4. Vehículos a cargo de FPAUTOMOTIVE sobre las diversas reformas y los pasos necesarios para su homologación.

- 4 Incorporación de rampas elevadoras para mercancías
- 5 Incorporación de mecanismos de tracción distintos de los del vehículo
- 6 Sustitución de asientos del vehículo
- 7 Sustitución de ejes
- 8 Sustitución de los asientos
- 9 Instalación en los tractores de una estructura de protección
- 10 Instalación en los tractores de máquinas auxiliares para el trabajo
- 11 Instalación en los tractores de mando de frenado para el vehículo remolcado
- 12 Transformaciones de vehículos de categoría N y O
- 13 Sustitución del motor por otro que corresponda a una variante diferente
- 14 Reformas que impliquen un cambio de categoría del vehículo
- 15 Sustitución de los neumáticos
- 16 Cambio de algún dato que aparezca en la Ficha Técnica del vehículo

Cualquier reforma que no este contemplada en este listado, no se considera como tal, y por tanto no necesitaría homologación, pero en la practica cuando esta aplicación no esta clara se recurre a la 45 que se usa de comodín y que además se debe aplicar cuando se realiza cualquiera de las anteriores 45, el vehículo modifica sus dimensiones exteriores, numero de plazas, anchos de Vías etc.

Manual de reformas además de este listado incluye de manera mas extensa y ya por numero, una definición y explicación de la reforma, las categorías de vehículos que le son aplicables, así como la reglamentación que les afecta a nivel de Directivas y reglamentos y por ultimo la documentación exigible que es necesaria para completar el proceso de homologación, los documentos que necesitaremos según la reforma son:

- Proyecto Técnico firmado por un Ingeniero y visado por su colegio Oficial
- Informe del fabricante, su representante Legal en España ó Laboratorio Oficial Acreditado.
- Certificado del Taller que realiza la reforma.

Los dos últimos son obligatorios para cualquier tipo de reforma y el primero dependiendo de la reforma que realicemos lo necesitaremos o no, una vez tengamos esta documentación nos dirigimos a la estación de ITV y tras inspección por este organismo tanto de la documentación como de la realización fisica de la reforma,siendo esta positiva,se nos anotará la misma en la ficha técnica de nuestro vehículo y quedará legalizada para toda la vida del mismo, si es negativa se nos debe comunicar de manera oficial y por escrito las anomalías para poderlas resolver,tanto en documentación como en el propio vehículo.

En los sucesivos capítulos trataremos, ya de forma mas profunda, las reformas mas típicas que se le pueden realizar a un Todo Terreno, esperamos que con este primero se os haya aclarado el proceso general de una Homologación.

FPAUTOMOTIVE S.A.
 Remando Plaza

Entidades Colaboradoras

NUEVAS INCORPORACIONES

Desde nuestro último número se han incorporado c

Eco-Rutas 4x4 el Castañar, que se dedican principalmente por la zona de el Tiemblo, Ávila. Organizan rutas tanto para grupos en sus propios vehículos. Tienen gran experiencia en ellos en: CRTA. DE CEBREROS, 15, 05270 - EL TIEMBLO. Tlf: 918527299 - 918627299 - elcastanar4x4@wanadoo.es

El **Clúb KIA RIDERS**, orientado a todos los propietarios de Kia. Se dedicarán a dar cursos y preparar travesías en vehículos 4x4. Clúb 4X4 Kia Riders. 938125559 - info@kiariders.com

El **Hotel/Auberge Nomad Palace**, en Marruecos, creado por la empresa Gaga Travel, uno de los puntos de contacto con el país vecino, también se ha unido a nosotros. Hassan, responsable de la representación:

- Nos encantará haceros de guía por las pistas de Marruecos y el desierto. Nuestro Hotel/Auberge Nomad Palace, siempre las puertas abiertas para vosotros. Para cualquier información: gagastravel@hotmail.com. Un saludo Hassan/Diana

Un nuevo club, se une a nuestras Entidades Colaboradoras, es joven y de reciente creación, con carácter totalmente deportivo. Está en Sevilla. Nuestra filosofía disfrutar de la naturaleza y de la compañía de nuestras familias y amigos respetando el medio ambiente. Organizamos salidas durante todos los meses del año. "Salidas a ramos". Contactar en: www.hispalis4x4.com, y club@hispalis4x4.com

CONCENTRACION NACIONAL CANTABRIA

Organizado por Cantabria Tracción 4x4, pretende ser una gran cita para el Mioño. Durante el fin de semana habrá múltiples actividades por los montes cercanos de diferente dificultad. Ademas habrá inscripciones a partir del viernes 17. Precio: 20 euros por persona, no-stop, consumición para el sábado a la noche, comida para el domingo, libro de ruta, premios y regalos. La inscripción se realizará mediante ingreso bancario en el Banco Santander de cuenta 0049 4899 31 2795240851 a nombre de CANTABRIA TRACCION. El justificante de pago se entregará con la admisión de participantes el viernes por la tarde o sábado por la mañana. Una vez hecho el ingreso se ruega confirmación telefónica. Organiza: Cantabria Tracción 4x4 y Mioño. Tfn. de contacto: 666 497 652 y 600 458 095. E-mail: club@cantabriatraccion4x4.com. Fax: 944.837.930. Web: www.cantabriatraccion4x4.com



Como Entidades Colaboradoras:

Principalmente a la organización de rutas
tanto en sus propios vehículos, como
experiencia, y podéis contactar con
EMBLO

o.es - www.elcastanar4x4.com

arios de un todo terreno de la marca
para ellos. Contactar en:
om - www.kiariders.com

junto a las dunas de Merzouga, gestio-
s clásicos de parada en las travesías al
an, nos envía la siguiente carta de pre-

Marruecos, tanto en montaña como en
junto a las dunas de Merzouga, tiene
alquier información o reserva;

Gaga Travel

radoras, **HISPALIS 4X4**. Es un club
de altruista y base en la provincia de
de nuestra afición al mundo del T.T. en
o siempre el medio ambiente.

ño por la geografía andaluza, te espe-
@hispalis4x4.com.



Novedades de

Insa Turbo, nos envía
nota de las novedades
que jalonan su nuevo
catálogo, como los prepa-
rados para competición,
special tracks o sahara
competition con flancos
reforzados. Los neumáti-
cos Insa Turbo son neu-
máticos renovados, que
cuentan con las mismas
homologaciones que los
neumáticos nuevos. Miles
de personas en todo el
mundo ya los han proba-
do en montes, desiertos,
pantanos, e incluso, para
los trabajos más duros.

ABRIA 4X4 :18 y 19 de Marzo de 2006.

er una gran fiesta del todo terreno a nivel nacional en la localidad de
vidades como pruebas de trial, slalom, ruta nocturna y travesías
más fiesta el sábado con pantalla de video 4x4. Se recibirá a los
persona. La inscripción incluye bolsa con comida para el sábado

comida del
ción se
tander nº
CANTA-
á en la
abado por
marlo vía
o Aventura



Marruecos Gran Sur del 7 al 16 de abril de 2006



Inscripciones en:
www.cantabriatraccion4x4.com o en el tño. 666 49 76 52



Insa Turbo

como las minas. Además disponemos de una nueva gama de neumáticos reforzados de competición como la SPECIAL TRACK o la SAHARA COMPETITION (con flancos reforzados). Para ver todas las novedades, o si quiere recibir más información, puede visitar nuestra Web: www.insaturbo.com O contactarnos en el número de teléfono 965 49 56 76, para facilitarle el distribuidor más cercano.

Ofertas de Salman PSL

Salman PSL, nuestra entidad colaboradora en estas navidades, se trata de un descuento para los miembros de Clubs y Asociaciones legalmente constituidas, en ambos casos referidas a la AUTT y para Clubs y Asociaciones de la AUTT y para Clubs y Asociaciones de la AUTT. Mas informacion en www.4x4.tt

Actividades de invierno con WP

TRAVESÍA INVERNAL CON WP. Días 2 y 3 de la provincia de Castellón y los montes de la zona. Los grupos que estamos seguros harán las rutas que requieren la pericia del piloto y copiloto. Los grupos WP recorrerán diferentes rutas las cuales serán guiadas por la ayuda y medios de los componentes de los grupos. El funcionamiento de nuestro GPS y adquisición de datos. En cada grupo siempre habrá un miembro de WP. Al final de cada día todas las rutas nos llevarán al mismo punto de partida que nos han ocurrido durante el día. Por persona 10 Euros por participante. Niños consultar con el organizador. Desayuno, almuerzo y comida. Para más información: mail.aventuraverdett@terra.es

Seleccionados para la G4

Ya hay finalistas españoles para las Selecciones Nacionales. Mónica Aguilera y Gabriel Maldonado finalistas en la categoría de fin de semana en Les comes, Manresa. Los tres dominio en una dura y reñida competición de fuerza, habilidad y resistencia en pruebas de velocidad, auxilios, trabajo en equipo y, por supuesto, en los tres representantes de cada una de las categorías. Los tres acudirán a las pruebas de selección el 3 de enero y el 4 de febrero de 2006, en Eibar. Será una persona, que será quien representará a España en la Selección Nacional, la habilidad al volante de los coches. Los tres de Eric, Mónica y Gabriel garantizan de ganar la final en la más grande competición de la categoría en Bangkok (Tailandia) el 23 de abril de 2006. La competición de cuatro etapas, 4 países, 2 continentes y 1000 kilómetros en lo que se puede considerar el Campeonato del Mundo.

Presentación de nuevos productos de Hella

El pasado 15 de diciembre, en las instalaciones de Hella, tuvo lugar la presentación de los nuevos productos de Hella. El acto dio comienzo con una visita a las instalaciones que Hella posee en España. Después de la visita, en la que tuvo lugar una presentación corporativa de la empresa en la que participó también el presidente de la AUTT, para seguir con la parte central del acto que fue la presentación de los nuevos faros que añade Hella a su ya extenso catálogo.

Un coloquio entre los asistentes sirvió para finalizar un acto que resulto muy interesante tanto por el montaje como por la calidad de lo exhibido, y del que daremos más detalles en el próximo número de la revista.



adora (una de las mas antiguas), nos envia una oferta especial de
del 50% sobre sus tarifas de alojamiento oficiales a todos los
tituidas en España, así como a particulares que tengan páginas
a contenidos de 4x4. La oferta se amplía a un 60% para socios
es que sean Entidades Colaboradoras de la AUTT.

on Aventura Verde

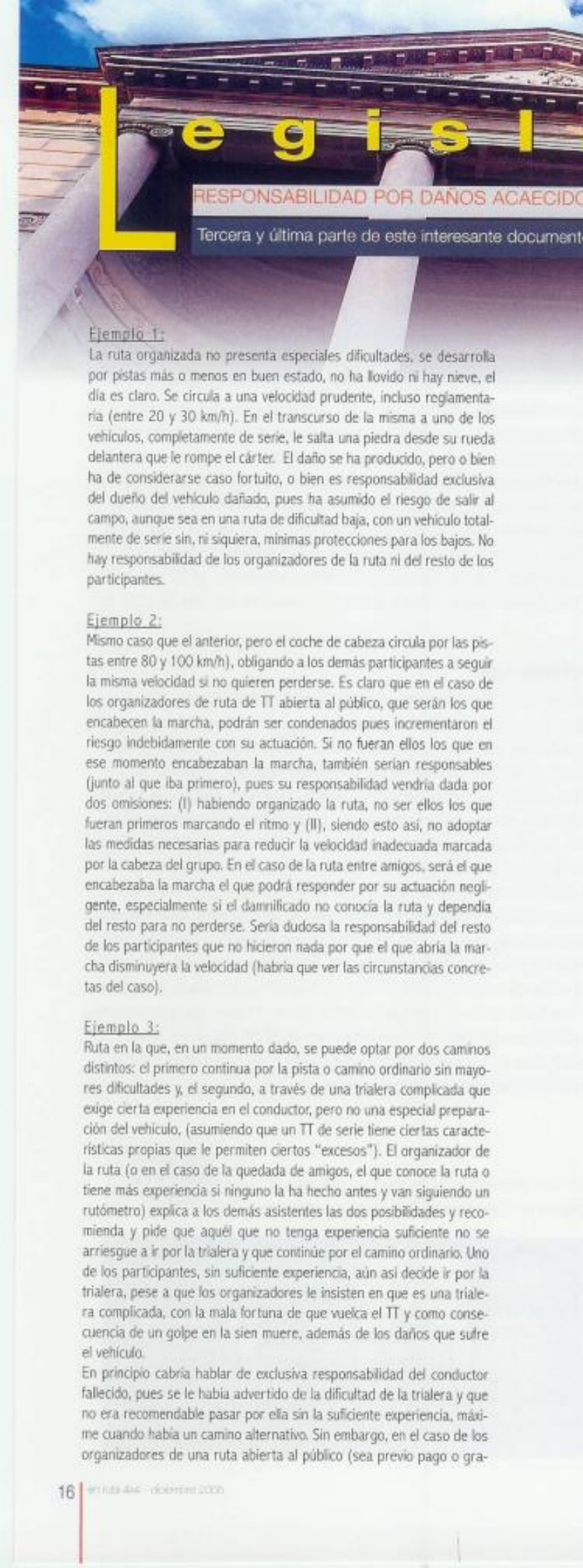
9 y 30 de enero Divertida travesía que realizaremos por el norte
del Bajo Aragón. Para esta ocasión hemos incluido nuevos
delicias de todos los participantes, ya que para superarlos
Los participantes se dividirán en varios grupos, siguiendo los
les presentaran diferentes dificultades que deberán superar con la
de ese equipo. Una excelente oportunidad para conocer mejor el
quir mayor experiencia en la navegación por satélite. Cerca de los
la organización para dar ayuda en caso necesario. Al finalizar el
no hotel en donde podremos contarnos las diferentes anécdotas
recio. El precio de esta travesía es. 30 Euros por vehículo, 90
r. El precio incluye. Desayuno, comida campestre, cena, aloja-
final listado de WP. Seguros RC, Mas información 964 521255 e-

challenge

ecciones Internacionales del Land Rover G4 Challenge. Eric Vila,
ueron los mejores en la Selección Nacional, celebrada el pasado
. Eric Vila, Mónica Aguilera y Gabriel Maldonado, impusieron su
ción, en la que 15 jóvenes de diferentes regiones midieron su
de orientación, natación, escalada, bicicleta, mecánica, prime-
puesto, conducción todoterreno. En la Selección Nacional se eli-
o de los 18 países participantes en el G4 Challenge 2006, siem-
bre (Eric), la mejor mujer (Mónica) y el segundo mejor, hombre o
Selecciones Internacionales, que se celebrarán entre le 29 de
stnor Castle, Inglaterra. En este evento, de cada trío sólo queda-
ente a cada país participante. Por lo demostrado en la Selección
Land Rover, la capacidad física, la inteligencia y la personalidad
antemano que España tendrá un magnifico candidato al triunfo
aventura, el G4 Challenge de Land Rover. El gran reto comenzará
2006 y terminará en Tupiza (Bolivia) el 20 de mayo. En total,
28 días de competición, 134 vehículos y 18 corazones a tope,
peonato del Mundo de la Aventura.

ar una presentación de nuevos productos.
osee en Tres Cantos (Madrid), a continua-





Legisla

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS ACERECIDOS

Tercera y última parte de este interesante documento

Ejemplo 1:

La ruta organizada no presenta especiales dificultades, se desarrolla por pistas más o menos en buen estado, no ha llovido ni hay nieve, el día es claro. Se circula a una velocidad prudente, incluso reglamentaria (entre 20 y 30 km/h). En el transcurso de la misma a uno de los vehículos, completamente de serie, le salta una piedra desde su rueda delantera que le rompe el cárter. El daño se ha producido, pero o bien ha de considerarse caso fortuito, o bien es responsabilidad exclusiva del dueño del vehículo dañado, pues ha asumido el riesgo de salir al campo, aunque sea en una ruta de dificultad baja, con un vehículo totalmente de serie sin, ni siquiera, mínimas protecciones para los bajos. No hay responsabilidad de los organizadores de la ruta ni del resto de los participantes.

Ejemplo 2:

Mismo caso que el anterior, pero el coche de cabeza circula por las pistas entre 80 y 100 km/h), obligando a los demás participantes a seguir la misma velocidad si no quieren perderse. Es claro que en el caso de los organizadores de ruta de TT abierta al público, que serán los que encabezan la marcha, podrán ser condenados pues incrementaron el riesgo indebidamente con su actuación. Si no fueran ellos los que en ese momento encabezaban la marcha, también serían responsables (junto al que iba primero), pues su responsabilidad vendría dada por dos omisiones: (I) habiendo organizado la ruta, no ser ellos los que fueran primeros marcando el ritmo y (II), siendo esto así, no adoptar las medidas necesarias para reducir la velocidad inadecuada marcada por la cabeza del grupo. En el caso de la ruta entre amigos, será el que encabezaba la marcha el que podrá responder por su actuación negligente, especialmente si el damnificado no conocía la ruta y dependía del resto para no perderse. Sería dudosa la responsabilidad del resto de los participantes que no hicieron nada por que el que abría la marcha disminuyera la velocidad (habría que ver las circunstancias concretas del caso).

Ejemplo 3:

Ruta en la que, en un momento dado, se puede optar por dos caminos distintos: el primero continua por la pista o camino ordinario sin mayores dificultades y, el segundo, a través de una trialera complicada que exige cierta experiencia en el conductor, pero no una especial preparación del vehículo, (asumiendo que un TT de serie tiene ciertas características propias que le permiten ciertos "excesos"). El organizador de la ruta (o en el caso de la quedada de amigos, el que conoce la ruta o tiene más experiencia si ninguno la ha hecho antes y van siguiendo un rutómetro) explica a los demás asistentes las dos posibilidades y recomienda y pide que aquél que no tenga experiencia suficiente no se arriesgue a ir por la trialera y que continúe por el camino ordinario. Uno de los participantes, sin suficiente experiencia, aún así decide ir por la trialera, pese a que los organizadores le insisten en que es una trialera complicada, con la mala fortuna de que vuelca el TT y como consecuencia de un golpe en la sien muere, además de los daños que sufre el vehículo.

En principio cabría hablar de exclusiva responsabilidad del conductor fallecido, pues se le había advertido de la dificultad de la trialera y que no era recomendable pasar por ella sin la suficiente experiencia, máxime cuando había un camino alternativo. Sin embargo, en el caso de los organizadores de una ruta abierta al público (sea previo pago o gra-



tuita), podrían tener cierta responsabilidad (aunque claramente se aplicaría la teoría de la concurrencia de culpas, con la correspondiente minoración de la responsabilidad de los organizadores), pues el juez o tribunal podría entender que, por el hecho de ser organizadores de la ruta, deberían haber impedido que el fallecido bajara por la trialera y, en última instancia, haber desistido de ir por esa vía, haciendo que todos los participantes fueran por el camino ordinario y más seguro. En el caso de la ruta entre amigos, sería muy dudoso que se le pudiera exigir responsabilidad al más experto (siempre que hubiera realizado las advertencias antes indicadas), pues en este caso él, decidió ir por la trialera y advertir a los demás que no lo hicieran si carecían de experiencia suficiente, pero su responsabilidad, en principio, no debería ir más allá de la advertencia (no creo que estuviera obligado a desistir él mismo de bajar por la trialera para disuadir al fallecido de hacerlo).

Ejemplo 4:

Mismo caso que el anterior pero, o se baja por la trialera, o no hay camino alternativo. En la publicidad de la ruta no se advertía de la dificultad de la misma. En el caso de la quedada entre amigos, ninguno había realizado la ruta antes y el rutómetro solo especificaba que había una trialera, pero no que era especialmente difícil. Llegado el momento, uno de los participantes en la ruta, con poca experiencia, manifiesta sus dudas sobre su capacidad o experiencia para pasar la trialera con éxito. Los organizadores, le animan a que lo intente o incluso, le dicen, que no hay otra forma de pasar y que si no baja tendrá que dar la vuelta. En el caso de la quedada entre amigos, ocurre lo mismo. Finalmente se decide a bajar la trialera y ocurre el mismo desgraciado incidente.

Es evidente que en todos los casos los organizadores de la ruta serán responsables por los daños y perjuicios. En el caso de los amigos, aquéllos con experiencia, serán responsables solidariamente, quedando exonerados de responsabilidad (en principio) los participantes que, estando en las mismas circunstancias que el fallecido, tuvieron éxito al pasar la trialera. En este caso, la actuación diligente habría sido, o bien que dieran la vuelta todos, o bien que el organizador o alguno de los amigos con experiencia, se ofreciera a bajar él la trialera con el vehículo del fallecido, pues aunque el coche tuviera capacidad para bajarla sin problemas, la inexperiencia del conductor fue determinante para que ocurriera el accidente. Una cuestión adicional: en caso de que el organizador o el "amigo experto" causara algún daño al vehículo al hacer la trialera, lógicamente podrá responder de los daños materiales si se demuestra que no puso toda la diligencia debida.

Ejemplo 5:

Ruta en la que hay barro y uno de los coches se queda atascado. La organización de la ruta no lleva winch, pero sí uno de los asistentes que se ofrece a sacar el coche atascado. La organización se desentende del asunto y las operaciones de desatascos las dirige un tercer participante que dice tener experiencia (el dueño del winch nunca lo ha usado, pues se lo acaban de instalar). En las labores de desatascos se rompe el cable, que posteriormente se demuestra estaba medio pelado, y el "latigazo" secciona la mano del hijo de 8 años del dueño del coche atascado. No habían puesto manta en el cable.

Serán responsables solidarios (es decir, todos y cada uno de los implicados, por todos los daños indemnizables): el padre del niño, por no alejar a su hijo del peligro. La organización de la ruta, por no llevar herramientas de desatascos o winch y desentenderse del asunto. El

dueño del winch por no tenerlo en buen estado (salvo que demuestre, como en este caso, que lo acababa de comprar e instalar y confiaba en su buen estado pues, al ser nuevo, no le debería ser exigible su comprobación previa). El tercero que dirigía la operación por no poner manta en el cable, no cerciorarse de que no había nadie en la trayectoria del cable en el supuesto de rotura y por no comprobar el estado del winch antes de empezar la maniobra. El taller que instaló el winch y, en su caso, la tienda que lo vendió. Si era defecto de fábrica, el fabricante del aparato.

En fin, como se puede comprobar, la casuística es múltiple y, en función de las circunstancias, del caso concreto, las responsabilidades recaerán o no en unas personas u otras.

Cabe concluir que, teniendo presentes los cuatro elementos que deben concurrir para la existencia de responsabilidad extracontractual, debe ponerse siempre la mayor diligencia posible y aún más, analizando la situación y sus circunstancias y extremando todas las precauciones de forma que, incluso aquello que sea improbable que pueda pasar, se tenga en cuenta para evitar un eventual daño.

RESPONSABILIDAD PENAL Y ADMINISTRATIVA

Solo una breve referencia a este tipo de responsabilidades:

- En cuanto a la responsabilidad penal, el responsable es el autor del hecho: veo que por la pista va una viejecita con su burro y, a pesar de ello, acelero de forma temeraria, cojo un charco, me falla el autoblocante trasero del Cherokee, hago un trompo a la altura de la viejecita y vuelco encima de ella matándola. Yo soy el único responsable.

- En cuanto a la responsabilidad administrativa (vamos seis coches por Castilla-La Mancha) y nos para el Seprona. ¿Quién paga la multa? Pues depende de lo que diga la norma. Si es ruta organizada, seguramente el organizador, sin perjuicio de la responsabilidad de todos los participantes (es decir todos, pero el organizador, según lo que establezca la norma, podrá sufrir una multa superior). Si es una ruta de amigos, todos pagaremos la multa. Si vamos cinco, pero uno tira una encina porque se choca contra ella, pues la multa la pagará seguramente el que se ha chocado...

En ambos casos (responsabilidad penal y administrativa), rigen los siguientes principios:



- Principio de autoría: es responsable el que comete la acción ilícita, sin que pueda imputársele a un tercero no causante del mismo (excepción del dueño del coche que no identifica al conductor que cometió la infracción administrativa. En este caso lo que hay es una presunción legal de ser el dueño del vehículo el responsable, salvo que se demuestre lo contrario).

- Principio de tipicidad y legalidad: la infracción o delito, así como la sanción o pena, deben estar establecidos como tales por una norma con rango de ley.

- Principio de "non bis in idem": nadie puede ser sancionado dos veces por un mismo hecho (por ejemplo, en el caso de la encina, si te sancionan administrativamente, no te pueden condenar por delito ecológico y viceversa).

- Algunos principios adicionales cuyo tratamiento ahora carece de sentido (audiencia previa, presunción de inocencia...)

SENTENCIAS CONCRETAS

Para finalizar esta nota, voy a hacer una breve referencia a alguna de las sentencias revisadas que o bien son aplicables al caso concreto, o bien se han comentado en la lista de correo de la AUTT y han generado precisamente esta nota, por lo que tienen cierto interés para los asociados.

Sentencia Audiencia Provincial núm. 155/1995 Soria, de 20 noviembre. Rollo de Apelación núm. 195/1995. Jurisdicción: Civil. Ponente: Ilmo. Sr. D. Miguel Angel de la Torre Aparicio.

Supuesto de hecho: recurso de apelación, interpuesto por los demandados don Florencio I. A. y la Cia. de seguros «Mapfre», contra la sentencia que les condena a pagar al Estado la cantidad de 239.002 Ptas. en concepto de responsabilidad civil extracontractual (arts. 1902 y 1905 del Código Civil) por los daños causados en el vehículo de la Guardia Civil PGC-6693-T a consecuencia de la irrupción de una vaca, propiedad del señor I. A., en el camino o pista forestal por el que circulaba el vehículo oficial.

Fallo de la Audiencia Provincial: admite parcialmente el recurso por existir concurrencia de culpas, apreciando que la responsabilidad

del dueño de la vaca es del 70% de la producción del daño al coche de la GC y del conductor del TT en un 30% por ir a 60 km/h por una pista en la que sabía que había ganado suelto. En consecuencia, las 239.002 pesetas de indemnización se reducen en un 30% (parte de la culpa imputable al agente de la GC que conducía).

Aclaraciones: conforme al artículo 1905 del Código Civil: "El poseedor de un animal, o el que se sirve de él, es responsable de los perjuicios que causare, aunque se le escape o extravíe. Solo cesará esta responsabilidad en el caso de que el daño proviniera de fuerza mayor o de culpa del que lo hubiese sufrido."

Sentencia Audiencia Provincial núm. 134/1998 Badajoz (Sección 1ª), de 16 abril. Rollo de Apelación



núm. 83/1998. Jurisdicción: Civil. Ponente: Ilmo. Sr. D. Jesús Plata García.

Supuesto de hecho: Es objeto de reclamación el importe de los daños sufridos por el vehículo propiedad del actor y con motivo de la operación de rescate ulterior a accidente de tráfico por éste sufrido; daños producidos por la deficiente actividad que se imputa a la firma comercial «Grúas Hervás», la que, al realizar las operaciones oportunas a estos efectos, permitió que el vehículo en un número no determinado de ocasiones volviera a caer en el barranco del que se pretendía extraer; la responsabilidad de la aseguradora dimanaria de la Póliza concertada que la obligaba en aquel sentido, hecho este último sobre el que no surge controversia. En primera instancia la demanda fue desestimada.

Fallo de la Audiencia Provincial: admite parcialmente el recurso, condenando a la aseguradora de la compañía de grúas involucrada, a pagar el 30% de los daños totales del vehículo rescatado.

Aclaraciones: se había demostrado que el vehículo cayó al barranco en más de una ocasión y durante las tareas de extracción del vehículo por lo que se entendió la existencia de una actividad culposa o negligente y, por ende responsable, del "gruista". El coche ya se había caído al barranco como consecuencia de un accidente de tráfico, pero las maniobras de rescate ocasionaron daños adicionales al vehículo que, aunque no pudieron identificarse separándolos de los producidos por el accidente en sí mismo, el tribunal consideró que representaban un 30% del total de los daños sufridos.

Sentencia Audiencia Provincial núm. 178/2000 Pontevedra (Sección 2ª), de 25 mayo. Recurso de Apelación núm. 198/1999. Jurisdicción: Civil. Ponente: Ilmo. Sr. D. Jaime Esain Manresa.

Supuesto de hecho: En la época analizada del año 1995 el Club de Actividades Subacuáticas García Alen de Vigo, afiliado a la Federación Gallega de Actividades Subacuáticas, ejercía como Escuela Delegada de la Escuela Gallega de Buceo de la referida Federación (FEGAS), teniendo ésta suscrita con la aseguradora Axa póliza de responsabilidad civil —en vigor— que se extendía a los clubes afiliados y que cubría en particular siniestros acaecibles en actividades de iniciación y sesiones de entrenamiento. El concreto día 2-9, José Alfonso M. L. acababa de terminar —el 26 de agosto— curso federativo de buceador de primer nivel o una estrella, siendo avisado a su casa por el Secretario de la Escuela para realizar en la Ría de Vigo una salida organizada y controlada por García Alen. Dicha salida práctica —imprescindible para poder acceder a cursos superiores— constituía actividad dirigida y controlada por el Grupo García Alen, Escuela Delegada de la Federación, conformando José Alfonso un grupo de tres buceadores de igual titulación mínima, estrechamente dirigido por buzos guía y escoba, con apoyo de embarcación en superficie, y presencia coordinadora del Director de la Escuela Gallega. Se acredita que era una de las misiones principales de ambos buceadores especializados acompañantes comprobar en todo momento la presencia en el grupo de los tres buceadores de una estrella. El infortunado suceso tuvo lugar cuando José Alfonso fue perdido de vista por los antedichos responsables, deduciéndose de la prueba pericial médico y técnica que, en consiguiente



www.navegant.es4x4.com



situación de soledad y en el intento de ascender a la superficie, José Alfonso equivocó la maniobra, sufriendo sobrepresión pulmonar que le produjo edema pulmonar agudo, y consiguiente muerte por asfixia.

Fallo de la Audiencia Provincial: la Audiencia Provincial confirma la sentencia de primera instancia cuyo fallo era: «Que estimo parcialmente la demanda interpuesta por la procuradora de los Tribunales señora B. B., actuando en nombre y representación de doña Digna Catalina L. R., en contra de Eutimio R. B., José Ramón P. G., Carlos F. C., Vicente Benito F. S., Federación Gallega de Actividades Subacuáticas (FEGAS), Grupo García Alen y Cia. de Seguros Axa, SA y en su virtud condeno a Carlos



NAVEGANTES
TODOTERRENO

siguenos en internet

F. C., Vicente Benito F. S., Federación Gallega de Actividades Subacuáticas, Grupo García Alen y Cía. de Seguros Axa, SA, a que abonen a la actora de forma conjunta y solidaria la cantidad de doce millones de pesetas, más los intereses legales, absolviendo al resto de los demandados de las pretensiones deducidas en su contra."

Aclaraciones: se condena al club de buceo que organizó la salida, a la federación de buceo de la que el club era asociado como escuela delegada federativa y a los buceadores monitores acompañantes, al haberse acreditado que —aunque, por su puesto, no pueden responder de la posterior maniobra falsa de José Alfonso— su pérdida de control sobre el anterior propició el desarrollo de la situación apurada subsiguiente. Al club y a la federación se les hace responsables por responsabilidad "in eligendo" y/o "in vigilando", respecto de los buceadores expertos que acompañaban al grupo.

Sentencia Audiencia Provincial núm. 193/1999 Vizcaya (Sección 5ª), de 15 marzo. Recurso de Apelación núm. 271/1997. Jurisdicción: Civil. Ponente: Ilma. Sra. Dª Leonor Angeles Cuenca García.

Supuesto de hecho: reclamación de daños y perjuicios por fallecimiento del hijo del actor como consecuencia de accidente en excursión de montaña en el que concurrían las siguientes circunstancias: era indiferente el monte concreto, pues el lugar no influyó; a consecuencia del accidente falleció Francisco R., quien ese día junto con sus amigos Julio José G. y Alberto R., quien contaba con sobrada experiencia en materia de montañismo, estando federado, frente a la inexperiencia de los otros dos quienes era la primera vez que escalaban, se trasladan a uno de los montes de Abarte, y cuando, tras ascender, Francisco R. estaba descendiendo con la ayuda y dirección de Alberto R., se produce el fatal desenlace, cuya causa se encuentra, tal y como relata éste a los pocos días de ocurrido el siniestro ante la policía, en que «yo me encontraba asegurando y Francisco bajando cuando se acabó la cuerda y se salió del ocho, esto es un aparato con el que se asegura. La vía que estábamos haciendo sería de grado 5 más ó 6 A, esto no influye para lo que nos encontrábamos haciendo ya que se trataba de bajarle. Al llegar a una especie de repisa, a la cual se sube para iniciar el ascenso o se llega en la bajada, y que tiene acceso a pie, me venció el peso y al quedar poca cuerda, tenía 55 metros, se escapó del aparato y con las manos no pude bloquearla».

Fallo de la Audiencia Provincial: se condena a la aseguradora del montañero con experiencia a pagar la correspondiente indemnización por entender que había responsabilidad extracontractual por negligencia del mismo.

Aclaraciones: la Audiencia condena a la aseguradora del montañero con experiencia porque cabe concluir que sí medió negligencia suficiente para ser merecedora de reproche civil, por cuanto que si bien es cierto que la víctima era una persona mayor de edad, y que es de conocimiento común que el alpinismo o al menos la escalada es un deporte de riesgo que entraña peligro, y es obvio que ello lo asumió, también lo es que confiaba en la experiencia y profesionalidad de su amigo Alberto R., quien si debe responder, no es por el riesgo en sí de este deporte y porque él fuera el asegurador, pues lo que está claro es que el descenso en la escalada no se empleó la técnica del rappel (que implica actuación individual) ya que ello no se compagina con la forma en que ocurrió el siniestro, aunque es cierto que a ella se refiere en cuanto a su terminología el atestado policial y el testigo señor G., respecto de lo cual no debemos olvidar que aquél recoge las declaraciones de éste, quien carece de experiencia y quien al declarar en el presente proceso aunque emplea de nuevo tal expresión, describe el accidente al contestar, como el señor R., negando que fuera la técnica empleada para el



descenso la del *rappel*, lo que confirma el perito señor E., quien dice que lo que se estaba realizando en el momento del siniestro era «un descuelgue», lo que implica la colaboración entre el que desciende, esto es la víctima y el asegurador, el señor R., quien como experto debió procurar que el material empleado para tal actividad fuera el adecuado, pues siendo cierto que «el ocho», como bien razona la juzgadora «a quo», no es una medida de seguridad sino es un elemento técnico para controlar por el asegurador la velocidad del deslizamiento de la cuerda que pasada por un andaje sito en el alto de la pared, a través de él se pasa, controlando así a modo de un sistema de polea el descenso del escalador que lleva la cuerda sujeta al arnés, y que exige se tenga en cuenta que la cuerda sea la adecuada en función de la longitud de la pared, y que en atención al peso del escalador o su experiencia si fuera preciso se adoptara algún tipo de medida especial de seguridad (amarre del extremo libre de la cuerda que se ha pasado por el ocho, a una roca o elemento fijo).

Y es esta ausencia de medidas de seguridad y la escasa longitud de la cuerda lo que motivó el accidente de autos, pues no tuvo en cuenta el señor R. el peso del fallecido, entre 85 ó 90 kilos a los que alude en su declaración y más concretamente 86 kilos según se deduce del examen de la autopsia, y que la inexperiencia de su amigo aconsejaba extremar las precauciones, tal y como se hace en las escuelas de escaladas o rocódromos a los que alude el perito en su informe, pues debió prever que el ritmo acompasado que exige en el descenso esta técnica es difícil de conseguir por quien no tiene experiencia, no pudiendo decirse que porque se encordara a su amigo, la víctima asumía sin más su falta de diligencia, pues no estamos ante dos personas en igualdad de condiciones de decisión, sino ante una persona experta y otra no, quien difícilmente puede cuestionarle lo adecuado o no de la técnica o del material empleado, ni minimizar el riesgo que se incrementa ante la inexperiencia.

Madrid, 19 de junio de 2002

Juan Luis Delgado Domínguez
Abogado



EN 2002 PUBLICAMOS LA GUÍA 4X4 DE N

EN 2003 CONTINUAMOS CON LA GUÍA 4X4

EN 2004 SEGUIMOS CON LA GUÍA 4X4 SU

AHORA REGRESAMOS DE TÚNEZ

GUÍA 4X4 DE TÚNEZ

VIAJAMOS PA

NOSOTROS NOS OCUPAMOS

Y EN 2006...

¿MONTAÑA?

¿ARENA?

¿ÁFRICA?

¿EUROPA?



Gracias al patrocinio de:



TOYOTA

Y a la c

MARRUECOS

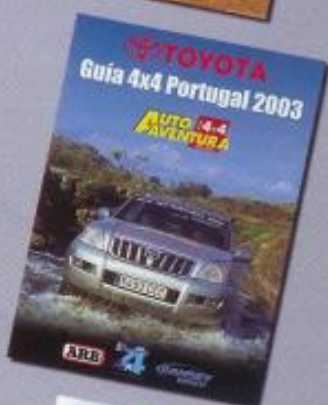
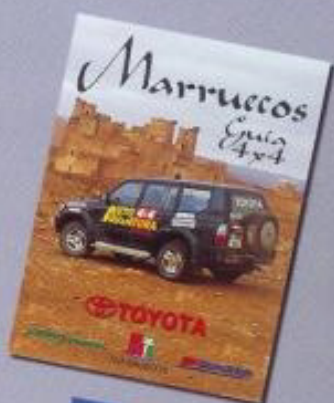
4 DE PORTUGAL

R DE FRANCIA

X4
IEZ

RA TÍ

DEL RUTÓMETRO, TU SÍGUELO



12%

de descuento
para socios



colaboración de: **BFGoodrich**
fun is not a straight line.

Promys
4x4
ACCESORIOS