

SAME PLACES, NEW ADVENTURE

ARGENTINA - CHILE



Escalofríos de envidia

¡Cuánto camino recorrido! Al desafío lanzado hace poco más de un año no le faltaba audacia. Este correspondía perfectamente al temperamento del Dakar, que se mostró a la altura de las circunstancias al renacer tras haber sido maltratado: la perseverancia y la resistencia frente a la adversidad son valores que se inscriben en su patrimonio genético. Hoy podemos afirmar que la prueba trasatlántica impuesta al rally se realizó con la energía suficiente y la flexibilidad necesaria. Fueron la magnitud y el poder de fascinación del Dakar lo que le permitió navegar con tanta facilidad en tierras desconocidas. En la primera edición que se organizó en América del Sur, los competidores fueron conquistados por la gente y los paisajes que allí encontraron. Argentinos y chilenos también quedaron encantados con esta competencia, que fue esperada con curiosidad y con la cual escribieron un pedazo de su historia.

Es con gran orgullo que recibimos de las autoridades argentinas y chilenas, la confianza depositada ya que quisieron comenzar los festejos del bicentenario de su independencia con la largada del Dakar. Ahora, los equipos de la organización y los diferentes servicios implicados experimentan métodos de trabajo que se ultiman con el correr de los meses, tanto a nivel nacional como provincial. Las visitas realizadas en las últimas semanas, de Pekín a Barcelona, de Tokio a Mendoza, nos confirman que el idioma del Dakar sigue como siempre incitando tan intensamente a los aventureros de todo el mundo. Las dunas del desierto de Atacama provocan en todos escalofríos de sana envidia.

Etienne Lavigne
Director del Dakar

SAME PLACES, NEW ADVENTURE

ARGENTINA - CHILE

Argentina, Chile ... ellos piden más

Marc Coma (ESP), vencedor del Dakar 2009, categoría motos

“América del sur es una ocasión única de tener otros terrenos para vivir lo mismo. Estoy muy contento en volver, en especial porque soy el único vencedor del Dakar en América del sur y pretendo seguir siéndolo”



Giniel De Villiers (AFS), vencedor del Dakar 2009, categoría autos



“Fue un verdadero Dakar. El apoyo del público fue extraordinario y el impacto de la gente, increíble. No estamos acostumbrados a ver esto en este deporte. Y por otra parte, prefiero cuando hay gente”

Firdaus Kabirov (RUS), vencedor del Dakar 2009, categoría camiones

“El descubrimiento de rutas y de paisajes que no había visto nunca, es el placer que se agrega a mi éxito. La idea de seguir en Argentina y en Chile me gusta mucho”





SAME PLACES, NEW ADVENTURE
ARGENTINA - CHILE

CALENDARIO

Este año todas las verificaciones se llevarán a cabo en Buenos Aires

15 mayo al 15 de julio 2009: Período de inscripción para los participantes

Fín de noviembre 2009: Embarque de los vehículos europeos

30 y 31 de diciembre 2009: Verificaciones administrativas y técnicas en Buenos Aires

1 de enero 2010: Briefing y podium de largada

2 al 16 de enero 2010: Rally Dakar en Argentina y en Chile

9 de enero 2010 : día de descanso en Antofagasta

17 de enero 2010 Podio de llegada en Buenos Aires

RECORRIDO 2010: DESAFÍO EN LA ARENA

El tríptico trazado para el Dakar 2010 en tierras argentinas y chilenas promete a cada perfil de piloto una secuencia adaptada a sus cualidades. La prolongada estadía en el desierto de Atacama será el momento culminante de un recorrido de 9000 kilómetros a través del continente sudamericano. Pero el equilibrio general del recorrido, con diversas dificultades, impone a todos, regularidad y vigilancia hasta el final.

Primer acto: encontrar el tempo justo

Hablar de entrada en la materia minimizaría el tenor de las tres primeras etapas del Dakar 2010. Los días serán largos, y no sólo en los enlaces. En algunas especiales consecuentes, los mejores pilotos tendrán la ocasión de tomar posiciones a partir de las cuales podrán capitalizar. La tierra firme será propicia para las proezas técnicas de los expertos de la trayectoria. Sin embargo, deberán convertir rápidamente sus talentos para abordar las primeras pequeñas dunas de arena blanca, que encontrarán en cercanías de Fiambalá.

Segundo acto: ¡las dunas de Atacama!

Los que ya visitaron el Paso San Francisco en el 2009 volverán pero esta vez en sentido inverso. La ruta que lleva hacia allí, conocida como una de las más bellas del mundo, servirá de entreacto antes de lanzarse a la detallada exploración del desierto de Atacama. Las tierras más áridas del mundo, que los competidores descubrirán esta vez hasta la ciudad de Iquique, serán escenario del cruce de la frontera. Durante cinco etapas, con una jornada de reposo en Antofagasta, los pilotos y sus equipos realizarán una inmersión en el norte chileno, donde predominará el kilometraje fuera de pista. Se trata, sin equívocos, de la parte más difícil y larga del rally, con enlaces muy reducidos: el cronómetro no para nunca.

Tercer acto: la ruta de contrastes

Ahora, el cambio de decorado es diario. Si hay una sola palabra para hablar de arena, durante el trayecto de regreso hacia Buenos Aires se experimentarán todos los tipos de suelo, de la duna a la llanura, pasando por la ruta arenosa presente en las colinas de la provincia de Mendoza. Dejando atrás la Cordillera de los Andes, los paisajes, pero también los contrastes atraparán a los competidores. En esta última parte, dos etapas son lo suficientemente largas y exigentes para provocar diferencias significativas. En el momento en que el desgaste entre en escena, las posiciones ya no quedarán fijadas.

REGLAMENTO 2010 : EL TALENTO EN PRIMER LUGAR

Este año, los organizadores del Dakar quisieron reequilibrar la reglamentación técnica en las categorías auto y moto. Algunos vehículos a gasolina beneficiaran de una ayuda que les permitirá compensar la diferencia que existe con la tecnología diesel líder en este ámbito. Para los dos ruedas, se perfila para el 2011 la decisión de integrar un escenario reservado para las motos de máximo 450cc permitirá que los pilotos queden en igualdad de condiciones. La medida será efectiva en parte en el 2010.

Motos: con igualdad de armas

Desde hace algunos años, hay cada vez más pilotos avanzados que ganan especiales o que aparecen en el Top 10 al mando de motos de menos de 450cc. Al mismo tiempo, las pequeñas cilindradas se han incrementado considerablemente y representan más del 40 % de los inscriptos en el Dakar 2009. Las 450cc más accesibles financieramente, más confiables que sus mayores de generaciones anteriores y adaptadas ahora a las exigencias del rally-raid, tienen aún un déficit de resultados que las priva de las ambiciones mayores. Esta diferencia será totalmente eliminada para el Dakar 2011, donde únicamente se aceptarán motos equipadas con motores de menos de 450cc.

En 2010, una brida para los amateurs de categoría de más de 450cc

Para alcanzar este objetivo de igualdad entre los competidores, lo que aumentará la cantidad de potenciales pretendientes a la victoria, se adoptó una medida transitoria para el Dakar 2009. Conscientes de la importante cantidad de competidores que ya tienen motos que superan los 450cc, los organizadores decidieron aceptarlos para esta edición, con la obligación de instalar una brida que reduzca la potencia del motor. Esta brida, diseñada para limitar la performance de las 450cc, la entregará la organización del rally.

Los campeones en 450cc

La disposición anterior apunta solamente a apoyar a los pilotos amateurs que quieran alinearse en el rally. Esto no se aplica a los profesionales y semi-profesionales, por lo que posteriormente se publicará una lista. Los ganadores en potencia estarán obligados así a subirse, desde el 2010 a una moto de menos de 450cc. Con igualdad de armas, desempatarán en cuanto a las cualidades que definen a los campeones de la disciplina: resistencia física, pilotaje, navegación.

SAME PLACES, NEW ADVENTURE

ARGENTINA - CHILE

Autos: una manito para los autos “a gasolina”

Los vehículos propulsados con motor turbo diesel les sacaron ventaja a sus rivales, y especialmente realizaron una diferencia consecuente en la mayoría de los equipos amateurs inscriptos en el rally. Para reducir este margen y permitir a los más competitivos entrar en la batalla a la cabeza del pelotón, los equipos que disponen de un vehículo a motor atmosférico a gasolina (+ de 2 válvulas/cilindro) estarán autorizados a aumentar el tamaño de la brida de entrada de aire, de 32 mm a 34 mm.

La reglamentación para los motores Turbo Diesel permanece intacta. Los equipos profesionales comprometidos o respaldados por un constructor permanecerán sometidos al reglamento T1 actual (art.6P3)

Una nueva placa rally

Dunas hasta las orillas de la placa. Para la edición 2010, el Dakar quiso rejuvenecer la placa oficial que identifica todos los documentos producidos para el rally y que enmarca los preciados números atribuidos a los competidores en las puertas de sus vehículos.

Del nuevo bosquejo nació una creación voluntariamente asimétrica. En la búsqueda de nuevos colores y líneas se puso en evidencia el desierto y las dunas, elementos inconfundibles de la famosa prueba. Asimismo, se ha dejado un lugar privilegiado al legendario Cheich quien sigue el Rally desde hace más de 20 años: Creado para la edición 1986, el turbante utilizado por los Touareg del Sahara fue redelineado para la edición del 1994.



SAME PLACES, NEW ADVENTURE

ARGENTINA - CHILE

REPERCUSIONES DAKAR 2009: EL PÚBLICO ACUDIÓ A LA CITA

EL Dakar 2009 se trasladó a América del sur con la fuerte convicción de encontrar allí un público entusiasta. La voluntad de hacer descubrir territorios de excepción, tanto a los competidores como a los telespectadores de todo el mundo, se presentaba como un desafío para la edición nº 31. El conjunto de los estudios realizados dio a conocer la adhesión del público y el poder de atracción de ambos países anfitriones. Estos coinciden con el sentimiento de Enrique Meyer, secretario de turismo de la nación, que piensa que *“el Dakar fue la acción de promoción turística más importante de toda la historia de la Argentina”*.

EL DAKAR EN LA TELEVISIÓN: 189 PAÍSES, CADA VEZ MÁS IMÁGENES

El interés mediático que mostraron las cadenas televisivas de todo el mundo (**1130 horas de cobertura en total contra 634 en el 2007**, con cerca de 1000 horas de programas) fue confirmado por las audiencias constatadas durante el rally. Las cifras de audiencia acumulada (suma de las audiencias promedio registradas a la vez en los programas y en los “news”) alcanzan los **2,2 mil millones de telespectadores** durante la duración de la prueba.

UN PÚBLICO CONQUISTADO, ESPECTADORES APASIONADOS

En la parte argentina del recorrido, se contaron 3 millones de espectadores y 600 000 en las cuatro etapas chilenas. Si en gran parte, el espectáculo se compartió en familia, los estudios muestran también que la mayoría de los telespectadores son fanáticos de los deportes mecánicos (61 % en Argentina, 66 % en Chile). En especial, más del **95 % de los entrevistados están orgullosos de recibir el Dakar** en su país. (1)

EL DAKAR CAMBIA DE CONTINENTE: SI A AMÉRICA DEL SUR

La encuesta de notoriedad realizada, permite considerar que en los cinco países estudiados (2), **296 millones de individuos siguieron el Dakar** a través de los medios de comunicación, especialmente 130 millones de brasileros y 54 millones de norteamericanos.

A este público, interesado por la prueba, se preguntó lo siguiente: “¿Las imágenes del Dakar 2009 le dieron ganas de ir a Argentina o a Chile?. Sobre esta base, el 80 % de los franceses interrogados, más del 88 % de norteamericanos y 75 % de japoneses respondieron en forma positiva. El total de potenciales turistas estimado, supera los **250 millones de personas**.



SAME PLACES, NEW ADVENTURE

ARGENTINA - CHILE

DAKAR.COM : EL VIDEO SEDUCE EN FORMA MASIVA

Un gran aumento de la frecuencia se registró en el sitio www.dakar.com , con 2,9 millones de visitantes únicos (+60 % en relación al 2007). La sección vídeo, cuyo contenido se desarrolló considerablemente, atrajo numerosos internautas: **2,4 millones de clips** leídos durante la carrera.

REPERCUSIONES ECONÓMICAS DIRECTAS: 57 MILLONES DE EUROS

El rally Dakar se trasladó durante más de dos semanas en Argentina y en Chile, con importantes necesidades logísticas. Todos los gastos de organización ligados, por ejemplo, al transporte, alojamiento y la restauración, representan una inyección directa en la economía local. Los estudios realizados con espectadores que se trasladaron con la carrera o con los medios que lo cubrieron, permitieron evaluar el monto global de las repercusiones económicas directas. En total, el impacto económico se eleva a 57,5 millones de euros (US\$, 74,5M).

El estudio no tiene en cuenta las repercusiones económicas que van a desprenderse del impacto turístico a corto, mediano y largo plazo, y que están vinculadas con la exposición mediática.

-
- (1) Datos recogidos sobre la base de 1252 entrevistas, realizadas en las "zonas de público" de Buenos Aires, Mendoza y Valparaíso.
- (2) Estudio en línea realizado por "Are You Net" entre el 20/01 y el 07/02/2009, en muestras representativas de poblaciones nacionales (método de cuotas) en Francia, España, Brasil, Japón y Estados Unidos.

SAME PLACES, NEW ADVENTURE

ARGENTINA - CHILE

MEDIO AMBIENTE: UNA COLABORACIÓN EFICAZ

En territorios que se distinguen por su majestuosidad, confiados por naciones que acogieron la competencia con entusiasmo, el Dakar tenía el deber de respetar el lugar. En su primera visita a Sudamérica, los organizadores tuvieron entonces que apelar a las autoridades encargadas de las cuestiones ambientales. Este procedimiento fue adoptado desde las primeras etapas de la realización del recorrido. Prosiguió luego con una colaboración efectiva durante los últimos preparativos, y luego mientras se desarrollaba el rally. Después de analizar el impacto ambiental de la carrera, los organismos acreditados entregaron un informe que señala la eficacia, tanto en Argentina como en Chile, de los dispositivos implementados para el paso del Dakar.

En Chile, la CONAMA (*Comisión Nacional del Medio Ambiente*) procedió a una evaluación durante los días de la competencia y solicitó luego a las distintas direcciones regionales, un balance tras el paso del rally. La conclusión del informe no muestra ningún inconveniente:

“La organización del evento Rally Dakar Argentina Chile 2009 respetó todos los compromisos contraídos previamente, particularmente en lo que se refiere al trazado de la carrera, para que éste no pase por sectores protegidos oficialmente, ni por sectores sensibles para la biodiversidad regional”.

La comisión de conformidad del recorrido en Chile cuenta este año además de la CONAMA, con representantes de Consejo Monumentos Nacionales y de CONADI quienes respaldan las poblaciones indígenas.

En Argentina, la *Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable* se dedicó particularmente a examinar el trabajo realizado por la empresa elegida para dirigir la recolección, selección y tratamiento de una cierta cantidad de desechos específicos en el bivouac, como por ejemplo el aceite utilizado en los cambios de aceite, los neumáticos usados, etc. Aquí también, las autoridades felicitaron la implicancia de las distintas partes, y sugirieron algunas reparaciones marginales que apuntan a perfeccionar el sistema puesto en marcha.

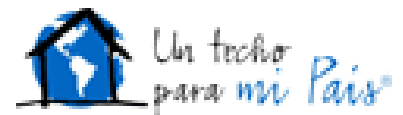
El trabajo realizado en el 2009 permitió prevenir eventuales daños ambientales. Con la misma ambición, y en un clima de colaboración, los organizadores abordan la preparación de la edición 2010.

SAME PLACES, NEW ADVENTURE

ARGENTINA - CHILE

UN DAKAR SIEMPRE SOLIDARIO

El Dakar descubre territorios. Su finalidad también son los encuentros, mantener vínculos con los pueblos que lo reciben. Desde hace más de 30 años en África, y ahora en Sudamérica, el rally se asocia a varias iniciativas y no olvida ni sus raíces ni sus valores.



UN TECHO PARA MI PAIS

- **MISSION UTPMP**

“Buscamos mejorar la calidad de vida de las familias que actualmente viven en situación de pobreza, a través de la construcción de viviendas de emergencia y planes de habilitación social implementados en un trabajo conjunto entre voluntarios y pobladores. Queremos denunciar la realidad de los asentamientos en que viven millones de personas en Latinoamérica e involucrar a la sociedad en su conjunto, logrando que se comprometan y unan con la tarea de construir un continente más solidario y son la injusticia de la pobreza.”

- **ALLIANZA UTPMP DAKAR 2009**

En su primera visita en América del Sur y para seguir con las acciones solidarias iniciadas 30 años atrás en el continente africano, la organización del Rally Dakar decidió apoyar también una ONG latinoamericana. Los valores del UTPMP corresponden perfectamente con los valores y el espíritu de la carrera. Por esta razón, ASO decidió hacer una alianza con UTPMP y aportar una donación de dinero para la construcción de 40 viviendas en Chile y 40 viviendas en Argentina. El Rally Dakar Argentina- Chile se asocia oficialmente en la lucha contra la pobreza latinoamericana.

- **COMPROMISO RALLY DAKAR**

Para asumir plenamente el compromiso entre ASO y UTPMP y gracias al importante impacto mediático que tiene la prueba a nivel internacional la organización se comprometió a facilitar la máxima exposición del logo de UTPMP así como permitir el desarrollo de varias operaciones comunicacionales durante la carrera para que esta fundación sea conocida a nivel mundial.



SAME PLACES, NEW ADVENTURE

ARGENTINA - CHILE

- **UTPMP Y PILOTOS DAKAR 2009**

Varios pilotos del Rally Dakar 2009 manifestaron un gran interés por esta organización y decidieron lucir el logo de UTPMP en sus vehículos y en sus trajes durante la prueba.

Los pilotos chilenos prosiguieron su campana de comunicación visitando de manera independiente los asentamientos identificados para la construcción de las medias aguas y encontrándose con los dirigentes para seguir trabajando con los jóvenes de manera permanente el resto del año.

Famosos pilotos europeos se autoproclamaron embajadores de UTPMP y elogiaron la labor de esta asociación frente a los medios durante la carrera.

- **COMPROMISO DAKAR 2010**

Dentro del marco de la segunda edición del Rally Dakar en América del Sur, y después del éxito obtenido, la organización del Rally Dakar renueva su colaboración con UTPMP para la edición 2010 con un nuevo aporte económico que permitirá colaborar el proyecto actual para la construcción de nuevas viviendas, de espacios comunitarios, de una seda social y de una biblioteca.

SIEMPRE AFRICA

Los vínculos creados con África durante su historia, llevarán al rally a recuperarse en las aguas del Lago Rose. El Dakar sigue teniendo contactos regulares con los países africanos, y a través del Dakar Solidario, de acciones Dakar y del apoyo a las "6 Horas automovilísticas del Dakar", seguirá animando los programas elaborados en el tiempo.

La implementación de programas de Acción Dakar, desarrollados junto a SOS Sahel, seguirá realizándose durante el 2010. Se trata de permitir la realización de una cierta cantidad de proyectos iniciados por la población local en los ámbitos del desarrollo durable, de la agricultura, la reforestación o la fijación de dunas. Dichos esfuerzos continuarán.

SAME PLACES, NEW ADVENTURE

ARGENTINA - CHILE

LOS VALORES DEL DAKAR

El espíritu del Dakar está en el cruce de varias pasiones. Además de ser un evento ineludible y fuera de las normas en el mundo del deporte mecánico, se trata de una experiencia humana única. La historia del rally, los esfuerzos de unos y los problemas de otros, no dejan olvidar que el Dakar es ante todo, un asunto de sentimientos y de emociones. En esta dimensión, los competidores se encuentran fuertemente unidos. Es lo que explica, por ejemplo, la supervivencia de la noción de ayuda dentro del grupo.

UNA COMPETENCIA DEPORTIVA DE PRIMER ORDEN

Más que una simple carrera de velocidad, el Dakar exige capacidades de navegación fuera de pista y cualidades de regularidad. En el rally raid, prima la resistencia y el mínimo error se paga caro. Esta mezcla de rigor físico y de exigencia técnica, seduce desde hace más de treinta años a campeones provenientes de distintos horizontes, todos deseosos de confrontarse y medirse en esta prueba tan diferente. Ari Vatanen, ex campeón mundial de rally WRC, encontró su fórmula ganadora; Stéphane Peterhansel, de set un "toca todo" de excepción, al comienzo de su carrera y campeón del mundo de enduro, se convirtió en un experto indiscutible; Cyril Despres llegó dos veces al punto más alto del podio; campeón mundial de ski, Luc Alphand llevó adelante su aprendizaje del desierto; Robby Gordon, el campeón norteamericano de Nascar, Yvan Muller, rey del hielo en una vida pasada, Carlos Sainz o Guerlain Chicherit se inclinaron también hacia el objetivo final: Ganar el Dakar.

UNA EXPERIENCIA HUMANA FUERA DE LO COMÚN

Al igual que la montaña o los océanos, los grandes espacios inspiran a "los aventureros". Participar en el Dakar, en cierta medida, es como escalar el Everest, dar la vuelta al mundo en vela o en remo. El podio de llegada representa un desafío de excepción, a veces de toda una vida.

Más allá de la clasificación, todos los competidores están motivados por este tenaz deseo, este sueño casi loco. Sean pilotos de motos, autos o camiones, todos comparten esta ambición, un sentimiento que une. La tradición de ayuda mutua, palabra clave que forma parte de los pilares del "espíritu Dakar", nace de esta pasión compartida. Todos hablan el mismo idioma.

UNA PRUEBA INTERNACIONAL NÓMADE

Nacido en África, donde construyó su leyenda, el Dakar está atraído, por naturaleza, hacia lo desconocido. El descubrimiento de territorios, una de las razones de la prueba, llevó al Dakar a buscar nuevos rumbos. El Sahara fascinó a los competidores y se convertirá en el futuro, en un punto de encuentro regular. Por el momento, el Dakar se lanza a la conquista de nuevos continentes, con el deseo intacto de sorprender. Convertido en una prueba internacional nómada, el Dakar se basa en la sed de intercambio, en la capacidad de apertura de sus competidores. Todos tienen ganas de explorar los desiertos del mundo.