

INDICE

REGLAMENTO PARTICULAR

- 1P DEFINICIONES**
- 1P1 Comité de Organización
- 1P2 Programa de la competencia
- 1P3 Tableros
- 1P4 Servicio competidores
- 2P INSCRIPCIÓN**
- 3P TERMINOLOGÍA**
- 4P REGLAMENTACIÓN**
- 4P1 Generalidades
- 4P2 Litigios
- 5P REGLAMENTO Y CONDICIONES DE PUBLICACIÓN**
- 6P MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO - ADITIVOS**
- 7P APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS REGLAMENTOS**
- 8P CALIFICACIÓN DE UNA PRUEBA EN UNA COPA FIA**
- 9P VEHÍCULOS ADMITIDOS**
- 9P1 Generalidades
- 9P2 Vehículos admitidos
- 10P NEUMÁTICOS**
- 11P SISTEMA DE ADQUISICIÓN DE DATOS**
- 12P EQUIPOS**
- 12P1 Generalidades
- 12P2 Equipos camión
- 13P OFICIALES**
- 13P1 Lista de oficiales
- 13P2 Encargados de relaciones con los equipos
- 14P INSCRIPCIONES**
- 14P1 Generalidades
- 14P2 Pedido de inscripción
- 14P3 Negativa de largada
- 14P4 Anulación o prórroga de la prueba
- 15P IDENTIFICACIÓN**
- 16P PUBLICIDAD**
- 16P1 Generalidades
- 16P2 Especificidades
- 16P3 Color de las matrículas N° y sponsoring
- 17P MARCACIÓN**
- 17P1 Generalidades
- 17P2 Todos los grupos
- 17P3 Grupo T1
- 18P ATRIBUCIÓN DE LOS NÚMEROS DE LA CARRERA**
- 19P PRIORIDAD DE PILOTOS**
- 20P ORDEN DE LARGADA**
- 20P1 Generalidades
- 20P2 Orden de largada
- 20P3 Reclasificación
- 21P ROAD BOOK Y NAVEGACIÓN - GENERALIDADES**
- 22P ROAD BOOK**
- 22P1 Léxico Road Book
- 22P2 Road Book
- 23P ITINERARIO OFICIAL**
- 23P1 Generalidades
- 23P2 Respeto del itinerario oficial - Vehículos T4
- 23P3 Zonas "Público"
- 24P FUNCIONAMIENTO DEL GPS**
- 24P1 Generalidades
- 24P2 Penalizaciones por waypoints faltantes
- 24P3 Navegación
- 25P DESBLOQUEO DEL GPS**
- 26P ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD - DEFINICIÓN**
- 27P PROCEDIMIENTO DE CONTROL CIRCULACIÓN - VELOCIDAD**
- 28P Generalidades
- 28P1 Cruce de zonas de control de velocidad
- 28P2 Impulso
- 28P3 Límites de velocidad - enlaces
- 28P4 Límites de velocidad - camiones
- 29P CÓDIGO DE MANEJO**
- 29P1 Sistema Sentinel
- 29P2 Accidente
- 29P3 Asistencia en caso de accidente de otro competidor
- 29P4 Código de manejo
- 29P5 Teléfono satelital / GSM
- 29P6 Radios y transmisiones
- 29P7 Iritrack
- 29P8 Cámaras embarcadas
- 30P RECONOCIMIENTOS Y APERTURA DEL RECORRIDO**
- 30P1 Reconocimientos
- 30P2 Apertura del recorrido
- 31P ASISTENCIA Y ABASTECIMIENTOS**
- 31P1 Generalidades
- 31P2 Asistencia autorizada
- 31P3 Asistencia aérea autorizada
- 31P4 Penalización por Asistencia prohibida
- 31P5 Team Manager
- 31P6 Combustible - Autonomía
- 31P7 Paso de un vehículo de carrera a asistencia
- 32P CAMBIO DE MOTOR**
- 33P SEGUROS**
- 33P1 Asistencia / Repatriación
- 33P2 Responsabilidad Civil
- 33P3 Seguro Individual Accidentes
- 34P FICHA DE MARCACIÓN**
- 35P ZONAS DE CONTROL**
- 36P CONTROLES HORARIOS**
- 36P1 Generalidades
- 36P2 Demora en el CH de Largada de etapa
- 36P3 Demora en el CH de Largada de un Sector selectivo
- 36P4 Tiempo máximo / Tiempo impartido
- 36P5 Sobrepasar el tiempo máximo autorizado en el CH de llegada de etapa
- 36P6 Sobrepasar el tiempo máximo autorizado en el día de descanso
- 36P7 Interviews
- 37P CONTROLES DE PASO**
- 37P1 Generalidades
- 37P2 Hora de Cierre de los Controles de paso
- 37P3 Cierre de los Controles de paso

38P SECTORES SELECTIVOS

- 38P1 Generalidades
- 38P2 Interrupción de un sector selectivo
- 38P3 Seguridad
- 38P4 Neutralización

39P REAGRUPAMIENTO

40P SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

41P PARQUE CERRADO

- 41P1 Generalidades
- 41P2 Especificidades

42P VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

- 42P1 Generalidades
- 42P2 Verificaciones administrativas y técnicas en Buenos Aires

- 42P3 Obligaciones administrativas

43P RECLAMOS - LLAMADOS

44P CLASIFICACIONES

- 44P1 Generalidades
- 44P2 Clasificaciones

45P PENALIZACIONES

46P LISTA DE PREMIOS

47P SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS

- 47P1 Equipamiento de supervivencia
- 47P2 Equipamiento
- 47P3 Abandono – Exclusión
- 47P4 Cierre de la pista
- 47P5 Depósito de garantía – Carta de inscripción

REGLAMENTO TÉCNICO

1P GRUPO T1

- 1P1 Motor
- 1P2 Transmisión

2P GRUPO T2

3P INTEGRACIÓN DE VEHÍCULOS

CONFORMES AL REGLAMENTO SCORE US

- 3P1 Vehículos admitidos
- 3P2 Diseño de las estructuras
- 3P3 Dimensión de las estructuras
- 3P4 Peso
- 3P5 Tamaño de los neumáticos
- 3P6 Ancho del vehículo
- 3P7 Brida
- 3P8 Inflado / desinflado
- 3P9 Equipamientos de seguridad diversos
- 3P10 Tanques
- 3P11 Combustible

4P CAMIONES

- 4P1 Inscripción de camiones cuya homologación ya caducó
- 4P2 Inscripción de camiones en curso de homologación
- 4P3 Control del humo

ANEXOS

1 CANDIDATURA / INSCRIPCIÓN

- 1.1 Candidatura / Inscripción
 - 1.2 Anulación y pedido de reembolso
- ### 2 BARCO / AVIÓN / ALOJAMIENTO / VIAJES

- 2.1 Barco
- 2.2 Responsabilidad y seguro marítimo
- 2.3 Avión / Alojamiento / Viajes

3 MATERIAL DE SEGURIDAD Y NAVEGACIÓN

- 3.1 Baliza de emergencia Sarsat
- 3.2 Iritrack
- 3.3 Teléfono / Equipamiento de seguridad
- 3.4 Equipamiento GPS
- 3.5 Sentinel
- 3.6 Tripy (asistencias)
- 3.7 Radio VHF (asistencias)

4 MARCA DAKAR

5 COBERTURA IMÁGENES

6 CÁMARAS EMBARCADAS

7 DAKAR SERVICE CENTER

REGLAMENTO ASISTENCIA

I REGLAMENTO DEPORTIVO

1 VEHÍCULOS QUE SE ADMITEN

2 EQUIPOS

3 BRIEFING

4 INSCRIPCIÓN

5 IDENTIFICACIÓN

6 ATRIBUCIÓN DE LOS N° & ORDEN DE LARGADA

- 6.1 Atribución de los n°
- 6.2 Orden de largada

7 MARCACIÓN / TRIPY

- 7.1 Generalidades
- 7.2 Tripy

8 ROAD BOOK / ITINERARIO

- 8.1 Road Book
- 8.2 Itinerario

9 CÓDIGO DE MANEJO

- 9.1 Comportamiento General
- 9.2 Accidente
- 9.3 Transporte de piezas
- 9.4 Venta / Cesión de vehículos
- 9.5 Vehículo dañado
- 9.6 Pasos fronterizos

10 CIRCULACIÓN / VELOCIDAD

- 10.1 Velocidad máxima
- 10.2 Velocidad – Zonas de control de velocidad
- 10.3 Velocidad bivouac / Ciudades etapas

11 ASISTENCIA

- 11.1 Generalidades
- 11.2 Penalizaciones por Asistencia prohibida

12 SEGUROS

13 PUBLICIDAD

14 VERIFICACIONES

- 14.1 Verificaciones técnicas
- 14.2 Verificaciones administrativas

15 SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS

- 15.1 Equipamiento de supervivencia
- 15.2 Abandono
- 15.3 Cinturón / Arnés

16 ACCESORIOS Y NAVEGACIÓN

- 16.1 Teléfonos satelitales
- 16.2 Radios
- 16.3 Medios satelitales
- 16.4 Navegación

II REGLAMENTO TÉCNICO

REGLAMENTO PARTICULAR

1P DEFINICIONES

1P1 COMITÉ DE ORGANIZACIÓN

Director de la Organización:	Etienne LAVIGNE
Director adjunto:	Frédéric LEQUIEN
Director deportivo:	David CASTERA
Responsable de Logística:	Marc PHILY
Director de Relaciones externas:	Grégory MURAC
Presidente del A.S.A. del París Dakar:	Roger KALMANOVITZ

1P2 PROGRAMA DE LA COMPETENCIA

15 de mayo de 2010	Apertura de la recepción de las solicitudes de candidatura.
1º de octubre de 2010	Fin de la recepción de las solicitudes de candidatura.
15 de noviembre de 2010	Cierre de las inscripciones.
24 y 25 de noviembre de 2010	Embarque de vehículos en Le Havre (vehículos de carrera y asistencia) e instalación de materiales de seguridad (Iritrack, GPS, Sentinel, Etrack, Tripy). Verificaciones técnicas de las asistencias
28 al 30 de diciembre de 2010	Del 28 al mediodía al 30 al mediodía: Recuperación de los vehículos en Argentina (Terminal Portuaria de Delta Dock – Ruta Central Atucha – 2806 Lima – Provincia de Buenos Aires – Argentina)
30 y 31 de diciembre de 2010	08h00/20h00 Verificaciones administrativas y técnicas en La Rural, Buenos Aires, luego colocación en parque cerrado Av. Sarmiento
01 de enero de 2011	10h00: Briefing carrera y asistencia en La Rural, Buenos Aires 10h00: Publicación de la lista de autorizados para largar y orden y horas de largada. 14h30: podio, luego largada 1ª etapa Buenos Aires - Victoria.
08 de enero de 2011	Día de descanso en Arica (Chile)
15 de enero de 2011	Última etapa Córdoba – Buenos Aires
16 de enero de 2011	10h00 Podio y entrega de premios en La Rural, Buenos Aires.

1P3 TABLEROS

Toda la información sobre competidores, clasificaciones y notas de apertura, documentos oficiales, podrán consultarse diariamente en los siguientes lugares:

- En La Rural, Buenos Aires, el 30 y 31 de diciembre de 2010 en la sala de espera de las verificaciones administrativas, así como en el hall del briefing y en la entrada del Parque Cerrado, en Buenos Aires, el 1º de enero de 2011.
- En Argentina y en Chile, del 1º al 14 de enero de 2011, en el PCO (Puesto de control de la Organización), en el comedor del bivouac y en los Equipajes de Moto.
- En La Rural, Buenos Aires, el 15 y 16 de enero de 2011, en la entrada del parque cerrado, en la carpa del servicio competidores.

La lista de autorizados a largar y la lista de pilotos prioritarios A.S.O. se colocará en el hall del briefing el 1º de enero de 2011 a las 10h00.

1P4 SERVICIO COMPETIDORES

De lunes a viernes de 9h00 a 12h30 y de 13h30 a 18h00.
A.S.O. – Servicio Competidores – A.S.A. del París Dakar
Frédéric LEQUIEN, Director Adjunto – Deportes mecánicos
Nelly PAVEE, Benoit LAVIGNE, Olivia BAHRI,

Immeuble Panorama B – 253 Quai de la bataille de Stalingrad
92137 ISSY LES MOULINEAUX cedex
Tél.: +33 (0)1 41 33 14 60 - Fax: +33 (0)1 41 33 14 69
E-mail: concurrents@dakar.com

2P INSCRIPCIÓN

La Asociación Deportiva del París Dakar, organiza con la colaboración de A.S.O., el Rally Todo terreno Maratón Dakar nº 33, denominado para el 2011: "**Personal Dakar Argentina - Chile**", competencia internacional que se disputará del 30 de diciembre de 2010 al 16 de enero de 2011, con el auspicio de la Federación Internacional del Automovilismo, de la Federación Francesa del Deporte automotor y las ASN (Autoridades deportivas nacionales) de los países por donde pasa la competencia: Argentina (ACA) y Chile (FADECH).

Únicamente dan fe los textos franceses del presente reglamento particular.

En caso de litigio jurídico, Francia será la única competente por cualquier problema ante tribunales y el derecho francés será el único que se aplica.

3P TERMINOLOGÍA

1) **Aditivo**

Boletín oficial que forma parte integrante del Reglamento, destinado a modificarlo, precisarlo o completarlo.

2) **ASN**

Autoridad deportiva nacional.

3) **Asistencia**

La asistencia se define por el trabajo sin restricción en un vehículo de carrera o en uno de sus elementos, incluso desmontado y/o la proximidad física de una/las personas a proximidad de un vehículo de competencia.

4) **Bivouac**

a) Lugar ubicado entre los Controles Horarios de llegada y de largada de etapa donde se agrupan todos los competidores, está localizado en el Road Book, con asistencia libre entre los competidores que aún están en carrera y los vehículos y/o personas inscriptos en la categoría asistencia. Se trata de una superficie cerrada, controlada y con seguridad, de uso privado en el marco del Dakar, cuyo acceso está reservado exclusiva y únicamente a toda persona acreditada por la organización, así como a los representantes de los poderes públicos locales.

b) El PCO será operativo las 24 hs del día.

Si se asocian los controles horarios de largada y de llegada de la Etapa siguiente, para la llegada de un sector selectivo éstos no podrán estar alejados en más de 5 km del centro del bivouac y para la largada del día siguiente a más de 10 km del centro del bivouac.

c) No se autoriza la asistencia en un lugar cerrado y/o privativo.

- 1ª infracción: 3h,
- 2ª infracción: exclusión.

d) **Después de haber marcado en el CH de llegada de etapa, los competidores o los miembros del equipo podrán sacar el vehículo de carrera del bivouac para abastecerlo, lavarlo, ir al hotel o efectuar pruebas técnicas, en un radio de 15 km del bivouac.**

Durante estas pruebas, los Iritrack deberán estar encendidos, sino pueden ser penalizados según la decisión de los Comisarios deportivos. Todas estas pruebas deben realizarse fuera del recorrido del sector selectivo.

e) Se prohíbe circular a velocidad excesiva y/o a manejar en forma peligrosa en la zona del bivouac, sino pueden recibir penalizaciones que pueden llegar a la exclusión, según la decisión del Colegio de Comisarios deportivos.

5) Briefing

a) El briefing será dirigido por el delegado del Organizador y para la primera reunión es obligatoria la participación de al menos uno de los miembros del equipo y se aconseja para los siguientes briefings. El Director de la carrera participa del briefing.

Las informaciones sobre la seguridad y el recorrido (modificaciones del Road Book), fechadas y firmadas por el Director de la carrera, se colocarán en el tablero oficial, antes o a más tardar durante el briefing.

b) Se realizará un briefing general el 1º de enero de 2011, a las 10h00, en La Rural, Buenos Aires.

Es obligatoria la presencia de al menos un miembro de cada equipo carrera y asistencia (firma al margen), bajo pena de penalización de 500€.

c) Durante el rally se realizará un briefing en el bivouac, cada noche a las 20h00, en el comedor. Las vísperas a los pasos fronterizos y en el día de descanso, el briefing se realizará a las 19h00. Después del briefing se colocará un resumen en el PCO y en el comedor que tendrá las informaciones importantes y el código GPS de la etapa del día siguiente.

6) Ficha de marcación

Documento destinado a reunir en orden cronológico las visas de los distintos controles previstos en el itinerario.

7) CH

Control Horario (ver artículo 36P)

8) Competidores

Entidad física o legal utilizada para la persona física o moral que inscribió el vehículo.

9) Constructores

Por constructor se entiende un constructor de vehículos homologados por la FIA que lleven su nombre y que estén disponibles para la venta.

Se fabrican ediciones especiales de dichos vehículos con fines de competencia y conformes con el Anexo J de la FIA, al presente reglamento y sus anexos.

Los Constructores pueden inscribir vehículos que lleven su nombre con fines de competencia directamente bajo su propia dirección o en el marco del contrato con un asociado.

10) CP (Control de paso)

Zona de control donde los comisarios deben sellar el cartón de marcación y que debe ser obligatoriamente un WPM, un WPE o un WPS.

11) Duración de una competencia

La competencia comienza con las verificaciones administrativas o técnicas (incluidas, si se aplicaran, las verificaciones referentes a las piezas de repuesto del vehículo) y se termina con la caducidad de uno de los siguientes plazos más tardíos:

- plazo de reclamo o de recurso o de fin de audición de los comisarios deportivos;
- fin de las verificaciones administrativas y las verificaciones técnicas después de terminar la competencia, hechas en conformidad con el Código deportivo;
- fin de la entrega de premios.

12) DZ

Inicio de una zona de control de velocidad materializada, en la medida de lo posible, con una referencia precisa y con un WPS o WPE en el road book. En caso de divergencia entre ambos, es el waypoint que da fe.

13) Equipos

Por equipo se entiende el equipo que incluye al 1er piloto, y eventualmente al/los copiloto(s). Está compuesto como máximo de cuatro personas (un máximo de 3 en T1 y en T2, un mínimo de 2 y un máximo de 4 en T4) que deben ser titulares de una licencia de piloto y de competidor FIA para el año en curso, válido para la competencia.

14) Etapa

Cada una de las partes de una Prueba que está separada de la siguiente con una parada en el bivouac de al menos 6 horas.

Después de conducir entre 12h00 y 20h00, es obligatoria una parada de 6h00 como mínimo. Es obligatoria una parada de 18h00 como mínimo después de 10 etapas de carrera, salvo decisión contraria pronunciada por los Comisarios deportivos según la propuesta del Director de la carrera.

15) Exclusión

Sanción decidida por el Colegio de Comisarios deportivos después de una infracción grave al reglamento.

16) FZ

Fin de una zona de control de velocidad materializada con un WPE.

17) Impulso – (Zona de control de velocidad)

Conforme al modo de funcionamiento permanente del GPS, se registra un impulso como mínimo cada 150 metros y cuando se pasa la velocidad, esto se colocará en la página speed "SPD" del GPS. Al llegar del sector selectivo y/o al llegar al bivouac, el técnico controlador anota todos los adelantamientos y los hace constatar y firmar a un miembro del equipo y/o al competidor.

18) Infracción – (Zona de control de velocidad)

Una infracción está constituida por uno o varios adelantamientos en una misma zona de control de velocidad, definida por una DZ y una FZ. La segunda infracción intervendrá durante uno o varios adelantamientos dentro de una nueva zona de control de velocidad.

En caso de reincidencia durante la prueba, la 3ª infracción (en 3 zonas diferentes) puede acarrear para todos los competidores, penalizaciones que llegan a la exclusión, en función de los adelantamientos señalados.

19) Itinerario oficial

Representado por el paso por cada waypoint que figure en el Road Book (WPV, WPM, WPE, WPS, DZ, FZ, CP).

20) Adaptación con una prueba de motos

La diferencia entre la última moto y el 1er auto deberá ser como mínimo de 30 minutos a partir de la primera etapa que incluya un sector selectivo.

21) Neutralización

Tiempo durante el cual la Dirección de la Carrera para a los equipos.

22) Nota de Información

Se trata de informaciones comunicadas por los Organizadores y/o por la Dirección de la carrera a los equipos que, tras su lectura, reconocerán haber tomado conocimiento firmando al margen. Dicha nota se pondrá a disposición de los competidores en los mejores plazos. Una nota de información no puede modificar el reglamento.

23) Parque Cerrado

Zona en la cual no es posible ninguna asistencia, preparación, presencia, ni intervención, salvo en los casos previstos en el artículo 41P.

24) Recorrido

Está definido en el Road Book oficial de la Prueba, lo confirma el equipo del opening car.

El recorrido se divide en etapas, incluye cada uno o varios sectores selectivos cronometrados, unidos con sectores de enlace.

El recorte de sectores selectivos debe permitir a la mayoría del equipo en carrera, realizar la mayoría del recorrido del día. No se autoriza dar la largada de un sector selectivo de noche. El largo máximo de sectores selectivos por etapa se fija en 800 km.

25) Pasaporte técnico de la FIA

Documento expedido por la ASN del competidor y certificada por el delegado técnico de la FIA que identifica al vehículo presentado con marcaciones que no deben ser tocadas bajo ninguna circunstancia. Debe poder presentarse a pedido de los comisarios técnicos.

26) PCO / PC Carrera

Puesto de Coordinación Operativa de la carrera (deportiva y de seguridad) y gestión de los medios de intervención.

27) Penalización fija

a) Penalización creada para substituirse a algunas sanciones que acarrear la exclusión por el incumplimiento de algunas cláusulas del Reglamento.

Permite a un competidor penalizado continuar en condiciones normales de competencia, pero al mismo tiempo ser severamente sancionado.

b) La penalización fija se expresa en un tiempo dado (en minutos, horas...) que se agrega a las penalizaciones ya impuestas al competidor.

c) La penalización fija puede ser de un valor diferente para cada Sector Selectivo, Sector de enlace, Control de paso, se puede calcular en función del perfil y de la dificultad de cada uno.

d) El tiempo total afectado al competidor por la aplicación de la penalización fija, para cada Etapa, se calculará sumando el tiempo máximo autorizado del Sector selectivo o del/de los sector(es) de enlace(s) de la etapa no realizada, más la penalización fija del día del/de los sector(es) faltante(s), así como de eventuales controles de paso faltantes.

28) Penalización deportiva

Por penalización deportiva se entiende una penalización impuesta por: exceso de velocidad, CP, o Waypoint no encontrados, manejo antideportivo u otra infracción cometida en un Sector selectivo.

29) Reagrupamiento (Régimen de Parque cerrado)

a) Parada prevista por la organización para permitir, por un lado el regreso al horario teórico y por otro lado, el reagrupamiento del equipo que queda en carrera. El tiempo de reagrupamiento puede ser diferente según los equipos.

b) La nueva largada se dará según el orden de llegada de los competidores al CH de entrada del reagrupamiento. Para los 10 primeros equipos en llegar, las diferencias en la largada serán de 2 minutos.

30) Road Book

Todos los equipos recibirán un Road Book, de tamaño A5 que tiene como máximo 5 líneas horizontales de kilometraje, dibujos e informaciones, con notas características y/o los waypoints obligatorios que deberán seguirse bajo pena de penalización que puede llegar a la exclusión.

31) Sector de enlace

Tramo de itinerario con un tiempo impartido incluido entre dos Controles horarios sucesivos.

32) Sector selectivo

Prueba de velocidad en tiempo real. Los sectores selectivos pueden desarrollarse en un recorrido reservado únicamente a los competidores de la Prueba.

Las largadas de los Sectores selectivos están precedidas o adaptadas a un Control Horario y seguidas de un Control Horario tras la llegada.

33) Team y Team Manager

Un Team es un competidor que no es una persona física que se inscribe con uno o varios vehículos.

Un Team Manager es una persona debidamente autorizada por escrito por el competidor para representar a un team inscripto en el rally, que posee una licencia de competidores expedida en nombre de dicho team.

(+ ver artículo 31P5).

34) **Tiempo estimado**

Tiempo estimado por el Organizador para realizar un Sector selectivo.

35) **Tiempo impartido**

a) Cada sector de enlace se desarrolla en un tiempo impartido que los competidores deben respetar.

b) Toda diferencia en este tiempo impartido tendrá una penalización al minuto en el sector del enlace.

(cf. art. 36P1.8).

36) **Tiempo máximo autorizado**

Tiempo máximo dado para cada Sector selectivo, que en caso de sobrepasarlo, sin ninguna tolerancia, tendrá una penalización que puede ir de la penalización fija a la exclusión. En ese momento, el control es llamado "cerrado" para el competidor considerado.

37) **Cambio del tiempo máximo autorizado**

Si en la noche de una etapa una cierta cantidad de competidores que largaron dicha etapa, no cruzaron la llegada del Sector Selectivo del día, o si las condiciones meteorológicas impiden desarrollar la carrera en condiciones normales, el valor del tiempo máximo del día va a revisarse, según la propuesta del Director de la carrera y según la decisión del Colegio de Comisarios deportivos.

38) **Tiempo real**

Tiempo realmente utilizado para efectuar el recorrido de un Sector selectivo.

39) **Punto GPS - waypoint (WPT)**

Un punto GPS (waypoint) es un punto geográfico, definido por coordenadas en latitud y en longitud. Existen cuatro tipos de puntos GPS: WPV, WPM, WPE, WPS.

Todos los puntos GPS mencionados en el Road Book son puntos de paso obligatorios.

40) **WPE (Waypoint Eclipse)**

Punto de paso obligatorio memorizado en el GPS, señalado en el Road Book y cuyas coordenadas no se revelan a los competidores.

Punto hacia el cual el GPS, con todas las funciones colocadas en la pantalla, dirige al competidor una vez que el waypoint que precede dicho WPE se validó, y esto, cualquiera sea la distancia entre el waypoint y el WPE. Funciona del mismo modo entre varios WPE sucesivos.

Las largadas y llegadas de sectores selectivos serán WPE.

Para validar el paso de un WPE, el competidor debe pasar a menos de 200 metros. Si el WPE es una DZ o una FZ, el radio de validación es entonces de 90 metros.

41) **WPM (Waypoint escondido)**

Punto de paso obligatorio memorizado en el GPS, señalado en el Road Book y cuyas coordenadas no se revelan a los competidores.

El GPS sólo dirige al competidor hacia ese punto una vez que llegó a un radio de 400 metros de éste último.

Para validar el paso por un WPM, el competidor debe pasar a menos de 200 metros de éste.

42) **WPS (Waypoint Seguridad)**

Punto de paso obligatorio, por razones de seguridad, memorizado en el GPS, señalado en el Road Book y cuyas coordenadas no se revelan a los competidores. Puede estar ligado a un peligro 3 (!!!), a un cruce de ruta, de gasoducto, de vías férreas, etc.

El GPS sólo dirige al competidor hacia ese punto una vez que llegó a un radio de 3 kms de éste último.

Para validar el paso por un WPS, el competidor debe pasar a menos de 90 metros de éste.

43) WPV (Waypoint Visible)

Punto cuyas coordenadas se indican a los competidores en el Road Book y se memorizan en el "GPS".

Hacia un Way point visible, toda la información disponible del aparato se muestra en la pantalla del "GPS".

4P REGLAMENTACIÓN

4P1 GENERALIDADES

1) La prueba se disputa conforme:

- al Código deportivo internacional de la FIA (el Código) y sus anexos,
- al anexo J FIA: a los artículos 281, 282, 283, 284 (T2), 285 (T1), 286 (T1.2), 287 (T4)
- el presente reglamento y sus anexos,
- el reglamento FFSA,
- el Reglamento Score (OPEN): 2006-2010 Off Road Rules and Regulations (para las partes mencionadas en el reglamento técnico anexo).

Si hay cambios, éstos se anunciarán con aditivos.

2) Todo reclamo por dicha aplicación o todo caso no previsto es estudiado por los Comisarios deportivos que son los únicos que tienen el poder de decisión.

4P2 LITIGIOS

En caso de litigio, el Director de la carrera y el Colegio de Comisarios deportivos podrán tomar en consideración las imágenes televisivas o fotográficas y los informes del Iritrack, GPS o Sentinel.

5P REGLAMENTO Y CONDICIONES DE PUBLICACIÓN

Sin objeto para los competidores

6P MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO - ADITIVOS

1) Las disposiciones del reglamento sólo pueden modificarse conforme a los artículos 66 y 141 del Código.

2) Toda modificación o disposición suplementaria se anunciará mediante aditivos fechados, numerados y firmados:

- por los Organizadores, hasta el día de las verificaciones y visadas por la FFSA,
- por los Comisarios deportivos durante toda la duración de la Prueba.

Serán parte integrante del reglamento.

3) Una vez que comienza la prueba, toda enmienda al reglamento deberá anunciarse también con un aditivo.

4) Dichos aditivos se colocarán en el PCO y en el o los paneles oficiales. Por otra parte se comunicarán directamente a los equipos, que deberán acusar recepción con firmas al margen y deberán estar a disposición de los competidores a la mayor brevedad.

5) Dichos aditivos se imprimirán en papel amarillo.

7P APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS REGLAMENTOS

1) El Director de la carrera se encarga de la aplicación del CSI, de la reglamentación FFSA, del presente reglamento y de sus anexos durante el desarrollo del rally.

- 2) El Director de la carrera debe informar a los Comisarios deportivos sobre todos los incidentes importantes que se producen y que exigen la aplicación del presente Reglamento, del CSI y de los reglamentos FFSA.
- 3) El Director de la carrera debe enviar a los Comisarios deportivos todo reclamo realizado por un competidor para su deliberación y posterior decisión (Artículo 151 y siguientes del Código).
- 4) Del mismo modo, todo caso no previsto en el Reglamento será estudiado por los Comisarios deportivos que son los únicos habilitados para tomar una decisión (Artículo 141 del Código).
- 5) Todo lo que no está autorizado en el presente reglamento particular, está terminantemente prohibido.

8P CALIFICACIÓN DE UNA PRUEBA EN UNA COPA FIA

Sin objeto

9P VEHÍCULOS ADMITIDOS

9P1 GENERALIDADES

1) La competencia está abierta a los vehículos que tengan un peso total máximo en carga inferior o igual a 3500 kg para los Grupos T1 y T2 y superior a 3500 kg para el Grupo T4, y que dispongan de un certificado de matriculación. Dichos vehículos deben responder a las normas de seguridad impuestas por el acuerdo internacional sobre la circulación vial, por los reglamentos de la FIA, por el presente reglamento y sus anexos.

La competencia está abierta también a los vehículos Score (reglamento técnico art 3P).

2) Al no estar más homologados en el Grupo T2, los vehículos de serie pueden ser aceptados en el Grupo T1 con una seguridad y una preparación de nivel T2. Los vehículos deben respetar íntegramente el Artículo 284 (Grupo T2).

3) Vehículo 4 ruedas motoras a motor central o trasero

Si un vehículo de 4 ruedas motoras tiene un pasaporte técnico establecido antes del 31/12/2005, que indique claramente la posición del motor, podrá ser aceptado aunque posea un motor ubicado detrás de la mitad del eje. No se aceptará ninguna modificación en el pasaporte posterior al 31/12/2005.

4) Para más información técnica, dirigirse al Capítulo técnico de dicho reglamento particular y al anexo J del Código deportivo internacional (artículos 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287).

9P2 VEHÍCULOS ADMITIDOS

1) GRUPO T1 VEHÍCULOS TODO TERRENO MODIFICADOS

- Grupo T1.1: Vehículos 4x4 Todo Terreno Modificados Nafta.
- Grupo T1.2: Vehículos 4x4 Todo Terreno Modificados Diesel.
- Grupo T1.3: Vehículos 2 ruedas motoras, Nafta.
- Grupo T1.4: Vehículos 2 ruedas motoras, Diesel.
- Grupo T1.5: Vehículos Nafta, livianos.

2) GRUPO T2 VEHÍCULOS TODO TERRENO DE SERIE

Vehículos homologados en grupo todo terreno. Los vehículos deberán conformarse a las condiciones específicas para los vehículos de Grupo T2 – Anexo 2 de las Prescripciones Generales FIA.

- Grupo T2.1: Vehículos Todo Terreno de Serie Nafta.
- Grupo T2.2: Vehículos Todo Terreno de Serie Diesel.

3) GRUPO OP "OPEN"

(cf. Especificidades en la reglamentación técnica anexada al presente reglamento).

El Comité de Organización se reserva el derecho de negar todo equipo en este grupo.

Grupo OP.1: Todos vehículos conformes al Reglamento Score.

Un vehículo conforme a la reglamentación "Score" puede ser aceptado, a condición que el competidor aporte la prueba que su vehículo sea reconocido por la organización "Score International". El vehículo debe tener un precinto de inspección de seguridad conforme al Artículo GT2 del reglamento que sigue esta organización.

Grupo OP.2: Vehículos 4 ruedas motoras de más de 2,8 Toneladas y de menos de 2,20 metros de ancho

4) CHALLENGE NRJ "ENERGÍAS ALTERNATIVAS"

a) En los Grupos T1 y T2, habrá un reto para los vehículos Todo terreno alimentados con energías alternativas (combustible biodegradable, motores híbridos, etanol, gas, hidrógeno, etc.).

Se aceptarán vehículos para este reto, entregando un dossier detallado, antes del 1º de octubre de 2010.

b) Imperativamente deberán tener la autonomía necesaria para recorrer la distancia que va del bivouac a la entrada del sector selectivo. Para los vehículos que usan combustibles biodegradables, el combustible usado para recorrer el enlace del bivouac a la largada del sector selectivo, así como la integralidad del sector selectivo, deberá ser el combustible declarado durante las verificaciones técnicas.

c) Se podrán realizar controles en la largada del bivouac y/o del sector selectivo, y/o en la llegada del sector selectivo. En función de las infracciones encontradas, se aplicarán penalizaciones según la decisión del Colegio de Comisarios deportivos.

d) El Comité de Selección se reserva el derecho de rechazar a todo vehículo y/o equipo en este reto.

5) GRUPO T4 CAMIONES

Grupo T4.1: Camiones de Serie

Grupo T4.2: Camiones Modificados

Grupo T4.3: Camiones de Serie o Modificados, que respondan a las especificidades técnicas de los Grupos T4.1 o T4.2 y que practiquen la Asistencia Rápida, para uno o varios equipos inscriptos en la carrera (+ ver artículo 23P2).

El Comité de Organización se reserva el derecho de negar todo equipo en este grupo.

En la clasificación camión, habrá un reto "- de 10 litros" y un reto "6x6".

Los camiones deberán estar conformes con el Anexo J – Artículo 287, así como con el reglamento de homologación Grupo T4 FIA (01/01/2008).

No deberán superar los 4.00 m de altura (altura reglamentaria de puentes, cables eléctricos, etc. en Argentina y en Chile).

Los camiones cuyo largo esté incluido entre 9 y 11 metros deberán abonar un costo adicional de 500 €, aquellos cuyo largo esté comprendido entre 11 y 13 metros, un costo adicional de 1 000 €. Más allá de esos largos, contacte por favor a la organización.

10P NEUMÁTICOS

1) Para los Teams de fábrica o Teams apoyados por un constructor, con vehículos de 4 ruedas motoras, se autoriza un solo dibujo de neumáticos para cada piloto prioritario, para la totalidad del rally.

Durante las verificaciones técnicas se debe entregar el dibujo y los pilotos deben nombrar y suministrar los dibujos del tipo de neumáticos (Dibujos y dimensiones).

- a) Durante el Rally se puede usar esos neumáticos, únicamente.
- b) Se asocia un dibujo a cada dimensión y si los neumáticos derechos e izquierdos son distintos, sus dibujos deben ser simétricos.
- 2) Los vehículos T1 con 2 ruedas motoras deben usar neumáticos de un catálogo comercial de un fabricante de neumáticos.
- 3) **Está prohibido retocar los neumáticos.**
- 4) Las ruedas completas deben tener un diámetro de 940 mm para los autos con 2 ruedas motoras y de 810 mm para los de 4 ruedas motoras.

SISTEMA DE ADQUISICIÓN DE DATOS

Sin objeto

12P EQUIPOS

12P1 GENERALIDADES

- 1) Se admite a todo equipo inscripto por un competidor titular de una licencia internacional de competidor FIA válido para el año en curso.
- 2) Durante toda la duración de una competencia, cuando el competidor es una persona moral o cuando no forme parte del equipo, todas sus obligaciones y responsabilidades incumben en totalidad, solidariamente y pro indiviso, al 1^{er} piloto declarado en el boletín de inscripción.
- 3) El equipo debe encontrarse en pleno a bordo del vehículo, durante toda la duración de la competencia, excepto en los casos que prevé el Reglamento. **El abandono de un miembro del equipo o la admisión de un tercero a bordo (salvo en el caso de traslado de un herido) lleva a la exclusión.**
- 4) Durante una etapa, el transporte terrestre, marítimo o aéreo de al menos un miembro del equipo por parte del Organizador, o por un tercero, lleva a la exclusión del equipo.
- 5) El uso de equipamiento de seguridad (Anexo L, capítulo 3) homologados FIA es obligatorio durante toda la duración de los sectores selectivos, sino pueden ser excluidos inmediatamente del equipo.
El uso de un arnés de seguridad aprobado por la FIA es obligatorio durante toda la duración de la competencia.
Los oficiales pueden realizar las verificaciones del equipamiento de seguridad de los equipos y de su vestimenta, al salir de cada sector selectivo de la competencia y en todo momento de la competencia. En caso de no conformidad, la largada será negada.
- 6) Los equipos y los competidores se inscriben en el Dakar con pleno conocimiento de los riesgos que pueden correr durante el desarrollo de esta competencia.

12P2 EQUIPOS CAMIÓN

Un equipo camión estará compuesto como mínimo de un piloto y de un copiloto, como máximo un piloto y de 3 pasajeros, que deberán ser todos titulares de una licencia FIA 2011.

Bajo autorización excepcional del organizador, se podrá autorizar a un camión para partir con un solo miembro del equipo. Deberá entregar un dossier al organizador antes del 1º de octubre de 2010.

En el caso de un equipo compuesto por 3 o 4 miembros, se acepta que sólo 2 miembros del equipo posean un permiso para pesos pesados.

En caso de abandono de uno o dos miembros del equipo, el vehículo podrá estar autorizado a seguir la carrera, bajo la autorización del Colegio de Comisarios deportivos, en función de las circunstancias.

13P OFICIALES

13P1 LISTA DE OFICIALES

Presidente del Colegio de Comisarios deportivos:

Josep BESOLI

Miembros del Colegio:

Horacio RODRIGUES

Gonzalo CONCHA-LARRAIN

Director de la carrera:

Jannick DAUBIGNE

Director adjunto de la carrera:

Christian CHAMBRES

se comunicará por aditivo

Alberto GONCALVES

Patrick PELAT

Stéphane LE BAIL

Director adjunto de la carrera Camiones:

Fabien CALVET

Secretaria del meeting:

Virginie SOULAIRE

Comisarios técnicos:

André OLIVIER

Thierry GARBI

se comunicará por aditivo

Daniel RIAL

Leonardo AGUIRRE

Relación con los Competidores:

Jordi PARRO

Jean-Claude CHABAUD

se comunicará por aditivo

Coordinador Seguridad:

se comunicará por aditivo

Regulador Médico:

Olivier AUBRY

Toda persona de la organización poseedora de una licencia de responsables FFSA, FIA, ACA o FADECH será considerada automáticamente como juez de hecho, a la excepción de los miembros del Colegio de Comisarios deportivos.

13P2 ENCARGADOS DE RELACIONES CON LOS EQUIPOS

1) Los encargados de las relaciones con los equipos se identificarán fácilmente con una marcación distintiva.

Estarán presentes:

- en las verificaciones administrativas y técnicas,
- en la largada y llegada de las etapas.

2) **La misión de los encargados de las relaciones con los equipos consiste a:**

- informar a los equipos y asegurar con ellos un diálogo permanente,
- aportar a todos los que las solicitan, respuestas precisas a las preguntas planteadas,
- dar informaciones o precisiones complementarias relativas a la reglamentación y al desarrollo de una prueba,
- evitar la transmisión a los Comisarios deportivos de todos los pedidos que pueden encontrar una solución satisfactoria en el marco de explicaciones precisas con la condición que no se trate de reclamaciones (por ej.: brindar precisiones sobre los tiempos que se discuten).

14P INSCRIPCIONES

14P1 GENERALIDADES

1) Toda persona que desee participar de la competencia, debe enviar a la secretaría de la prueba, el pedido de candidatura acompañado del monto de los derechos de inscripción y que incluyan como mínimo:

- El apellido, nombre, nacionalidad, dirección, número de licencia (competidor y/o piloto), número de permiso de conducir para cada uno de los miembros del equipo.
- Las características del vehículo, el grupo, la clase.

Los competidores, primeros pilotos o copilotos de distinta nacionalidad a la de la ASN del Organizador, deberán someterse al Artículo 70 del Código.

2) Por el hecho de firmar el pedido de candidatura, el competidor así como todos los miembros del equipo se someten únicamente a las jurisdicciones deportivas que reconoce el Código, así como a las disposiciones de los reglamentos.

Los miembros del equipo deben firmar el pedido de candidatura a más tardar durante las verificaciones administrativas.

3) Hasta la presentación de un equipo en las verificaciones administrativas, el cambio de uno o varios de los miembros sólo podrá realizar bajo reserva de aprobación por parte del Comité de Organización.

El cambio de 1 o varios miembros del equipo sólo puede ser autorizado por los Comisarios deportivos después de comenzar las verificaciones administrativas y técnicas.

4) Hasta el momento de las verificaciones técnicas, el competidor puede reemplazar el vehículo inscripto por otro.

5) Si un vehículo no correspondiese, en su configuración de presentación en las verificaciones técnicas de largada, a su grupo de inscripción, este vehículo puede ser trasladado por los Comisarios deportivos a otro grupo, o rechazado definitivamente según la propuesta de los comisarios técnicos.

6) El pedido de inscripción sólo puede aceptarse si estuviese acompañado de los derechos de inscripción.

14P2 PEDIDO DE INSCRIPCIÓN

1) Se admite bajo invitación a toda persona de más de 18 años.

2) El Comité de Organización se reserva el derecho de negar la inscripción de un piloto, de un copiloto, de un competidor (Art. 74 del Código deportivo internacional).

3) **Definición de amateur:** Los pilotos que no figuren en la lista de los pilotos prioritarios ASO, establecida por el Comité de Organización y que se publica después de las verificaciones.

4) Derechos de inscripción, anulación y pedido de reembolso: Ver Anexo nº 1

14P3 NEGATIVA DE LARGADA

1) Después de las verificaciones administrativas y técnicas, el equipo que sea rechazado en la largada por no conformidad administrativa o técnica, no podrá pretender ningún reembolso de sus gastos de inscripción.

2) En lo referente al reembolso de las prestaciones anexas, dirigirse a las condiciones generales de venta de los distintos prestatarios.

14P4 ANULACIÓN O PRÓRROGA DE LA PRUEBA

1) En el caso en que la largada del Rally no pueda tener lugar, por cualquier motivo, y especialmente por los siguientes motivos no limitativos: no obtención y/o recuperación de homologaciones federales, autorizaciones de paso, trastornos políticos en uno u otro de los países por donde cruza el Rally lo que hace imposible la continuidad del Rally, deserción financiera que hace imposible la organización técnica y deportiva del Rally, problemas de embarque o desembarco y despacho de materiales y competidores, etc. A.S.O. sólo deberá a los competidores los montos percibidos.

Los montos percibidos por A.S.O. serán reembolsados a más tardar al 31 de marzo de 2011.

2) En el caso en que la largada del Rally se atrase, A.S.O. informará inmediatamente a cada competidor por carta certificada con A.R. sobre el nuevo calendario de la carrera.

Si los competidores no pueden participar en la carrera por este cambio de fecha, tendrán como máximo ocho (8) días francos, contando desde la recepción de la carta certificada con A.R., para solicitar por carta certificada el reembolso de sus derechos de inscripción, fijo(s) abonado(s) a A.S.O.

Dicho reembolso llegará a más tardar el 31 de marzo de 2011.

3) En todos los casos, los participantes no podrán pretender ninguna indemnización.

15P IDENTIFICACIÓN

1) Los Organizadores suministrarán a cada equipo un conjunto de placas de identificación que incluyan: 2 placas de rally y 3 carteles que tengan los números de carrera llamados placas números.

2) Durante toda la duración de la competencia, las placas deben colocarse según el presente reglamento.

En ningún caso deben cubrir, ni siquiera en forma parcial, la matrícula del vehículo.

3) Las placas de números (50 cm de ancho x 52 cm de alto) deben colocarse en el lado derecho y el lado izquierdo del vehículo y en la zona entre el paso de las ruedas a condición que sean totalmente visibles de lado, así como en el techo del vehículo, legible desde atrás.

Estas tienen el número de la carrera, el nombre de la competencia y eventualmente el nombre de un patrocinador principal de los organizadores. 26 cm x 50 cm están reservados a la publicidad que no se puede comprar de los Organizadores.

4) 2 placas "rally" deben colocarse visiblemente en el vehículo durante toda la duración de la competencia. Se colocan obligatoriamente en paralelo al eje de las ruedas, en la parte delantera y trasera del vehículo, sin cubrir, ni siquiera en forma parcial, las placas de matriculación y a la excepción de la sigla del constructor, la placa deberá ser la primera inscripción legible en la delantera por encima de la línea de códigos.

Incorporarán el número de carrera del competidor con cifras de 4 cm de alto y una línea de 1 cm de espesor.

5) En todo momento de la competencia, la falta o la mala colocación de una placa de número o de una placa de "rally" puede acarrear una penalización igual, por constatación, a 10% del monto de los derechos de inscripción (fijo por persona) a condición que el Organizador brinde dichos carteles o placas. La falta o la mala colocación simultánea de al menos 2 placas puede acarrear una penalización del 20% de los derechos de inscripción (fijo por persona).

6) Los nombres del 1er piloto y copilotos así como la bandera con su nacionalidad (nacionalidad licencia), con una altura de 30 a 50 mm, deben colocarse en cada lado de las alas delanteras o de las puertas delanteras del vehículo. Los vehículos que no respeten esta regla pueden ser objeto de una penalización, por constatación, igual al 10% del monto de los derechos de inscripción (fijo por persona).

7) Un brazalete de identificación en el cual figura el **nº del PCO (+33.1.41.33.15.81)**, permitirá reconocer a los equipos. Todo defecto constatado por un oficial tendrá una penalización del 10% del monto de los derechos de inscripción (por persona). En caso de deterioro de dicho brazalete, la persona deberá solicitar otro al servicio competidores, a cambio del brazalete deteriorado.

16P PUBLICIDAD

16P1 GENERALIDADES

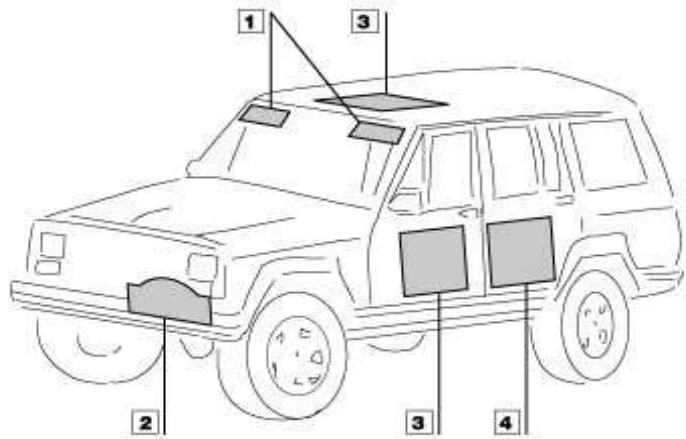
- 1) Se permite a los equipos colocar libremente toda publicidad en sus vehículos, siempre que ésta:
 - a) esté autorizada por los reglamentos de la FIA y la legislación de los países por donde pasa,
 - b) no sea contraria a las buenas costumbres,
 - c) no esté en lugares reservados (definidos más debajo) de las placas de rally, placas de números y viseras de parabrisas,
 - d) no moleste la vista del equipo a través de los vidrios,
 - e) no exprese opinión política y/o religiosa.
- 2) Los lugares reservados para los Organizadores para la publicidad colectiva obligatoria que no se puede comprar son los siguientes:
 - a) Las placas números donde la publicidad de Organizador deberá instalarse en una cinta de 26 cm x 50 cm, eventualmente divisibles por encima y/o debajo de los números.
 - b) 1 juego de placas "rally" en las cuales 9 cm x 43 cm son reservados a la publicidad de los Organizadores.
 - c) 2 cintas para colocar de cada lado de la parte superior del parabrisas, de unos 10 cm de alto x 25 cm de largo.
- 3) La publicidad facultativa de los Organizadores debe figurar en dos placas de 50 cm de ancho x 52 cm de alto no divisible para colocar en el lado derecho y el lado izquierdo del vehículo y en la zona ubicada entre el paso de las ruedas a condición que sean totalmente visibles de costado.
- 4) **Para los competidores que no acepten la publicidad facultativa de los Organizadores, el monto de los derechos de inscripción por persona tendrá un aumento del 60%, es decir: 15.360 € por auto y de 23.040 € por camión.**
- 5) Los equipos deben asegurarse la colocación correcta de la publicidad durante toda la duración del Rally todo terreno. La falta o mala colocación de publicidad obligatoria o facultativa, tendrá una penalización del 10% del monto de los derechos de inscripción por persona, la 1ª vez, y del 100% en cada reincidencia.

16P2 ESPECIFICIDADES

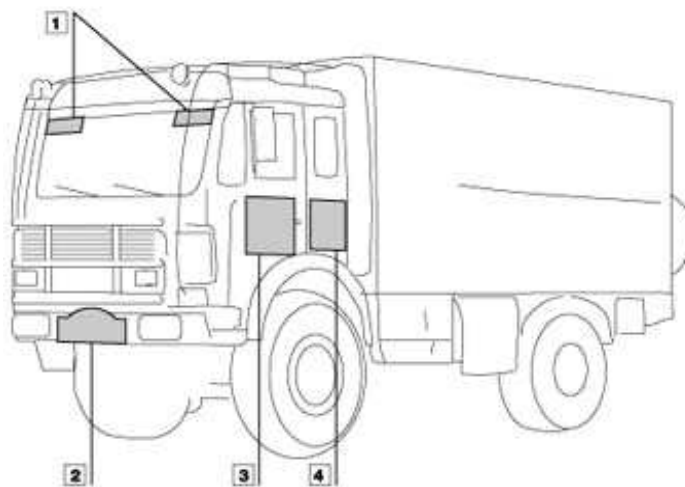
Los competidores deben prever los soportes adecuados para estar conformes con las reglas enunciadas anteriormente, la modificación de los stickers está prohibida (recorte, etc.). Los buggys deberán presentar un plan de colocación de publicidades de la organización, 30 días antes de la largada.

Lista de publicidades de la organización= se comunican por aditivo
Publicidades para comprar= se comunican por aditivo.

1 – Vehículos 4x4 tradicionales



2 – Camiones



- ① 25 cm de la visera de parabrisas en cada extremo, de 10 cm de alto, obligatorio.
- ② 2 placas de Rally, 43 x 21.5 cm, en la parte delantera y trasera del vehículo, obligatorios.
- ③ 3 placas de carrera, 50 x 52 cm, obligatorias. La del techo deberá ser legible desde atrás.
- ④ 2 placas de publicidad organizador, 50 x 52 cm, para comprar.

16P3 COLOR DE LAS PLACAS N° Y PROPAGANDA

Para diferenciar más fácilmente los distintos grupos, las placas serán de distinto color:

- vehículos T1, Open y T4: placas blancas
- vehículos T2: placas rosas
- vehículos de asistencia: placas amarillas

17P MARCACIÓN

17P1 GENERALIDADES

1) El bloque motor, el chasis y el GPS identificados con una marca durante las verificaciones técnicas, y el equipo están asociados y materializados con un número de carrera. Estos cuatro elementos no pueden estar disociados en ningún momento del desarrollo de la competencia (excepto los casos expresamente previstos en las presentes Prescripciones).

2) Las anomalías constatadas, y especialmente el hecho de presentar como intactas marcas de identificación retocadas, puede llevar a la exclusión del equipo así como la de todo competidor o equipo que haya ayudado o facilitado la realización de la infracción, esto sin perjuicio de sanciones más graves que se podrán solicitar a la ASN de la cual depende el competidor o el cómplice.

17P2 TODOS LOS GRUPOS

1) Antes de presentarse en las verificaciones técnicas, todos los competidores deberán prever en estas piezas designadas más adelante, un orificio que permita el paso de cable de precintado; en el caso contrario se podrá negar la largada. El competidor es responsable del buen estado de la marcación y del precinto durante la competencia.

La falta de orificio que permita el precintado tendrá una penalización de 150 € por orificio que falte.

2) Bloque motor

Un orificio que permita el precintado (diámetro = 3,5mm mínimo).

3) Brida de admisión de aire

Para todos los motores, un orificio que permita el precintado de las entradas de aire de alimentación del motor (diámetro = 3,5mm mínimo).

17P3 GRUPO T1

1) Movimiento de suspensión

Cojinetes de tope. Prever un orificio que permita el precintado (diámetro = 3,5mm mínimo). El orificio debe ubicarse de forma que no sea posible ajustar los movimientos de suspensión sin romper dichos cables de precintado.

2) Para los Teams de fábrica o Teams apoyados por un constructor, se deberán realizar orificios que permitan el paso de cable de precintado en las cajas de velocidad, diferenciales, cajas de transferencia eventuales de manera que los informes de caja, los pares cónicos o informes finales no puedan ser desmontados sin romper dichos cables de precintado.

18P ATRIBUCIÓN DE LOS NÚMEROS DE LA CARRERA

El Comité de Organización es el único juez para atribuir los números de la carrera.

Los números se establecerán teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- piloto que figura en la lista de pilotos prioritarios ASO y/o piloto vinculado a un constructor
- resultados obtenidos en el Dakar anterior y/o Dakar Series y/o la Copa del Mundo de Rallys Todo terreno (salvo las bajas)
- notoriedad deportiva y mediatización del piloto y/o del team
- categoría y clase del vehículo (T1, T2, OPEN, NRJ, 2 o 4 ruedas motoras, etc.)

19P PRIORIDAD DE PILOTOS

1) Todo piloto inscripto en la lista de pilotos prioritarios ASO, lo será para el Dakar 2011.
La lista será revisada anualmente y se publicará después de las verificaciones.

2) Los pilotos prioritarios son o:

▪ Pilotos profesionales

Dichos pilotos son pilotos pagados por un Constructor (u otro) para participar de una competencia. Dichos pilotos pertenecen a Teams de fábrica o a Teams apoyados por un constructor: VW Motorsports y BMW X'Raid. ASO se reserva el derecho de agregar cualquier marca a dicha lista hasta el comienzo de las verificaciones administrativas.

▪ Pilotos Amateurs

Dichos pilotos, por sus resultados, figuran en la lista de Pilotos prioritarios ASO.

20P ORDEN DE LARGADA

20P1 GENERALIDADES

- 1) En el caso en que se hayan corrido dos o varios sectores selectivos en la misma etapa, el orden de largada de la etapa del día siguiente se establecerá mediante la acumulación de los tiempos de dichos sectores selectivos. En caso de empate, se acordará la prioridad al piloto que haya obtenido el tiempo más rápido del primer sector selectivo.
- 2) En el caso de 2 o varios sectores selectivos sucesivos, la largada del siguiente sector selectivo se basará en la hora de llegada del sector selectivo anterior en horas, minutos y segundos, hora a la que se agregará el tiempo impartido para el sector de enlace eventual.
- 3) Al redactar la orden de largada, el Director de la carrera tendrá en cuenta eventuales penalizaciones deportivas ligadas a infracciones (CP faltante, Way Point faltante, exceso de velocidad, comportamiento desleal) realizados en el Sector selectivo anterior que se agregarán al tiempo del/ de los Sector(es) Selectivo(s) considerado(s).
Dicho procedimiento se aplica a condición que las penalizaciones estén marcadas en la ficha de marcación del competidor y/o hayan sido constatadas por otro medio a disposición de la Dirección de la carrera.
- 4) Las eventuales penalizaciones que se atribuyeron en el/los enlaces, se agregan a la clasificación general de la etapa que se corre.
- 5) En caso de marcación por adelantado realizada por un equipo en el Control Horario que precede la largada de un Sector Selectivo, no se autoriza ninguna modificación de la orden de largada prevista, en función de los autos presentes, y la hora de largada es en todos los casos la hora ideal de marcación en el CH + 5', aunque se trate de la largada de un Sector selectivo distinto al del primer día.

Ejemplo:

Hora de marcación ideal en el CH: 10h00; hora real de marcación por adelantado: 9h54; hora teórica de largada: 9h59; hora real autorizada de largada = 10h05, correspondiente a la hora ideal + 5 min.

El Jefe de puesto responsable de la largada debe hacer respetar dicha regla y hacer un informe al Director de la carrera. Toda infracción a dicha regla puede tener una sanción por parte de los Comisarios deportivos que puede llegar a la exclusión del equipo en falta.

20P2 ORDEN DE LARGADA

- 1) **Orden de largada**
 - a) Para la 1ª etapa, los autos partirán en el orden de los n° ; los primeros 20 cada 3 minutos, los siguientes 20 cada 1 minuto, los demás cada 30 segundos.
Los camiones partirán después de los autos, los primeros 5 cada 2 minutos, los demás cada 1 minuto.
 - b) A partir de la 2ª etapa, los competidores partirán en el orden del sector selectivo del día anterior; los primeros 10 autos cada 2 minutos, los siguientes 10 cada 1 minuto, los demás cada 30 segundos.
Los camiones T4.1 y T4.2 partirán mezclados con los autos en el orden de la clasificación mezclando auto / camión del sector selectivo del día anterior cuando esto sea posible.
Cuando no sea posible, los camiones T4.1 y T4.2 partirán después de los autos, los primeros 5 cada 2 minutos, los demás cada 30 segundos.
Los camiones T4.3 partirán sistemáticamente después de los autos, cada 30 segundos.

2) **Largadas en línea**

En una o en varias etapas, las largadas podrán hacerse en línea. En ese caso, las órdenes y diferencias de largada serán objeto de un aditivo.

3) **Diferencias:**

La diferencia entre la última moto y el primer auto será de 30 minutos como mínimo y de 2h00 como máximo.

La diferencia entre el último Auto y el 1^{er} Camión se definirá después de los reconocimientos y se indicará en el timing que se entrega en las verificaciones.

4) **Timing (itinerario / horario)**

Las órdenes y diferencias para la largada de cada etapa se especificarán en el timing (itinerario / horario) que se entrega durante las verificaciones administrativas.

Las órdenes y diferencias para la largada de los podios de largada (1^o de enero) y de llegada (16 de enero) serán objeto de una nota de información.

5) **Colocación Orden de largada**

Cada noche después de la etapa, la orden de largada de los 20 primeros se colocará a las 19h00.

Los pilotos que no llegaron hasta las 22h00 partirán después de los otros, en el orden de largada del día anterior.

La lista de largada de todos los participantes se colocará a más tardar a las 23h00.

20P3 RECLASIFICACIÓN

Por razones de seguridad, después de cada etapa, y durante la reclasificación, los comisarios deportivos podrán reposicionar, según su decisión a los pilotos prioritarios ASO y/o que figuren dentro de los 20 primeros en la clasificación general en auto, dentro de los 10 primeros de la clasificación general en camión, en lo referente a las órdenes de largada de la siguiente etapa, a pedido del competidor a la Dirección de la Carrera, antes de las 21h00. La reclasificación sólo se autorizará 2 veces por equipo sobre la totalidad de la competencia. En ningún caso un auto que haya sido reposicionado, podrá largar antes que uno de los autos que figuren dentro de los 20 primeros de la lista de largada de la etapa. En ningún caso un camión que haya sido reposicionado, podrá largar antes que uno de los camiones que figuren dentro de los 10 primeros de la lista de largada de la etapa.

21P ROAD BOOK Y NAVEGACIÓN - GENERALIDADES

1) El recorrido del rally figura en el road book que se entrega a los competidores. Se valida con el equipo de apertura durante la verificación del recorrido.

2) Los competidores están obligados a estar equipados con uno o dos GPS descargados con los Waypoints que propone el Organizador. Cuando un equipo utilice dos GPS, debe indicar cual debe ser considerado como oficial por escrito en las verificaciones técnicas.

Si el GPS oficial tiene problemas, el segundo GPS se convierte en el GPS oficial.

3) Diferentes puntos de paso obligatorios (Waypoints) señalizados durante los reconocimientos, figuran en el road book y se validan durante el paso del equipo de apertura.

4) Entre dos puntos de paso obligatorios, el recorrido que se describe en el Road Book no es obligatorio sino aconsejado. Únicamente este recorrido está abierto y se valida con el equipo de apertura.

5) El recorrido será secreto hasta la entrega del road book a los equipos.



6) Desde el 1º de mayo de 2010 y hasta el final del rally, están prohibidos los reconocimientos del recorrido, o logísticos (visita de ciudades etapa y de hoteles) y las pruebas que puedan dar una ventaja menor, esto bajo todas sus formas, en todos los países por donde pasa la competencia, para todos los competidores inscriptos o que son susceptibles de inscribirse, y para toda persona que tenga un vínculo con el competidor inscripto o susceptible de inscribirse.

La participación en carreras nacionales deberá también ser objeto de un pedido de autorización ante el servicio deportivo de ASO, que decidirá en función de las informaciones recibidas, si autoriza o no la participación en estas carreras.

El incumplimiento de dichas reglas podría provocar la negativa de largada para el/los piloto(s) / copiloto(s), sin perjuicio de otras sanciones eventuales impuestas por la ASN del competidor.

7) El equipo de apertura controla el recorrido en su totalidad.

8) El recorte kilométrico de las etapas se comunicará a los competidores a mediados de noviembre de 2010.

22P ROAD BOOK

22P1 LEXICO ROAD BOOK

	ROUTE	ROAD
	ROUTE avec séparateur central	DUAL CARRIAGEWAY
	PISTE TRACÉE	TRACK
	HORS PISTE	OFF TRACK
	ATTENTION	1 DANGER
	DANGER	2 DANGER
	GROS DANGER	3 DANGER
	CUVETTE	DIP
	BOSSÉ	BUMP
	COMPRESSION	COMPRESSION
	SAIGNÉE	DITCH
	RADIER	STEP
	MARCHE EN DESCENTE	STEP DOWN
	MARCHE EN MONTEE	STEP UP
	DESCENTE	DOWNHILL
	VERS	TOWARDS
	MONTEE	UPHILL
	TROU EFFONDRE	HOLE COLLAPSE
	ORNIERE	RUTS
	ONDULATION BOSSÉ	UNDULATION
	SUR PONT SOUS PONT	ABOVE BRIDGE UNDER BRIDGE
	QUE	FORD
	TROU	HOLE
	CAIRN	CAIRN
	CITERNE	WATER TANK
	FIL BARBELE	BARBED WIRE FENCE
	CLOTURE	FENCE
	LIGNE ELECTRIQUE	ELECTRIC LINE
	DUNES	DUNES
	DUNETTE	SMALL DUNE
	PALMIER	PALM TREE
	ANTENNE	ANTENNA / MAST
	PORTAIL BARRIERE	GATE BARRIER

	OUED	OUED / WADI
	LANGUE DE SABLE	SAND SPIT
	BORNE	KILOMETRE MARKER
	CIMETIERE	CEMETARY
	FUT	BARREL
	PANNEAU	SIGNPOST
	MAISON	HOUSE
	FORT	FORT
	POTEAU PIQUET	POST
	PNEU	TYRE
	PUIT	WELL
	RUINES silhouette à decerner	RUINS individual drawing for each
	MONTAGNE silhouette à decerner	MOUNTAIN individual drawing for each
	DEBUT de Zone FIN de Zone vitesse limitée	START of Zone END of Zone controlled speed
	Limite de VITESSE	SPEED LIMIT
	STOP	STOP
	DEVERS	CAMBER
	DEPART	START
	ARRIVEE	FINISH
	CHRONO	CLOCK
	ESSENCE	FUEL
	PHOTO	PHOTO
	CP	PC
	DEBUT ZONE D'ASSISTANCE	START OF ASSISTANCE ZONE
	FIN ZONE D'ASSISTANCE	FINISH OF ASSISTANCE ZONE
	VILLAGE	VILLAGE
	WAYPOINT MASQUE	WAYPOINT MASKED
	WAYPOINT ECLIPSE	WAYPOINT ECLIPSE
AD	A DROITE	ON THE RIGHT
AG	A GAUCHE	ON THE LEFT
D	DROITE	RIGHT
G	GAUCHE	LEFT
SA	SABLE	SAND

GV	GRAVIER	GRAVEL
G/D	GAUCHE / DROITE	LEFT / RIGHT
D/G	DROITE / GAUCHE	RIGHT / LEFT
MVS	MAUVAIS	BAD
EMP	EMPIERRE	STONY OR ROCKY
DEF	DEFONCE	ROUGH
ORN	ORNIERE	RUT
SER	SERRE	TIGHT
HP	HORS PISTE	OFF PISTE / OFF TRACK
HP	HORS PISTE INTERDIT	OFF TRACK FORBIDDEN
OUED	OUED	OUED / WADI
E3	ETROIT	NARROW
DS	DANS	IN
IMP	IMPERATIF	IMPERATIVE
QT	QUITTER	LEAVE
GD	GRAND	BIG
NBX	NOMBREUX	MANY
RLT	RALENTIR	SLOW DOWN
±V	PLUS OU MOINS VISIBLE	MORE or LESS VISIBLE
S	SINUEUX	TWISTY
PP	PISTE PRINCIPALE	MAIN TRACK
TD	TOUT DROIT	KEEP STRAIGHT
RO	ROUTE	ROAD
TDSP	TOUT DROIT SUR PISTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN TRACK
TDRPP	TOUT DROIT SUR ROUTE PRINCIPALE	KEEP STRAIGHT ON MAIN ROAD
P//	PISTES PARALLELES	PARALLEL TRACKS
P	PISTE	TRACK
C	CAP	BEARING
TJS	TOUJOURS	ALWAYS
VG	VEGETATION	VEGETATION
CX	CAILLOUX	STONE
EFF	EFFONDRE	COLLAPSED
RP	REPRISE REPRENDRE	TO TAKE

22P2 ROAD BOOK

- 1) Todos los equipos recibirán un road book que indicará el itinerario reconocido y que será abierto y barrido. Localiza los puntos de paso obligatorios (WPV, WPM, WPE, WPS, DZ, FZ, CP) que deberán respetarse sino podrán tener una penalización que puede llegar a la exclusión.
- 2) Un Sector selectivo o un sector de enlace que se desarrolla en una pista existente, figurará en el road book con una línea continua.
Un Sector selectivo o un sector de enlace que se desarrolla en fuera de pista, figurará en el road book con una línea de puntos.
- 3) Sólo se autoriza tener en el vehículo las notas de recorrido de la Competencia en curso (Road Book oficial), las modificaciones del equipo de apertura, que podrán integrarse al Road Book, y las notas personales que resulten de un paso anterior (cualquiera sea el sentido) durante la Competencia en curso.
Se autoriza la posesión de mapas, dentro del vehículo, a la excepción de fotos satelitales. No se autoriza ninguna nota en los mapas.
A los competidores que no respeten dichas prohibiciones se les negará la largada o serán excluidos.
- 4) El road book de la 1ª etapa se entregará en el briefing el 1º de enero de 2011 a las 10h00 en Buenos Aires.
Los road books de las siguientes etapas se entregarán cada noche para el día siguiente en el CH de llegada de la etapa, salvo el día de descanso que se entregará a partir de las 14h00 para la siguiente etapa.
Serán propiedad del competidor.
- 5) Después del paso del equipo de apertura de la organización, las eventuales modificaciones se colocarán diariamente, antes de las 18h00, en el PCO, en el bivouac, en el comedor y en el Equipaje de motos, bajo el control y la responsabilidad del Director de la carrera (cf. Art 30P).
- 6) Los competidores deberán, en todos los casos, adaptar el manejo a las condiciones del terreno que evoluciona frecuentemente y se necesitará gran atención, cualquiera sea el tipo de recorrido (sectores selectivos, enlaces, fuera de pista, ...).

23P ITINERARIO OFICIAL

23P1 GENERALIDADES

- 1) El itinerario oficial (Sectores selectivos y enlaces) se memoriza en el/los GPS que se entrega/n a los competidores. La validación cronológica de cada waypoint (WPV, WPM, WPE, WPS, DZ, FZ, CP) localizado en el road-book, garantizará el respeto del itinerario por parte del competidor. Cada punto será numerado cronológicamente en el road book y en el GPS.
Se colocarán WPS en el itinerario para garantizar el paso por ciertos puntos que se consideran como sensibles: peligros 3 (!!!), cruces de ruta, gasoducto, vías férreas, etc.
- 2) En caso de cambio de itinerario, la lista de puntos de paso obligatorios que se descarga en el GPS se modificará automáticamente al llegar al bivouac o al largar la etapa.
- 3) A la excepción de las coordenadas de los bivouacs, no se indicará ninguna coordenada de waypoint en el road book.

23P2 RESPETO DEL ITINERARIO OFICIAL - VEHÍCULOS T4.3

- 1) Si un vehículo T4.3 practicó la asistencia a otro vehículo en carrera y llega al bivouac fuera de los tiempos y haciendo un itinerario diferente (pista marcada o alquitrán), será sancionado con una penalización de 50h00 que se tomará en cuenta para establecer el orden de largada de la etapa siguiente.

El vehículo T4.3 deberá imperativamente señalar el desvío de itinerario al PCO llamando con su Iritrack señalando el n° del competidor que va a asistir, sino puede ser excluido.

2) Si un vehículo T4.3 está fuera de tiempo para largar, después de haber asistido y después de haber advertido al PCO llamando con su iritrack, podrá ser autorizado a no realizar una etapa y a retomar la largada de la etapa siguiente. Dicha autorización será sancionada con una penalización de 100h00 mínimo y sólo podrá darse una vez en el curso del rally.

3) Los vehículos afectados por este artículo deberán respetar entonces las reglas de velocidad impuestas para la categoría asistencia y no serán excluidos por waypoints faltantes.

23P3 ZONAS "PÚBLICO"

1) En todo el recorrido habrá zonas de "público", en uno o varios puntos de los sectores selectivos, en función de las etapas. Estarán destinadas a recibir a los espectadores. Dichas zonas estarán mencionadas en el road book. Se solicita una vigilancia particular a los competidores durante el cruce de dichas zonas.

2) Las asistencias no podrán llegar hasta allí, salvo si estas zonas figuran en el itinerario del road book del día.

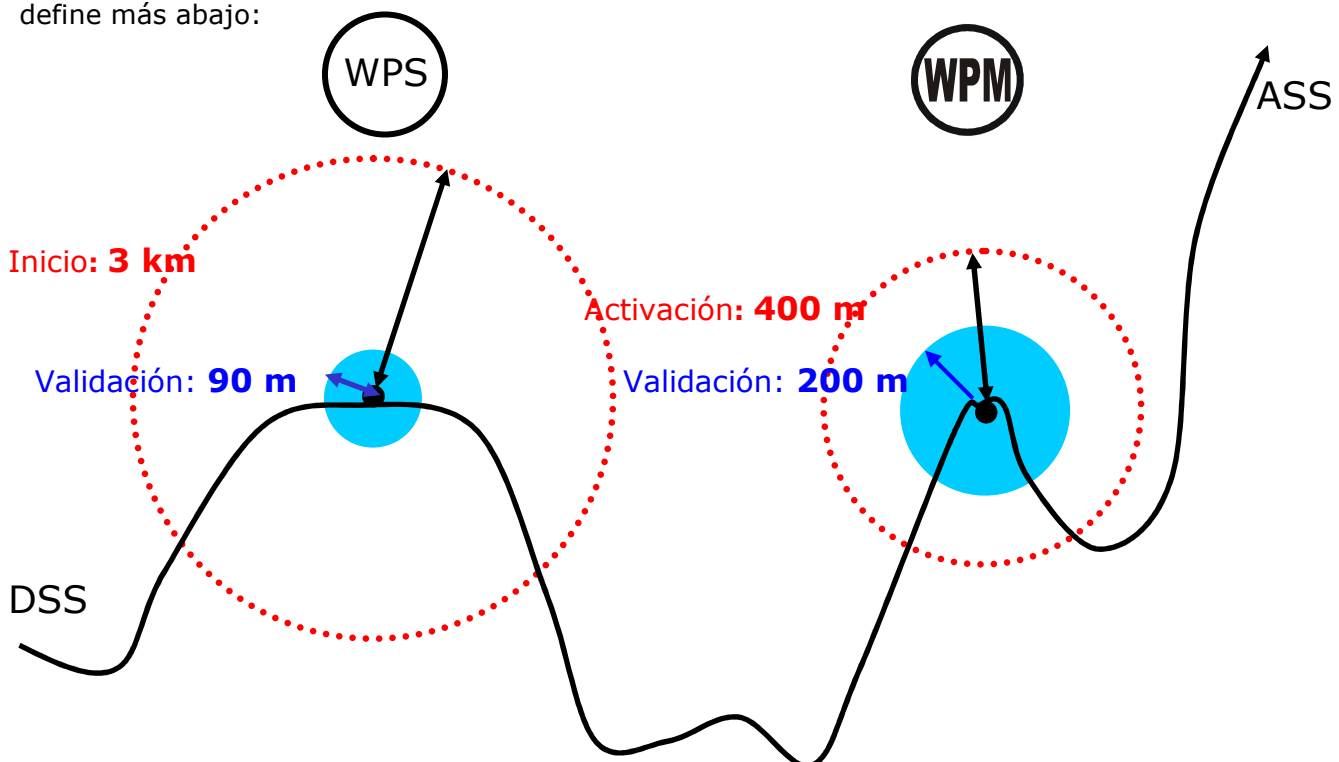
3) Está prohibido usar carteles para dar informaciones de tiempos, bajo pena de penalización que puede llegar a la exclusión.

24P FUNCIONAMIENTO DEL GPS

24P1 GENERALIDADES

1) El GPS utiliza el sistema de Waypoints, Visibles (WPV), escondidos (WPM), de seguridad (WPS) y Eclipse (WPE).

Para responder al reglamento de navegación, los WPS y WPM funcionan según el principio que se define más abajo:



2) Entre 2 WPM o WPS, el GPS sólo muestra el rumbo y la velocidad. Cuando el competidor penetre en un radio circular de 400 m alrededor de un WPM o 3 km alrededor de un WPS, el GPS muestra toda la información habitual: COG (Cap over Ground), SOG (Speed over Ground), CTW (Cap to Waypoint), DTW (Distance to Waypoint)

Toda esta información también se muestra en la pantalla del GPS hacia un WPE, una vez que atraviesa el waypoint anterior. Sin embargo, si el competidor no validó el waypoint anterior, la información aparecerá en la pantalla, una vez que penetre el radio de 3 km en torno al WPE.

3) El competidor deberá respetar el orden cronológico de los waypoints de la etapa que se considera. Caso contrario, el GPS mostrará únicamente el rumbo y la velocidad. Sin embargo, el competidor puede forzar el GPS para posicionarse en otro WPT con la tecla "W+" o "W-".

24P2 PENALIZACIONES POR WPT FALTANTES

1) En el road book se indicará la escala de penalizaciones de cada waypoint faltante (WPV, WPM, WPE, WPS, DZ, FZ, CP).

En caso de no respetar el itinerario oficial (sucesión de waypoints faltantes que representan un corte de itinerario) las penalizaciones llegarán a la exclusión, en función del perfil de la etapa y de la cantidad de km faltantes.

2) Además del examen del cartón de marcación, se realizarán el análisis del GPS y el informe del Iritrack para controlar el trazado que se siguió realmente.

24P3 NAVEGACIÓN

1) Los sistemas y aparatos de navegación cualquiera sean, están reglamentados y especialmente la función G.P.S. Está prohibido llevar o tener sistemas no explícitamente descritos posteriormente, lo que llevará a la exclusión, cualquiera sea el modo y la tecnología usados para evaluar o estimar la posición.

2) **G.P.S. (obligatorio a bordo del vehículo)**

Es obligatorio montar un aparato G.P.S. de modelo único, a excepción de cualquier otro, otorgado por el prestatario del organizador.

Dicho aparato debe montarse según las instrucciones técnicas suministradas. Los equipos deben proceder a la instalación mecánica y eléctrica según las normas antes de las verificaciones técnicas y esto según los kits de instalación que deben comprar al proveedor exclusivo. La alimentación eléctrica deberá protegerse con un fusible de 3 amperes y deberá brindar una tensión regulada entre 9 y 30 voltios continuos. El montaje mecánico deberá ser ligero e integrar los amortiguadores suministrados.

Dicho aparato podrá montarse en doble.

Dicho aparato es personalizado y se marcará con un precinto. Se atribuye un número de serie a un equipo, no se podrá hacer ningún cambio sin autorización del prestatario GPS. Está prohibida toda permutación de aparatos entre vehículos, sino incurrirá en penalizaciones que pueden llegar a la exclusión.

3) **Repetidores de rumbo G.P.S., de velocidad y de odómetro (opcional)**

Modelos únicos homologados por el organizador, deberán estar adaptados al G.P.S. fijo. Está prohibida la adaptación de cualquier otro modelo, o sistema (a excepción del Speedox), al GPS, especialmente los ordenadores u organizadores, y esto, por cualquier medio.

Dicho aparato podrá montarse en doble.

4) **Tripmeter mecánico de un modelo libre (obligatorio a bordo del vehículo)**

Contador de distancia total basado únicamente en una medida de rotación de ruedas o de un árbol de transmisión. El aparato no deberá tener conexión o función que haga acoplamiento ni deberá explotar sus informaciones con otro aparato.

Dicho aparato podrá montarse en doble.

5) **Odómetro del GPS Unik (función del GPS Unik)**

Contador de distancia total, basado únicamente en el cálculo de las distancias recorridas entre cada medida GPS (al menos una por segundo). El odómetro aparece en las páginas ODO y OD+ del GPS Unik.

6) **Compás magnético o electrónico de un modelo libre (opcional)**

Indicador de rumbo del vehículo, basado en la medida del campo magnético terrestre. El aparato podrá tener un sistema de compensación electrónica interna. El panel podrá ser analógico y/o digital. El aparato no deberá tener conexión o función que haga acoplamiento ni deberá explotar sus informaciones con otro aparato. Ningún sistema de conexión deberá permitir la entrada o la salida de datos numéricos.

Dicho aparato podrá montarse en doble.

7) **Generalidades**

a) **Se prohíbe el uso de puntos G.P.S., que no sean aquellos dados por el Organizador para el Dakar 2011.**

Cada aparato, fuera del GPS Unik, deberá asegurar una sola función (compás, odómetro, etc.) a la excepción de las funciones odómetro y compás del GPS Unik.

Únicamente se autoriza la adaptación de funciones G.P.S. y repetidores de rumbo G.P.S., de velocidad, de odómetro (modelos únicos) y Speedox.

b) Está prohibido cualquier otro aparato de tipo G.P.S. fijo, portátil, integrado o que tenga las capacidades del tipo G.P.S., o todo otro sistema de navegación satelital, de grabación aproximada del recorrido, inercial u otro. En ningún caso podrán ser utilizados o puestos en función durante la carrera.

Está prohibido llevar o tener un sistema que no esté explícitamente descrito en el reglamento, y especialmente todo sistema informático o electrónico que ayude para la navegación, de posicionamiento de cartografía informatizada o de captura y almacenamiento de posición.

Están prohibidas las adaptaciones o diálogos, de cualquier naturaleza (filaria, radial, infrarrojos, etc.) entre los distintos aparatos. Estos no deberán permitir ninguna comunicación hacia el exterior. Sólo se autoriza el acoplamiento de los cascos del equipo mediante la utilización de un sistema de intercomunicación casco a casco.

c) Está prohibida la presencia de pre cableados no justificados a bordo del vehículo (alimentación eléctrica, antena, captosres, etc.).

A.S.O. se reserva el derecho de proceder en todo momento a verificaciones físicas o electrónicas para verificar:

- el buen funcionamiento de los aparatos obligatorios,
- la falta o posesión de sistemas prohibidos,
- la falta de pre equipamiento o cableado que permita la instalación a posteriori de un aparato no homologado.

d) **La posesión o utilización de un sistema prohibido podrá llevar a la exclusión.**

En caso de dudas sobre las funcionalidades de un aparato autorizado pero de modelo libre, se podrá prohibir su posesión.

25P DESBLOQUEO DEL GPS

Por razones de seguridad, los competidores disponen de dos posibilidades para desbloquear el GPS introduciendo dos códigos específicos:

1) **Código "5555, Emergency code":**

Para un competidor que quiera abandonar, dicho código libera totalmente el GPS y permite introducir manualmente nuevos puntos.

La utilización de este código se sanciona obligatoriamente con la exclusión.

2) **Código "WPM":**

Este código, que comunica el PCO a pedido del equipo mediante el Iritrack, permite activar el GPS en sus funciones habituales y hace visibles todos los waypoints.

La utilización de dicho código tendrá las siguientes penalizaciones:

- Del 1er al 3er uso: 6h00 por utilización, para los primeros 20 de la clasificación general Auto, los diez primeros de la clasificación general Camiones y/o los pilotos prioritarios ASO, 3h00 para los demás competidores.
- El 4º uso provocará la exclusión y esto para todos los competidores.

26P ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD - DEFINICIÓN

1) Comienzo de la zona de control:

- El comienzo de la zona de control de velocidad que se registra en el G.P.S. se materializará en el road book con un casillero que indique: "DZ" y por un waypoint seguridad o eclipse (WPS o WPE). Para validar el comienzo de la Zona "DZ", el competidor debe pasar obligatoriamente a menos de 90 metros (radio en torno al waypoint "DZ"), bajo pena de penalidad por WPT faltante (art. 24P2);
- En un radio de 3 km de dicho punto, el G.P.S. del competidor se activará (DTW, CTW y flecha) para guiar al competidor hasta ese punto;
- 90m antes del punto G.P.S., al competidor se le indica en el G.P.S. que se acerca a la zona de control (desaceleración);
- Los 90m situados después del punto G.P.S. se consideran como zona "tope" de desaceleración (zona de tolerancia), antes de entrar en la zona de control.

2) La zona de control de velocidad:

La zona de control aparece permanentemente en pantalla G.P.S. del competidor, cuando se valida el radio de entrada del waypoint. El competidor no podrá entonces ignorar ni la entrada ni la salida. La velocidad del competidor se limitará a 30, 50 o 90 km/h entre el punto de entrada y el punto de salida de la zona, cualquiera sea el itinerario tomado entre estos 2 puntos.

3) Fin de la zona de control:

- El final de la zona de control de velocidad con el GPS se materializará en el road book con un casillero que indique "FZ" y con un waypoint eclipse (WPE).
- En torno a este punto, se colocará una zona de tolerancia de 90m para evitar toda polémica en la toma de velocidad.
- A partir de este punto, el competidor puede acelerar nuevamente.
- El punto de salida de la zona de control de velocidad es un punto de paso obligatorio. Para validar el final de Zona "FZ", el competidor debe obligatoriamente pasar a menos de 90 metros (radio en torno al WPE "FZ") (penalizaciones: art. 24P2)

APLICACIÓN DEL CONTROL DE VELOCIDAD CON UN WPS Y UN WPE

FIN DE ZONA

R = 90 m



TOLERANCIA ACELERACIÓN

- 1 casilla del Road Book
- 1 way point eclipse (WPE)

ZONA CONTROLADA
Cualquiera sea el largo

Itinerario que siguen los competidores

ZONA PENALIZADA
a 30, 50 o 90 km/h

R = 3 km

INICIO DE ZONA

TOLERANCIA FRENADO



R = 90 m

DESACELERACIÓN

- 1 casilla del Road Book
- 1 Waypoint Seguridad o Eclipse (WPS o WPE)
- zona de activación del GPS en un radio de 3 km
- zona de desaceleración en 90 m
- zona de tolerancia en 90 m

27P PROCEDIMIENTO DE CONTROL

- 1) Durante toda la duración del Rally, el competidor es responsable de la verificación del buen estado de funcionamiento del (de los) G.P.S. descargado(s) por el organizador.
- 2) El/los G.P.S. debe(n) estar en funcionamiento y estar conectado(s) permanentemente, alimentación(es) y antena(s) conectadas, durante toda la duración de cada etapa.
- 3) Todo incidente debido al competidor (pérdida, destrucción, apagado, etc.), que haga imposible la lectura del (de los GPS y/o todo intento de fraude o manipulación constatada por un técnico de GPS, bajo la responsabilidad del Director de la carrera, tendrá una penalización que decidirá el Colegio de Comisarios deportivos y que puede llegar a la exclusión. Las penalizaciones que se aplicarán serán idénticas para un equipo que no haya ingresado el código del día en el/los G.P.S.
- 4) El control se realiza en las llegadas de las etapas. El piloto debe poner su GPS en la página CHECK al llegar al CH, entonces aparecerá en pantalla una página de síntesis de las infracciones cometidas. Durante la parada para marcación en el CH, las informaciones que aparecen en el GPS se envían automáticamente al controlador por radio (way points faltantes, velocidad, etc.). Únicamente, en caso de infracción, un controlador hace constatar y refrendar las infracciones por un miembro del equipo o por el competidor. Luego entrega al competidor una hoja de su ficha de control y envía una copia a la Dirección de la carrera.

Si un equipo posee 2 GPS en funcionamiento y que sólo uno de los dos GPS valida el paso por un waypoint, no se aplicará ninguna penalización.

- 5) En caso de reclamo, acompañado de la caución, el competidor tendrá media hora después de la notificación, para informar por escrito a la Dirección de la carrera. Un técnico GPS desmonta y precinta el/los GPS en presencia del competidor (o de su representante), y luego lo descarga y entrega su informe de análisis a la Dirección de la carrera y al competidor.

6) Control de la velocidad

En caso de exceso de velocidad, si un equipo posee 2 GPS en funcionamiento y las dos velocidades relevadas son distintas entre sí, el equipo es penalizado sobre la velocidad que indica el GPS oficial declarado por el equipo durante las verificaciones técnicas.

28P CIRCULACIÓN - VELOCIDAD

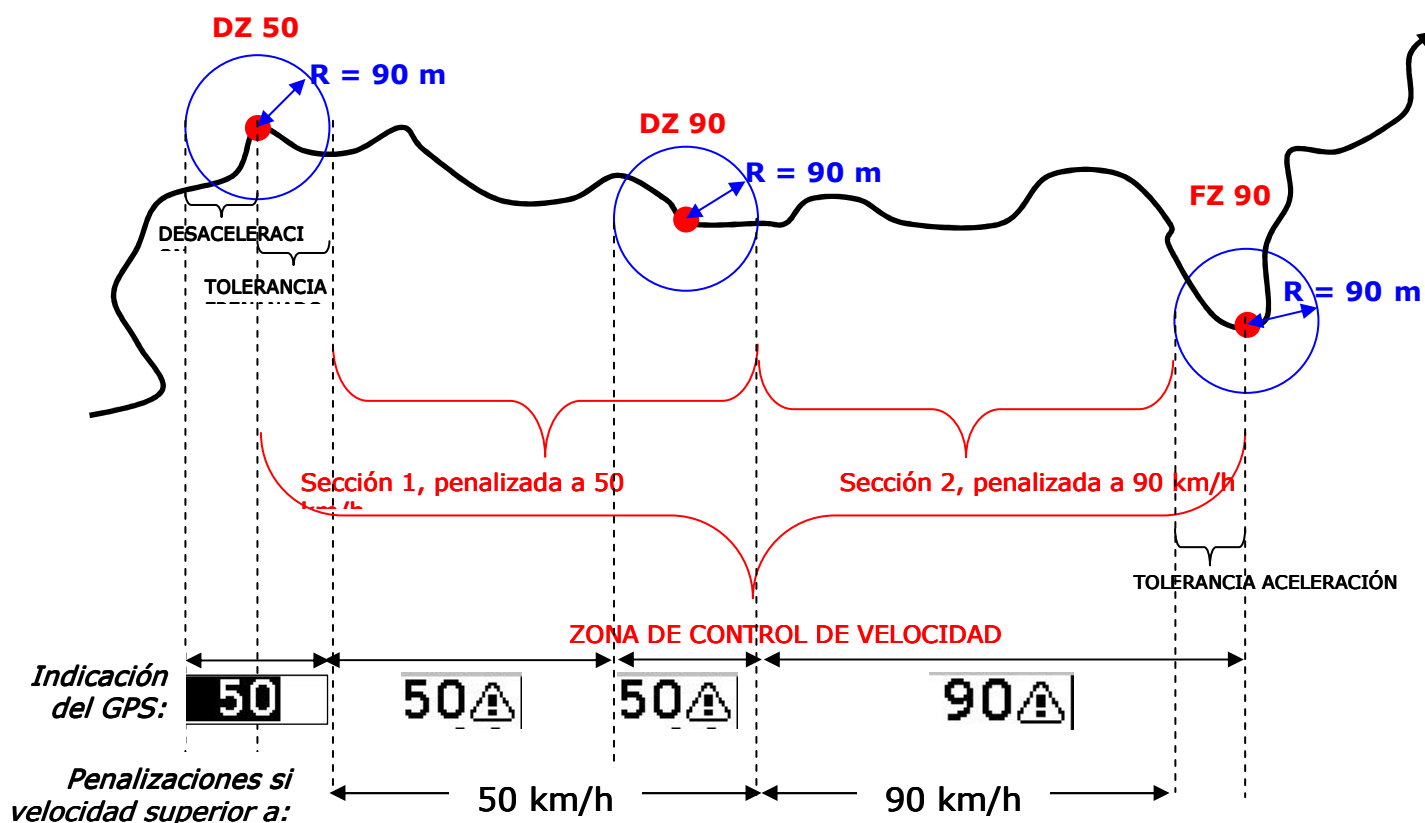
28P1 GENERALIDADES

- 1) Los agentes de la circulación, jueces de hecho u oficiales de la Competencia que constaten una infracción a las reglas de la circulación cometida por un equipo de la Competencia, deben informarla lo antes posible. En caso en que el piloto decida no detenerse o no se pueda detener al piloto en infracción, se puede pedir aplicar las penalizaciones previstas, bajo reserva que:
 - a) la notificación de la infracción llega por vía oficial y en nota escrita, antes de colocar la clasificación de la etapa durante la cual se cometió la infracción,
 - b) las multas tienen que estar bien detalladas para que la identidad del piloto en infracción se establezca en forma indiscutible y se precise bien la hora y el lugar,
 - c) los hechos que se reprochan no sean susceptibles de interpretaciones diversas.
 - d) Está prohibido, bajo pena de exclusión:
 - transportar vehículos
 - boquear intencionalmente el paso de vehículos o impedirlos que se adelanten.
- 2) En ruta, en Argentina y en Chile, todos los vehículos tienen la obligación de circular con las luces encendidas.

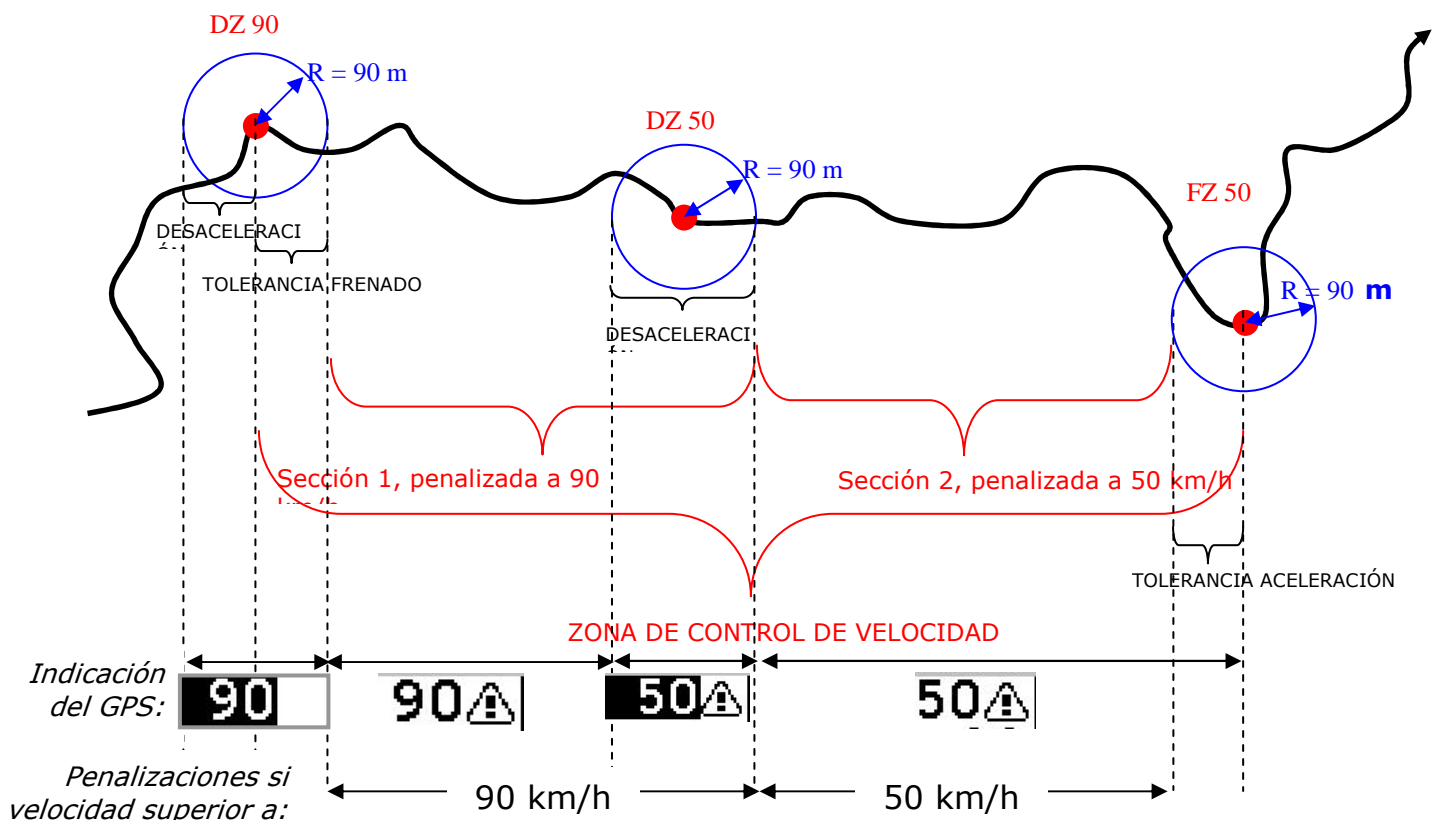
28P2 CRUCE DE ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD

- 1) En las zonas que se definen como "zonas de control de velocidad", la velocidad de paso de los competidores, tanto en enlace como en sectores selectivos, será limitada a 30, 50 o 90 km/h.
- 2) En caso de existir reglamentación local inferior, ésta es la que se aplica. Por otra parte, el competidor debe adaptar la velocidad a la población y a la circulación.
- 3) Se indicarán zonas de control de velocidad en el road book con las menciones "DZ" y "FZ".
- 4) La presencia o falta de paneles que indiquen la velocidad no podrá dar lugar a ningún reclamo.
Se autorizan los adelantamientos, a condición de no superar la velocidad máxima autorizada en la zona.
- 4) En las zonas de control de velocidad, si se superan los límites de 30, 50 o 90 km/h, aparecerá una sigla en la pantalla del G.P.S. para indicar el adelantamiento y la grabación de éste. El GPS podrá controlarse en la llegada de la especial y/o en la llegada al bivouac, según los procedimientos idénticos a los que se describen en el artículo 27P.
- 5) Si se supera la velocidad máxima, se registra un impulso en el GPS como mínimo cada 150 metros y la velocidad se registra en la página speed del GPS "SPD". Al llegar a la especial y/o al llegar al bivouac un controlador informa cuando se supera la velocidad máxima y hace constatar esto al competidor.
- 6) Si existiese una zona de control de velocidad compuesta por 2 secciones sucesivas, con 2 velocidades máximas de distintos valores, la velocidad máxima autorizada en el radio de 90 m alrededor de un waypoint de entrada de la 2ª sección será la velocidad máxima de la 1ª sección (ver esquemas más abajo).

2 SECCIONES SUCESIVAS, VELOCIDADES CRECIENTES: 50 a 90 Km /h



2 SECCIONES SUCESIVAS, VELOCIDADES DECRECIENTES: 90 a 50 Km /h



28P3 IMPULSO

1) Si el competidor discute las infracciones encontradas, deberá realizar un reclamo por escrito, acompañado de la caución, que enviará a la Dirección de la carrera dentro de la media hora que sigue a la notificación, para proceder a descargar el GPS.

2) El Director de la carrera sancionará toda superación de la velocidad que registra el GPS, según las siguientes penalizaciones:

- entre 1 y 15 km/h:
1' x por la cantidad de impulsos + una suma fija de 100 €
- entre 16 y 40 km/h:
2' x por la cantidad de impulsos + una suma fija de 200 €
- más allá de 40 km/h:
1er impulso: 20' + 300 €
2º impulso sucesivo: 1h00 + 1.000 €
3er impulso sucesivo: exclusión.

3) Nota: El pago de multas deberá realizarse dentro de las 24h00 después de haber sido notificado, bajo pena de negar la largada.

28P4 LÍMITES DE VELOCIDAD – ENLACES

En algunos enlaces (precisados por aditivo), la velocidad máxima podrá ser limitada. Las penalizaciones infligidas serán idénticas a las del artículo 28P3.2.

28P5 LÍMITES DE VELOCIDAD – CAMIONES

1) En todo el recorrido, la velocidad de los camiones de carrera está limitada reglamentariamente a 150 km/h.

2) La superación de la velocidad que registra el GPS será sancionada con las siguientes penalizaciones:

- entre 151 y 155 km/h:
1' x por la cantidad de impulsos + una suma fija de 100 €
- entre 156 y 170 km/h:
5' x por la cantidad de impulsos + una suma fija de 200 €
- más allá de 170 km/h:
1er impulso: 20' + 300 €
2º impulso sucesivo: 1h00 + 1.000 €
3er impulso sucesivo: exclusión.

29P CÓDIGO DE MANEJO

29P1 SISTEMA SENTINEL

1) Para resguardar los adelantamientos, el sistema Sentinel (dispositivo que permite señalar a un competidor que puede ser adelantado) es obligatorio para todas las categorías.

2) **El sistema debe estar en funcionamiento durante el desarrollo de cada etapa y debe estar conectado directamente a la batería del vehículo.**

El funcionamiento del material es responsabilidad del competidor.

Toda constatación de no funcionamiento debido al equipo tendrá las siguientes penalizaciones:

- 1 hora para los competidores clasificados entre los 20 primeros de la clasificación general Auto, los 10 primeros de la clasificación general Camión y/o pilotos prioritarios ASO.
- 300 € para los demás competidores.

3) Todo competidor alcanzado por otro deberá hacer lo necesario para ponerse en un lado y dejarse pasar.

En un sector selectivo, todo vehículo que haya recibido varias señales sonoras en un tiempo dado y que no se haya puesto de lado para dejarse pasar, será sancionado, según la decisión del Colegio, del siguiente modo, después de examinar los datos descargados:

- 15 min para los competidores clasificados entre los 20 primeros de la clasificación general Auto, los 10 primeros de la clasificación general Camión y/o pilotos prioritarios ASO.
- 300 € para los demás competidores.

Si hubiese polémicas, se deberá realizar la descarga.

4) Los casos litigiosos serán tratados por el Colegio de Comisarios deportivos, después de escuchar a las 2 partes. Según las circunstancias, éste podrá aplicar otras penalizaciones (de tiempo o financieras), especialmente al equipo mejor clasificado del team del equipo en falta.

5) Si hubiese polémica alguna, deberá realizarse la descarga de los datos del aparato, a pedido escrito al Director de la carrera, 30 minutos a más tardar después de la notificación de la infracción.

6) El sistema Sentinel debe instalarse en el vehículo de forma que esté accesible y que pueda ser usado al menos por dos miembros del equipo con el cinturón puesto.

29P2 ACCIDENTE

1) Si hay accidentes con heridos, es imperativo que el equipo lo informe al PCO por cualquier medio y en el menor plazo, para que éste pueda enviar lo más rápidamente el medio de intervención apropiado.

- 2) El equipo debe, si al menos uno de los miembros está consciente y puede moverse:
- resguardar la zona, presionando los 2 botones de alarma del Sentinel, para informar a los equipos que llegan al lugar,
 - presionar el botón rojo del Iritrack, para señalar un accidente al PCO,
 - presionar el botón azul del Iritrack, para entrar en comunicación con el PCO y dar cuenta de la situación.

Si el Iritrack no funciona bien y el equipo no lograra entrar en comunicación con el PCO, debe encender la baliza de emergencia Sarsat.

3) Si el vehículo representa un peligro para los demás competidores o, para resguardar el lugar del accidente, un miembro del equipo debe, después de haber presionado los 2 botones de alarma del Sentinel, colocar un triángulo rojo en un lugar apropiado al menos 50 metros antes de la posición del vehículo para prevenir los demás pilotos. Todo equipo que infrinja esta regla es pasible de penalización según la decisión de los Comisarios deportivos.

4) Los equipos implicados en un accidente con daños corporales, serán objeto de una investigación por parte del Colegio de Comisarios deportivos. En función de las circunstancias, se podrán aplicar penalizaciones que pueden llegar a la exclusión.

5) Los equipos que no respeten las prescripciones del presente artículo 29P2 será objeto de un informe a los Comisarios Deportivos que podrán imponer penalizaciones tales como las que se prevén en el Código deportivo.

29P3 ASISTENCIA EN CASO DE ACCIDENTE DE OTRO COMPETIDOR

1) Se recuerda que la ética exige detenerse cuando se constata un accidente de un equipo para asegurarse el modo de intervención más apropiado entre su intervención y la llegada del auxilio. Se recuerda además que se ponen en marcha importantes medios para acortar el tiempo de intervención.

2) Todo equipo testigo de un accidente que pone en peligro físico a otro competidor, debe en este orden:

- detenerse,
- resguardar la zona, presionando los 2 botones de alarma del Sentinel, para informar a los equipos que llegan al lugar,
- presionar el botón rojo del Iritrack,
- aportar los 1ros auxilios a los miembros del equipo e informarse sobre su condición,
- presionar el botón azul del Iritrack, para entrar en comunicación con el PCO y dar cuenta de la situación,
- esperar la llegada del auxilio o de otro competidor,
- presionar el botón verde del Iritrack para señalar que se va.

Si es imposible entrar en comunicación con el PCO con el Iritrack, el equipo que llega al lugar del accidente deberá encender la baliza de emergencia Sarsat del vehículo accidentado, o la suya si no encuentra la del otro equipo.

El equipo testigo del accidente no corre riesgos de ser excluido si enciende su baliza para el equipo accidentado.

3) El tiempo total de detención (si supera los 3 minutos) entre las 2 alertas Iritrack (botón rojo al detenerse y verde al salir) se descontará del tiempo realizado para la especial el mismo día, sólo para los 2 primeros equipos que se detuvieron en el accidente, a pedido del competidor a la Dirección de la carrera, como máximo 30 minutos después de llegar a la etapa del día.

El tiempo total de parada podrá verificarse y validarse con el Iritrack y/o con el GPS Unik.

4) Los equipos que no respeten las prescripciones del presente artículo 29P3 será objeto de un informe a los Comisarios Deportivos que podrán imponer penalizaciones tales como las que se prevén en el Código deportivo.

29P4 CÓDIGO DE MANEJO

1) Comportamiento General

a) Los competidores y equipos deben tener un comportamiento respetuoso tanto en la ruta como frente:

- frente a la población de los países por donde pasa,
- a los demás competidores,
- al personal de la organización.

Toda incivilidad constatada dará lugar a una penalidad de 500 €.

b) Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por el competidor o por miembros del equipo antes o durante la competencia será juzgada por los Comisarios deportivos, que pueden imponer una penalización que puede llegar a la exclusión o permitir a un organizador negar la inscripción o la salida al/a los competidor(es) inculminado(s).

c) **Está prohibido dejar las ruedas y/o neumáticos reventados o dañados en el itinerario. Todo competidor sorprendido infringiendo esta regla será penalizado con 1.000 € por neumático o rueda. Toda reincidencia podrá tener penalizaciones que lleguen a la exclusión.**

2) Transporte de piezas de repuesto

Para el respeto de las consignas aduaneras y para no exponer a problemas al pasar la frontera o en el embarque: todas las fronteras deben pasarse con, a bordo del vehículo, el mismo stock de piezas de repuesto que el que fue declarado en su origen. Por consiguiente está estrictamente prohibido dejar, vender o ceder todo material transportado.

Además de los riesgos a los que se exponen localmente por el incumplimiento de las leyes vigentes (multas, bloqueo del vehículo / de los pasajeros, etc.), todo equipo sorprendido infringiendo dicha regla será penalizado con una multa de 500 € por material (por ej.: un neumático = 500 €). Toda reincidencia podrá tener penalizaciones que lleguen a la exclusión.

3) Venta / Cesión de vehículos

En caso de abandono, o después del Rally, está formalmente prohibido que un equipo ceda o venda su máquina en uno de los países por donde pasa.

Además de los riesgos a los que se exponen localmente por el incumplimiento de las leyes vigentes (multas, bloqueo del vehículo / de los pasajeros, etc.), toda infracción a la regla llevará a negar la inscripción en el Dakar para los 5 años a venir.

4) Pasos fronterizos Argentina / Chile y Chile / Argentina

Por razones sanitarias, está estrictamente prohibido hacer pasar los siguientes productos de Argentina hacia Chile y de Chile hacia Argentina (SAG, ley nº18755 de 1989, modificada en 1994, ley nº19283 – SENASA resolución nº295 de 1999 y resolución nº816 del 2002). Los vehículos serán registrados antes de pasar la frontera.

Productos prohibidos:

- Frutas, legumbres, hierbas, plantas, tubérculos, bulbos, granos, estacas, ramas, tierra, flores cortadas, productos artesanales, madera y otros productos de origen vegetal, pesticidas y fertilizantes.
- Animales, pájaros, abejas, miel, quesos, leche, carnes y derivados de ambos, embriones, semillas, medicamentos veterinarios (vacunas, kits de diagnósticos, antibióticos, shampoo médico, etc) u otros productos o subproductos de origen animal y todo alimento destinado a cualquier especie.
- Especímenes de flora y fauna protegidos y/o subproductos derivados de especies en vías de extinción, incluidos en el acuerdo de comercio internacional de especies amenazadas de Fauna y flora silvestres (CITES).

Además de los riesgos a los que se exponen localmente por el incumplimiento de las leyes vigentes (multas, bloqueo del vehículo / de los pasajeros, etc.), todo equipo sorprendido infringiendo dicha regla será penalizado en una multa que va desde los 500 € a la exclusión.

5) Vehículo siniestrado (total o parcialmente destruido)

En caso de un vehículo siniestrado (accidente, incendio, destrucción etc.), el competidor deberá entregar una declaración en el puesto de policía o de aduana. La declaración deberá contener los hechos, el n° de matrícula, el n° de la carrera, los datos de las personas concernientes, eventuales testigos, etc. Se deberá entregar una copia a la organización.

Luego, los competidores deberán acercarse a la organización para conocer los pasos a seguir.

El vehículo deberá llevarse imperativamente al puerto de Delta Dock en Buenos Aires, donde las autoridades locales decidirán en función del estado del vehículo: si éste debe ser reexportado, destruido o si la anulación de la importación temporaria se justifica. Los eventuales gastos adicionales de regreso son a cargo del competidor.

Además de los riesgos a los que se exponen localmente por el incumplimiento de las leyes vigentes (multas, bloqueo del vehículo / de los pasajeros, etc.), toda infracción a la regla conducirá a un pedido de sanción ante la ASN del competidor concerniente.

Para las máquinas siniestradas que llegaron por la ruta, los competidores deberán acercarse a la organización para conocer los pasos a seguir.

6) Respeto de zonas sensibles

a) En las zonas agrícolas, forestales, pobladas o sensibles para el medio ambiente y la seguridad, es imperativo el respeto del itinerario y de la totalidad del road book. Especialmente está prohibido "cortar" las curvas a través de campos, selvas, huertos y pantanos.

- 1ª infracción: 1.000 €,
- Reincidencia: exclusión.

b) Para respetar las zonas por donde pasa la competencia, está prohibido destruir las puertas de las vallas ubicadas en el itinerario. Los jueces de hecho estarán en el lugar.

La rotura de las puertas de vallas rotas tendrá una penalización de 500 €.

Toda reincidencia tendrá penalizaciones que van de 1.000 € a la exclusión.

c) Algunas zonas del itinerario están declaradas como ZONAS SENSIBLES. Se mencionarán el día anterior de la etapa considerada en el briefing y se colocarán en los informes de los briefings. Estarán materializadas con estacas y cintas.

Un logo específico que señale dichas zonas sensibles figurará en la 3ª columna del road book (artículos 29P4.6.a y c).

Los equipos que corran en dichas zonas protegidas serán penalizados del siguiente modo:

- 1ª infracción: 1.000 €,
- Reincidencia: exclusión.

29P5 TELÉFONO SATELITAL O GSM

1) Por razones de seguridad, se autoriza tener un teléfono satelital de iridio y/o un GSM (excepto PDA y/o GSM que tenga un GPS y/o cartografía integrada) a bordo de los vehículos.

Cuidado, la cobertura de la red puede ser muy leve en ciertos lugares, es preferible estar equipado de un teléfono satelital de iridio.

2) El/los número(s) de llamada de todas las tarjetas SIM presentes en el vehículo, cualquiera sea el medio de comunicación, debe(n) señalarse durante las verificaciones administrativas.

Salvo en el caso previsto en 3) más abajo, en ningún caso podrán conservarse en modo encendido durante los sectores selectivos. Se realizarán controles inopinados.

3) En los sectores selectivos, exclusivamente en caso de problema, se podrá usar los teléfonos, únicamente fuera del habitáculo, con el vehículo detenido, para señalar un abandono, un accidente, un problema. Previamente, el equipo deberá prevenir al PCO sobre su situación, con su Iritrack.

4) Estos teléfonos podrán usarse desde el habitáculo en los sectores de enlace, exclusivamente por los copilotos.

- 5) En los vehículos no se autoriza ningún montaje de antena, Kit "manos libres", instalación fija o pre cableado excepto para el/los GPS y el sistema de tracking suministrado por los prestatarios de la organización.
- 6) En sectores selectivos, no se autoriza ninguna transmisión (de o hacia el vehículo) de tipo SMS, MMS, datos o data, están prohibidos todos los equipamientos (cables de datos, enlaces infrarrojos, Blue Tooth, Wifi u otros).
- 7) Sólo se autoriza el modo de llamada. Se realizarán controles inopinados.
- 8) Toda reincidencia podrá tener penalizaciones que llegan a la exclusión.

29P6 RADIOS Y TRANSMISIONES

- 1) Únicamente se autorizará los montajes de antenas:
- G.P.S. simples, suministradas por el prestatario de la organización,
 - de Iridio asociada al Iritrack y suministrada por el prestatario de la organización,
 - Radio llamada simple destinada a la única función de recepción de emisiones radiofónicas públicas en AM y FM en las bandas autorizadas,
- a la exclusión de cualquier otra antena, adaptada o no, del tipo Standard C, D+, M, mini M, Argos, radios, teléfono, etc. Toda infracción podrá provocar la exclusión.

2) Radios

A bordo de los vehículos están prohibidos todos los puestos emisores y/o receptores HF-VHF-UHF-CB o cualquier otro medio de comunicación en todo el itinerario del Rally. Los receptores de radio AM y FM deberán ser modelos comercializados y que estén modificados. La recepción de la banda FM se limitará de 88 a 108 Mhz. Se podrán realizar controles inopinados. Toda reincidencia podrá tener penalizaciones que llegan a la exclusión.

Únicamente se autorizará el uso de puestos Talkie Walkie en el perímetro exclusivo del lugar de bivouacs, en la medida en que se trata de puestos bloqueados en una frecuencia única. Si el prestatario radio de la organización (TD Com) no suministrase los equipos, se deberá realizar pedidos de autorización ante las autoridades de los países por donde pasa la competencia y las frecuencias usadas deberán ser transmitidas al organizador.

3) Medios satelitales

Está prohibido todo sistema de enlace satelital u otro, entre un vehículo en carrera en un sector selectivo y una base externa u otro vehículo, que no sea el Iritrack y la baliza de emergencia Sarsat.

4) Data

Está prohibido todo sistema de transmisión de datos, de seguimiento de vehículos o de gestión de flota.

Y cualquiera sean los medios o soportes técnicos usados, bajo pena de exclusión, a la excepción de los sistemas Iritrack y Sentinel.

29P7 IRITRACK

1) El Iritrack es un sistema de seguimiento de los vehículos por satélite, implementado por la organización y obligatorio para todos los competidores.

Las alarmas y alertas pueden encenderse ya sea automáticamente, o manualmente.

- a) modo automático:
- alarma con golpe violento (decelerómetro), seguida de un stop de 3 minutos,
 - inclinaciones anormales (inclinómetro), seguidas de un stop de 3 minutos.
- b) modo manual:
- botón azul: llamados al PCO,
 - botón rojo: accidente con daños corporales,
 - botón verde: accidente sin daños corporales o problemas.

c) Por otra parte, en todo momento, el PCO puede aclarar dudas mediante la interrogación por teléfono.

2) Durante toda la duración del Rally, el competidor es considerado responsable por el buen funcionamiento de su Iritrack. Deberá estar en funcionamiento y seguir conectado en permanencia, con la alimentación y la antena conectadas, durante la duración de cada etapa. Todo incidente debido al competidor (pérdida, destrucción, apagado, etc.) y/o todo intento de fraude o manipulación constada acarreará una penalización decidida por el Colegio de Comisarios deportivos y que puede llegar a la exclusión.

29P8 CÁMARAS EMBARCADAS

1) Los competidores tendrán la obligación de aceptar el montaje de un kit (alimentación + soporte), la colocación de cámaras y de un sistema de sonido a embarcar durante el Rally. Dichos sistemas se instalarán en forma temporaria en los vehículos en función de las necesidades de la organización. La negativa de equiparse llevará a la negativa de largada.

2) La cámara se encenderá en modo automático en los Sectores selectivos y/o en los enlaces. El competidor estará informado sobre su funcionamiento gracias a un indicador luminoso. Deberá estar en funcionamiento y seguir conectada permanentemente, con la alimentación y la antena conectadas, durante la duración de la etapa.

3) Todo incidente debido al competidor (pérdida, destrucción, apagado, etc.) y/o todo intento de fraude o manipulación constada tendrá una penalización decidida por el Colegio de Comisarios deportivos.

4) Fuera de la cámara instalada por el prestatario de la organización, no se autorizará ningún otro sistema de imágenes embarcadas a bordo de los vehículos.

30P RECONOCIMIENTOS Y APERTURA DEL RECORRIDO

30P1 RECONOCIMIENTOS

1) El equipo de reconocimiento del Organizador verificará que el recorrido sea accesible para todos los vehículos (autos y camiones).

2) El equipo de reconocimientos estará compuesto de personas que justifiquen una experiencia significativa de los Rally Todo terreno.

30P2 APERTURA DEL RECORRIDO

1) El organizador se encarga de poner en marcha un equipo, cuya misión es verificar la integralidad del recorrido, algunos días antes del paso de la competencia, bajo la responsabilidad de un Director de carrera adjunto.

2) La apertura del recorrido se realizará bajo la responsabilidad de un director de carrera adjunto que dirija al equipo con la ayuda del diseñador del recorrido oficial. El piloto del opening car debe tener a su activo una experiencia significativa de piloto de autos de carrera en rally T1 en rally T-T.

3) Los vehículos de apertura estarán equipados conforme al "Pliego de condiciones relativo a los reconocimientos y a la apertura de recorridos" de la FIA.

31P ASISTENCIA Y ABASTECIMIENTOS

31P1 GENERALIDADES

- 1) Durante los sectores selectivos, no se autoriza ninguna asistencia, salvo la que está expresamente autorizada en el presente reglamento (salvo entre competidores que aun están en carrera).
- 2) **Salvo en los sectores selectivos y durante toda la duración del rally, sólo se autoriza la asistencia realizada con el personal de asistencia en los tramos comunes a la carrera y a los vehículos de asistencia.**
- 3) Los equipos de asistencia deben respetar íntegramente los itinerarios de los sectores de enlace y las zonas de asistencia tales como se definen en los road books que el organizador pone a su disposición.
- 4) Toda infracción al reglamento sobre la asistencia podrá tener penalizaciones que pueden llegar a la exclusión. Todo competidor asistido será solidariamente responsable de su asistencia.
- 5) Un competidor podrá estar privado de su vehículo de asistencia temporaria o definitivamente al igual que del material que transporta, según la gravedad de las infracciones cometidas por éste.

31P2 ASISTENCIA AUTORIZADA

1) Únicamente se autorizan los vehículos / personas regularmente inscriptas en la carrera o en asistencia para transportar material de asistencia dentro de los límites de peso impuestos por el Acuerdo Internacional de la Circulación vial.

2) **Se autoriza la asistencia:**

a) **En el trazado de un Sector selectivo:**

Por parte del equipo de un auto, una moto o un camión regularmente inscriptos y aun en carrera.

Por parte de un vehículo de la categoría asistencia, después del cierre del control de llegada del sector selectivo y después de haber informado a la organización.

b) **En el recorrido de un sector de enlace:**

Por parte del equipo de un auto, una moto o un camión regularmente inscriptos y aun en carrera.

Por parte de los vehículos del grupo Asistencia cuando los vehículos de asistencia tienen un itinerario común al de la carrera. Está prohibido el abastecimiento de nafta o diesel a partir de un auto de asistencia.

c) **Entre la llegada de una etapa y la salida de la etapa siguiente (en el bivouac):**

Por parte del equipo de un auto, una moto o un camión regularmente inscriptos y aun en carrera, por parte de los vehículos del grupo Asistencia.

En el día de descanso, por mecánicos inscriptos en asistencia avión, ante A.S.O.

Las personas inscriptas en asistencia están autorizadas a sacar libremente los vehículos de carrera del bivouac para realizar el abastecimiento en combustible, el lavado o para hacer pruebas (el Iritrack debe estar encendido).

d) **En el bivouac, después de la largada de un Sector selectivo:**

Una vez que un competidor largó de un Sector selectivo, se autoriza la asistencia en el bivouac (en condiciones que se describen en el punto c) si el regreso del competidor al bivouac no se realiza tomando en sentido contrario el itinerario del rally.

En pista única, el regreso está prohibido, bajo pena de exclusión.

En caso de fuera de pista y por razones de seguridad y para no ir en contrasentido, el competidor deberá alejarse de los trazados para volver al bivouac y no tener penalizaciones.

e) **En zonas autorizadas:**

Se podrán autorizar zonas de asistencia que figurarán en los road-books carrera y asistencia.

31P3 ASISTENCIA AÉREA AUTORIZADA

Para los mecánicos autorizados en ir al día de descanso, están disponibles lugares en aviones fletados por la organización y que deben estar reservados hasta el 30 de julio de 2010. En el día de descanso, los pasajeros no deberán llevar con ellos ni piezas de repuesto, ni herramientas, bajo pena de exclusión del o de los vehículos del competidor concerniente. La inscripción sólo la podrá realizar un competidor ya inscripto.

31P4 PENALIZACIONES POR ASISTENCIA PROHIBIDA

- 1) Un equipo puesto en marcha por el organizador en el itinerario y en el bivouac estará íntegramente dedicado a los controles de toda forma de asistencia prohibida y que habilitado para aplicar las siguientes penalidades:
- 2) La asistencia por una persona o un vehículo no acreditado tendrá las siguientes penalidades:
 - 1ª infracción: obligación para los vehículos y/o las personas concernientes de acreditarse ante el organizador o abandonar en el itinerario del rally + penalización de 3h00 para el competidor, 6h00 en un sector selectivo.
 - Reincidencia: exclusión del competidor
- 3) La asistencia en un sector selectivo (vehículo y/o persona inscrita en asistencia) tendrá penalizaciones que van desde las 6h00 a la exclusión. La reincidencia llevará a la exclusión.
- 4) La presencia de una asistencia en un enlace, una largada o llegada de especial si ésta no figura en el road-book asistencia, llevará a penalizaciones que van de 3h00 a la exclusión. La reincidencia llevará a la exclusión.
- 5) El transporte de piezas por un vehículo no acreditado, el depósito o lanzamiento de material llevará a penalizaciones que van de 6h00 a la exclusión. Una carpa no se considera como un lugar cerrado. La reincidencia llevará a la exclusión.
- 6) La asistencia fuera del bivouac o en un lugar cerrado (en o fuera del bivouac) tendrá penalizaciones que van desde las 6h00 a la exclusión. La reincidencia llevará a la exclusión.
- 7) Para el competidor se sancionará la búsqueda o la transmisión de informaciones por cualquier medio, con penalizaciones de 3h00 + 500 € por infracción.
- 8) La presencia de todo medio de locomoción (auto, moto, camión, avión, helicóptero, etc.) que realice el recorrido del Rally el mismo día o con algunos días de anterioridad, así como el vuelo prolongado de vehículos con medios oficiales o no, que embarquen a bordo a una persona que tenga un vínculo con el equipo aún en carrera llevará a la exclusión inmediata de todos los participantes que tengan un vínculo con uno de estos medios.
- 9) La asistencia aérea no administrada por la organización tendrá penalizaciones que van de las 6h00 a la exclusión. La reincidencia llevará a la exclusión.

Por asistencia aérea consideramos toda presencia en una etapa de una aeronave que tenga a bordo al menos una persona que tenga un vínculo con un competidor y todo transporte del material de asistencia (herramientas, grupos electrógenos, iluminación, compresores, etc.) en aviones privados o fletados por la organización.

31P5 TEAM MANAGER

- 1) Los Teams Managers están autorizados a estar en las llegadas de los sectores selectivos, cuando éstas se sitúan en los itinerarios de la asistencia, o a menos de 50 km del bivouac. En ningún momento podrán encontrarse en el itinerario del sector selectivo, salvo autorización particular del Director de la carrera. No están autorizados para transportar herramientas ni piezas sueltas en el avión. En caso de infracción, el competidor asistido se verá imponer una penalización que puede llegar a la exclusión.

- 2) Dentro de un mismo team, se podrá inscribir una o varias personas para un lugar de Team Manager, que eventualmente podrán alternar el lugar entre el avión Team Manager y el vehículo de asistencia. No será posible ningún cambio de nombre durante el curso de la competencia, salvo caso de fuerza mayor debidamente constatado y juzgado por el Colegio de Comisarios deportivos.
- 3) Durante las verificaciones los Team Managers deberán aprobar y formar la lista de vehículos de la categoría Asistencia que se inscriben para ellos y de los cuales son responsables deportivamente.
- 4) Los Teams Managers que respondan a los criterios del artículo 3P33 podrán tener, en la medida de los lugares disponibles, un transporte por avión de la organización. A.S.O. es el único habilitado para aceptar, o no, a toda persona como Team Manager.
- 5) Las inscripciones se harán mediante invitación tras la recepción de los pedidos que deberán llegarnos antes del 1º de octubre de 2010. Deberán enviarse al:
Servicio Competidores Dakar, Tel.: +33 (0)1.41.33.14.60, Fax: +33 (0)1.41.33.14.69,
e-mail: concurrents@dakar.com

31P6 COMBUSTIBLE – AUTONOMÍA

- 1) Los combustibles autorizados deberán responder a las siguientes normas:
 - normas FIA, anexo J
 - normas oficiales de combustibles distribuidos en las estaciones en Argentina y en Chile (normas disponibles ante el organizador)

El límite máximo de CETANO para los vehículos Diesel es de 55.

El uso de combustibles especiales que no sean los que se describen anteriormente está estrictamente prohibido bajo pena de exclusión, a la excepción de vehículos que disputen el reto Energías Alternativas.

- 2) El uso de combustible de aviación (AVGAS) está autorizado para los vehículos a motor a nafta.
El uso de combustibles naturales será aceptado bajo declaración, después que el Comité de Organización acepte el dossier. Los pedidos deberán realizarse antes del 15 de octubre de 2010.
- 3) **Todos los vehículos deberán disponer de una autonomía mínima de 800 km. Cada competidor será responsable del cálculo de su autonomía. En ningún caso podrá volverse contra la organización si su vehículo no lograra cubrir la distancia mínima de 800 km, cualquiera sea la naturaleza del terreno.**
Por seguridad, es indispensable una autonomía adicional de al menos el 10%, es decir 880 km.
- 4) Se autoriza únicamente, el abastecimiento en combustible, bajo pena de exclusión:
 - en los puntos de venta de combustible del comercio en las estaciones de ciudades etapa, o en los enlaces;
 - por los distribuidores admitidos por la organización (lista a pedido) en el bivouac;
 - en los puntos de distribución A.S.O.
- 5) **Para los Teams de fábrica o los Teams apoyados por un constructor, está prohibido el abastecimiento en barriles en los enlaces.** Se autoriza el abastecimiento en los enlaces, en estaciones únicamente, con combustible local, disponible en la bomba de la estación.
La entrega de combustible sólo se autoriza en el bivouac o en las estaciones de las ciudades de los bivouacs (ciudades etapa).
- 6) Cuando no hay estaciones a proximidad del bivouac, A.S.O. propondrá combustible en el bivouac, que se entregará en barriles (diesel y sin plomo 95). ASO enviará ordenes de pedido en el mes de septiembre y los pedidos deberán devolverse para mediados de octubre de 2010. A los competidores se les entregarán tickets correspondientes a los pedidos realizados durante las verificaciones administrativas, para que puedan retirar el combustible en los respectivos bivouacs.

7) Por razones de seguridad, el equipo, durante el abastecimiento en combustible en el bivouac, debe asegurarse estar instalado en una zona no inflamable (hierbas secas, ramas), a una distancia respetable de otros vehículos. Imperativamente deberá tener un extintor al alcance de la mano.

La responsabilidad del abastecimiento sólo incumbe al equipo. Los motores deben estar parados durante toda la operación de abastecimiento.

El equipo debe estar fuera del vehículo durante el abastecimiento y el vehículo siempre debe estar sobre sus ruedas.

8) Está autorizado el abastecimiento en combustible entre competidores aún en carrera.

9) El llenado de los tanques de un T1 o T2 Diesel sólo podrá realizarse, a partir de un camión T4 o T5 si el tanque de este último está fijado por fuera de la caja, debajo del vehículo. Un camión T5 sólo podrá realizarlo en el bivouac.

10) El incumplimiento de las cláusulas enumeradas anteriormente tendrá penalizaciones que pueden llegar a la exclusión. Se realizarán controles.

31P7 PASO DE UN VEHÍCULO DE CARRERA EN CATEGORÍA ASISTENCIA

1) Un equipo descalificado o que ha abandonado, deberá obligatoriamente abandonar la carrera y quitar los números y las placas de la carrera.

Podrá llegar a Buenos Aires a través de los distintos bivouacs como vehículo de asistencia, después de haber obligatoriamente:

- advertido a la Dirección de la carrera, por intermedio de las relaciones con los competidores o el teléfono Iritrack,
- tomado contacto con el Responsable de las Asistencias,
- hecho modificar sus placas n° en las puertas y el techo,
- obtenido el road book asistencia
- intercambiado los brazaletes del equipo contra brazaletes de asistencia,
- devuelto la baliza Sarsat, el sistema Sentinel y el Iritrack a los prestatarios de la organización,
- devuelto el GPS carrera (ERTF). Obligación de alquilar un GPS asistencia ante el prestatario Tripy.

2) No deberá circular ni estacionar en el itinerario de la carrera el mismo día que éste pase, al igual que los días que precedan su paso. Deberá respetar las consignas enunciadas anteriormente y conformarse al reglamento de los vehículos de asistencia.

3) El incumplimiento de estas cláusulas le valdría un pedido de sanción ante su A.S.N.

32P CAMBIO DE MOTOR

En el Grupo T1, sólo se autoriza un bloque motor por vehículo.
El cambio del bloque motor llevará a la exclusión.

33P SEGUROS

33P1 ASISTENCIA / REPATRIACIÓN

El organizador confía la implementación de prestaciones de asistencia / repatriación definidas más abajo a MUTUAIDE, filial de Groupama, en caso:

- de afectación corporal que lleve a la imposibilidad, pronunciada por un médico del equipo médico del rally, de seguir la competencia,
- de fallecimiento,
- de hospitalización o de fallecimiento de un miembro de su familia,
- de persecuciones judiciales,
- de traumatismo psicológico.

1) DEFINICIONES

a) Prestador de servicios:

MUTUAIDE ASSISTANCE, en adelante MUTUAIDE, Sociedad anónima con un capital de 4.590.000 Euros, con sede social en 8-14 avenue des Frères Lumière, 94366 Bry sur Marne Cedex, inscrita en el Registro de Comercio y de las Sociedades 383 974 086 R.C.S Créteil, que se rige por el código de Seguros.

b) Beneficiarios:

- los competidores y su asistencia,
- los miembros de la organización, prestatarios y sus encargados, empresas asociadas y encargados,
- los oficiales de la competencia,
- los periodistas y miembros de los medios,
- los invitados del organizador, los de las empresas asociadas y toda persona que participe de un viaje organizado por V.S.O.

c) Campo de aplicación:

Las garantías se acuerdan en el trayecto del rally Dakar 2011, del primer día de verificaciones en Buenos Aires (el 30/12/10) al 18 de enero de 2011 al mediodía en Buenos Aires, para los competidores y asistencias.

Durante esta duración, los competidores que quedaron afuera de la carrera o que abandonaron siguen siendo asegurados en Argentina y en Chile a condición que sigan el rally o que vayan a Buenos Aires o al puerto Delta Dock por el trayecto más directo desde el lugar de abandono.

d) Domicilio:

El lugar de residencia habitual del beneficiario. En caso de litigios, la dirección fiscal constituirá el domicilio.

e) Europa:

País de la Unión Europea

(Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, República Checa, Rumanía, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, Eslovaquia, Eslovenia, Suecia.)

f) Familia:

El cónyuge no separado de cuerpo o de hecho, el concubino manifiesto o que haya firmado un PACS (Pacto civil de solidaridad/unión civil) en curso de validez, los niños y ascendentes directos.

g) Daños corporales:

Toda alteración de la salud, después de un accidente o de una enfermedad repentina y/o imprevisible.

2) GARANTÍAS

ADVERTENCIA

En caso de daños corporales, el equipo médico del rally organiza el transporte del beneficiario desde el lugar del accidente en el bivouac del rally o en la unidad médica apropiada más cercana, con los medios terrestres y/o aéreos del rally.

MODALIDADES DE APLICACIÓN DE LAS GARANTÍAS

A partir del bivouac o de la unidad médica en la cual el beneficiario ha sido transportado por los medios de la organización, el Director médico de MUTUAIDE, junto con los equipos médicos del rally, **decide con el único fundamento de la necesidad médica y para respetar los reglamentos sanitarios vigentes:**

Para un beneficiario que resida o esté domiciliado en Europa (cf países designados anteriormente):

- u hospitalizar al beneficiario en un centro de cuidados cercano y llegado el caso, si el estado médico lo necesitase, considerar el regreso en una estructura europea cercana a su domicilio;
- o si el beneficiario tiene incapacidad física de viajar por sus propios medios, organizar el transporte del beneficiario hacia su lugar de domicilio o hacia un servicio hospitalario apropiado cercano de su lugar de domicilio.

Para un beneficiario que resida o que esté domiciliado fuera de Europa:

- hospitalizar al beneficiario en un centro de cuidados cercano o llegado el caso, si el estado médico lo necesitase, considerar el regreso hacia una estructura europea;
- o si el beneficiario tiene incapacidad física de viajar por sus propios medios, organizar el transporte del beneficiario hacia una ciudad europea o hacia un servicio hospitalario europeo apropiado.

Todo pedido de repatriación directo en un país situado fuera de Europa podrá ser estudiado caso por caso en el lugar con el Director Médico de MUTUAIDE.

Si fuese necesario, MUTUAIDE realizará los pedidos de búsqueda de disponibilidad en un servicio médico adaptado.

Las informaciones del médico de cabecera habitual, a menudo importantes, pueden ayudar al equipo médico del rally para tomar la decisión más oportuna.

Con respecto a este tema, se acuerda expresamente que la decisión final que se va a aplicar en beneficio médico del beneficiario pertenece en última instancia, al Director Médico de MUTUAIDE.

La elección final del lugar de hospitalización, la fecha, la necesidad de acompañamiento del beneficiario y de los medios utilizados, dependen exclusivamente de consideraciones de orden médico.

Por otra parte, en caso en que el beneficiario rechace seguir la decisión considerada como la más oportuna por el Director Médico, dispensa expresamente MUTUAIDE de toda responsabilidad, especialmente en caso de regreso por sus propios medios o aun en caso de empeoramiento de su estado de salud. No podría pretender entonces a ningún reembolso de gastos ocasionados.

Extensión de la prestación: ayuda a la organización del trayecto de regreso.

Los beneficiarios cuyo estado de salud no justifique una repatriación sanitaria en las condiciones que se describen más abajo, pueden beneficiar sin embargo, a pedido, de una ayuda logística (no están a cargo financiero de MUTUAIDE) para la organización de la transferencia entre el punto de abandono del rally y Buenos Aires.

a) Traslado y/o repatriación del beneficiario

Si el estado de salud del beneficiario lleva, en las condiciones que se indican más arriba, al Director Médico de MUTUAIDE, junto con el equipo médico del rally, a decidir el traslado o repatriación, MUTUAIDE se encarga del transporte.

El transporte se realiza por medios apropiados (vehículo sanitario liviano, ambulancia, avión de línea regular, avión sanitario, ...), si fuese necesario bajo vigilancia médica.

Para elegir el medio utilizado para el transporte, se considera únicamente el interés médico del beneficiario y el respeto del reglamento vigente.

IMPORTANTE: Nunca se aplica la prestación para daños o lesiones benignas que puedan tratarse en el lugar y que no impiden al beneficiario seguir el rally o ir a Buenos Aires por sus propios medios. La obligación de parar el rally no da derecho sistemáticamente a una repatriación a cargo.

CUIDADO: La repatriación del beneficiario que resida o esté domiciliado fuera de Europa desde Europa hacia su país de domicilio o de residencia son a su cargo, se aconseja vivamente tener el título de transporte y/o un seguro específico y verificar con el asegurador las garantías de las cuales es beneficiario.

b) Gastos médicos (entre los cuales gastos de hospitalización) abonados en el rally Dakar 2011

Cuando éstos se realizaron, con el acuerdo previo del Director Médico, MUTUAIDE se hace cargo de hasta 4.500 € impuestos incluidos por beneficiario, los honorarios médicos, los gastos de medicamentos ordenados por un médico o un cirujano, los gastos de hospitalización que decide el equipo médico.

Los gastos médicos contraídos en el país donde sea el domicilio del beneficiario son íntegramente a cargo del beneficiario.

Para los beneficiarios argentinos y chilenos, el cargo de los gastos médicos cesa contando desde la repatriación, o hacia el domicilio, o hacia una estructura médica cercana a su domicilio.

El beneficiario se compromete a iniciar ante los organismos de seguro médico a los cuales está afiliado, todo recurso necesario que apunte a obtener el reembolso de todo o de parte de los gastos médicos y hospitalizaciones y a restituir el monto a MUTUAIDE.

IMPORTANTE: Los gastos médicos de más de 4.500 € (y los contraídos en el país de domicilio) son a cargo del beneficiario, se le recomienda vivamente tener su propio seguro médico específico y verificar ante el asegurador las garantías de las cuales se beneficia, especialmente por el hecho de su participación en una competencia.

Esta garantía "Gastos médicos" (que asegura el reembolso de los gastos médicos y de hospitalización que resulten de un accidente sufrido en el rally e inscriptos fuera del país de domicilio) puede suscribirse, por correspondencia o durante las verificaciones en el Departamento Sport Evénements de Gras Savoye cuyas coordenadas, promociones y el vínculo de internet figuran en el sitio del rally www.dakar.com.

La adhesión a un seguro "Gastos médicos" es facultativa pero se aconseja vivamente; puede acoplarse con un Seguro Individual Accidentes también muy necesario. Para facilitar la aplicación de la garantía, el equipo médico reúne los datos del asegurador durante la inscripción de los competidores.

Extensión de la prestación: avance de gastos de hospitalización

Si un beneficiario no está en medida de abonar sus gastos médicos más allá de 4.500 €, MUTUAIDE puede acordar un avance de fondos.

Se realiza contra un cheque de garantía a la orden de MUTUAIDE ASSISTANCE o un reconocimiento de deuda, firmado por el beneficiario o un representante legal que él mismo designa.

En todos los casos, las sumas que se avanza son reembolsables dentro de los 30 días que siguen a la fecha de la puesta a disposición de los fondos.

A falta de pago, MUTUAIDE se reserva el derecho a iniciar acciones de recuperación útiles en contra del beneficiario.

c) Repatriación del cuerpo

Si un beneficiario fallece durante el rally Dakar 2011, MUTUAIDE se encarga de:

- los gastos de transporte del cuerpo hasta el lugar de las exequias, cercanas a su domicilio,
- los gastos ligados a los cuidados de conservación impuestos por la legislación que se aplica,
- los gastos que se necesitan directamente para el transporte del cuerpo.

Los demás gastos siguen estando a cargo de la familia del beneficiario.

La elección de empresas que intervienen en el proceso de repatriación incumbe exclusivamente a MUTUAIDE.

Si la presencia de un derechohabiente es requerida expresamente por las autoridades locales para realizar los trámites necesarios para la repatriación, MUTUAIDE organiza y se encarga del transporte ida y vuelta de éste, así como de los gastos de alojamiento, hasta los 500 € impuestos incluidos.

d) Visita de un familiar

Si debido al estado de salud el beneficiario necesita hospitalización de una duración que supere los 5 días antes de su repatriación, MUTUAIDE organiza y se encarga del transporte ida y vuelta de una persona designada por el beneficiario y con domicilio en el mismo país que él, para estar cerca de él. MUTUAIDE organiza y también toma a su cargo los gastos de alojamiento de esta persona, hasta 100 € por noche, hasta la fecha de la repatriación.

El límite de aplicación de la garantía "Visita de un familiar" (transporte + alojamiento) es de 4.000 €.

Los gastos de alimentación son a cargo de esta persona.

e) Regreso anticipado

Si un beneficiario está obligado a interrumpir su participación en el rally después de ser hospitalizado en forma imprevista por una duración mínima de 5 días, o del fallecimiento, de un miembro de su familia, MUTUAIDE organiza y se encarga del regreso hasta su domicilio.

f) Asistencia defensa

Si, fuera de su país de domicilio, un beneficiario es objeto de persecuciones judiciales o es encarcelado por el incumplimiento o la violación involuntaria de la ley y del reglamento local:

- MUTUAIDE avanza la caución penal que exigen las autoridades locales para permitir su libertad provisoria, hasta 15.000 €.

Se realiza contra un cheque de garantía a la orden de MUTUAIDE ASSISTANCE o un reconocimiento de deuda, firmado por el beneficiario o un representante legal que él mismo designa. En todos los casos, las sumas que se avanza son reembolsables dentro de los 30 días que siguen a la fecha de la puesta a disposición de los fondos.

A falta de pago, MUTUAIDE se reserva el derecho a iniciar acciones de recuperación útiles en contra del beneficiario.

- MUTUAIDE puede también ayudarlo a designar un defensor y a encargarse de sus honorarios hasta los 4.000 € impuestos incluidos.

g) Chofer de reemplazo

Si después de un accidente corporal o de una enfermedad que afecte al beneficiario, ninguno de los demás beneficiarios (copiloto, equipo de asistencia) esté en medidas de reemplazarlo para conducir, MUTUAIDE pone a disposición y toma a su cargo un chofer de reemplazo para llevar el vehículo hasta Buenos Aires o al puerto Delta Dock, por el camino más directo, a condición que el estado del vehículo esté conforme a las normas del control técnico.

Los gastos de regreso del vehículo (peajes, combustible) así como los gastos eventuales de hotel y de alimentación son a cargo del beneficiario.

h) Apoyo psicológico

Si después de un siniestro con daños corporales, el beneficiario tiene un traumatismo psicológico, puede beneficiar de una asistencia psicológica de urgencia.

Para que esta prestación exista, debe contactar a MUTUAIDE en un plazo máximo de treinta días que le siguen al hecho traumático y comunicar los datos de su médico de cabecera.

Desde que recibe el llamado, MUTUAIDE pone todo a disposición, bajo reserva que el estado de salud del beneficiario le permita y después de la opinión del médico de MUTUAIDE, para organizar una asistencia psicológica de urgencia.

Dicha asistencia la realiza un psicólogo y comprende la organización y la realización de tres consultas telefónicas.

En todos los casos, la decisión de asistencia psicológica de urgencia le pertenece exclusivamente al Director Médico de MUTUAIDE, eventualmente después de contactar al médico de cabecera y de su aprobación.

Dicha prestación incluye los siguientes idiomas: Francés, inglés, español.

3) EXCLUSIONES

a) No se aplicará ninguna prestación de asistencia / repatriación expuesta anteriormente para daños o lesiones benignas que puedan tratarse en el lugar o por daños corporales que no impiden al beneficiario seguir el rally o ir a Buenos Aires por sus propios medios.

(A la excepción en algunos casos, bajo decisión del Director Médico del rally, los "Gastos médicos").

b) No se realizará ninguna prestación de asistencia para daños corporales o un fallecimiento que resulte:

- de un acto intencional o doloso por parte del beneficiario,

- de la participación en apuestas, riñas, peleas,
- de estados patológicos que no sean urgentes,
- de enfermedades nerviosas, de depresiones nerviosas, enfermedades mentales,
- del uso por el beneficiario de medicamentos, drogas, estupefacientes, tranquilizantes y/o productos asimilados que no se prescriben médicamente,
- de un estado alcohólico caracterizado por la presencia en la sangre de un porcentaje de alcohol puro, igual o superior al que fija la ley que rige la ley vial francesa vigentes a la fecha del accidente,
- de un suicidio o de un intento de suicidio.

c) Nunca se tomarán a cargo:

- los gastos de aparatos médicos, ortesis y prótesis,
- los gastos de cura de todo tipo,
- los cuidados de carácter estético,
- los gastos de reeducación, quinesioterapia, quiropraxia,
- los gastos de compra de vacunas y los gastos de vacunación,
- los gastos de servicios médicos o paramédicos y de compra de productos cuyo carácter terapéutico no sean reconocidos por la legislación francesa,
- los gastos de ataúd definitivo,
- los gastos de aduana.

Durante las verificaciones administrativas se entregará a los participantes un documento que retome las prestaciones que se describen anteriormente.

33P2 RESPONSABILIDAD CIVIL

El organizador suscribió en Axa France una póliza de Seguros de Responsabilidad Civil específica para las manifestaciones deportivas con vehículos terrestres a motor, conforme a la legislación vigente.

Los derechos de inscripción comprenden la prima de seguros que garantiza la Responsabilidad Civil automóvil del competidor sobre terceros, dentro del límite de los siguientes montos por siniestro:

- **2 500 000 € para los daños materiales,**
- **13 100 000 € para los daños corporales,**
- **o seguro mínimo en vigor en los países por donde pasa.**

Dicho contrato tiene como objeto garantizar, en caso de accidente, incendio o explosión durante el rally, las consecuencias pecuniarias de la responsabilidad civil que puedan incumbir:

- **a los competidores por los daños corporales o materiales causados a terceros, a los agentes del estado o de otra colectividad pública que participe del servicio del orden, a la organización o al control del rally;**
- **a los competidores por daños corporales o materiales causados a otros competidores en enlaces pero, en sectores selectivos, únicamente si la responsabilidad de uno de ellos puede verificarse claramente y sin ambigüedades, en forma probada;**
- **a los pilotos con respecto a sus copilotos y pasajeros por accidentes acaecidos en zonas de vía pública de uso no privativo (especialmente en enlaces), y en especiales únicamente a condición que la responsabilidad del piloto pueda probarse.**

El contrato de seguros suscrito por el organizador no garantiza en ningún caso (lista no exhaustiva):

- los accidentes ocasionados por huelgas, motines o movimientos populares, por una guerra civil o extranjera;
- la responsabilidad de un asegurado por un accidente que resulte de su error intencional o doloso;
- la responsabilidad de un asegurado en razón de los daños sufridos por los bienes de los cuales es propietario, locatario, depositario o guardián;
- la multa;
- el robo de vehículos, piezas de repuesto o de todo bien (así como, en caso de robo acaecido en un país por donde pasa el rally, la responsabilidad del organizador no podrá ponerse en duda).

Período de garantía:

- para los vehículos embarcados en los ferrys que A.S.O. pone a disposición: el seguro tomará efecto al momento del ingreso de los vehículos en el parque protegido en el puerto de Le Havre (fines de noviembre de 2010) y caducará cuando salgan los autos y camiones del parque protegido del puerto de Le Havre (a más tardar el 28 de febrero de 2011 a las 23h59).
Se precisa que los cruces marítimos no están cubiertos con esta póliza.
- para los demás vehículos (no enviados por los ferrys propuestos por A.S.O.): el seguro tomará efecto al momento del ingreso de los vehículos en el recinto de las verificaciones en la Rural, Buenos Aires (a partir del 30 de diciembre de 2010) y caducará después del podio de llegada a Buenos Aires, es decir el 16 de enero de 2011 a las 23h59.

Los vehículos que circulen en Argentina y en Chile fuera del período de garantía, deben obligatoriamente estar asegurados localmente por su propietario.

Esta póliza sólo cubre el trayecto oficial del rally, indicado por A.S.O. Los vehículos que ya no están en la carrera o que abandonaron, siguen cubiertos a condición que lleguen a Buenos Aires o al puerto Delta Dock por la ruta más directa desde el lugar del abandono o por el itinerario de la competencia, y esto hasta el 18 de enero de 2011 al mediodía.

En caso de accidente, el competidor o su representante deberá hacer la declaración por escrito en un plazo de 24 horas, ante el Director de la carrera o del Responsable de Relaciones con los competidores (o eventualmente directamente en la sede de A.S.O.). Allí se deberá mencionar las circunstancias del accidente y los datos de los testigos.

Los competidores se inscriben así en el rally Dakar Argentina-Chile 2011 conociendo los riesgos que pueden tener durante el desarrollo de este rally.

33P3 SEGURO INDIVIDUAL ACCIDENTES

Los competidores deben informarse ante su ASN para conocer las garantías acordadas por su licencia deportiva de conductor. **También se recomienda vivamente suscribir seguros complementarios ante el asegurador que elijan.**

Este seguro individual accidentes (que garantiza el pago de un capital en caso de fallecimiento o invalidez permanente tras un accidente acaecido durante el rally) puede suscribirse antes del rally ante el Departamento Sport Evénements de Gras Savoye cuyos datos, promociones y el vínculo de internet figuran en el sitio del rally www.dakar.com.

Esta propuesta puede completarse con una garantía opcional "Gastos médicos" (que permite el reembolso de gastos médicos y de hospitalización contraídos fuera de los países de domicilio y que resulten de un accidente acaecido durante el rally).

La adhesión a dicho Seguro individual accidentes, así como la opción "Gastos médicos", es facultativa pero se aconseja vivamente.

Como se indica más arriba, los gastos médicos contraídos con la aprobación del Director médico son a cargo de MUTUAIDE dentro del límite de los 4 500 €.

Puede realizarse desde ahora, por correspondencia, ante el Departamento Sport Evénements de Gras Savoye, o, en último recurso, durante las verificaciones administrativas en Buenos Aires. Un boletín de adhesión y la hoja de información también se enviarán posteriormente.

Gras Savoye queda a disposición de los participantes por cualquier otro pedido formulado antes del 10 de diciembre de 2010.

El texto integral del contrato de seguros está disponible a simple pedido a Gras Savoye.

34P FICHA DE MARCACIÓN

- 1) Al comenzar una etapa, los pilotos reciben una ficha de marcación en la cual figuran respectivamente los tiempos impartidos y los tiempos máximos autorizados, para recorrer cada enlace y cada sector selectivo. La ficha de marcación se entrega al Control Horario de Llegada de cada etapa y se reemplaza con una nueva ficha de marcación al comenzar la siguiente etapa. El equipo es el único responsable de su ficha de marcación.
- 2) Toda rectificación o modificación que se aporte a la ficha de marcación, a menos que un controlador la apruebe por escrito, lleva a la exclusión.
- 3) La presentación de la ficha de marcación en los distintos controles y la exactitud de lo escrito es entera responsabilidad del equipo. Únicamente los controladores están autorizados a inscribir la hora en la ficha de marcación, en forma manual o por medio de un aparato con impresora.
- 4) Los equipos están obligados, bajo pena de penalizaciones que pueden llegar a la exclusión, a hacer controlar el paso por todos los puntos mencionados en la ficha de marcación, y esto en orden de enumeración. La falta de visado o la no entrega de la ficha de marcación, en cualquier control, lleva a una penalización que puede llegar a la exclusión.
- 5) A todos los distintos controles, la ficha de marcación sólo podrá presentarse si el equipo está en pleno y a bordo del vehículo, bajo pena de exclusión.
- 6) **La pérdida de una ficha de marcación tendrá una penalización en tiempo de 5 minutos.**

35P ZONAS DE CONTROL

- 1) Todos los controles, es decir: Los Controles Horarios, de llegada y salida de los Sectores selectivos, Controles de Paso, se indican por medio de un doble cartel estándar.
- 2) El comienzo de la zona de control se indica con 2 carteles de advertencia con fondo amarillo. A una distancia de alrededor 100 m, la colocación del puesto de control se indica con 2 carteles con fondo rojo. El fin de la zona de control, alrededor de 100 m más lejos, se indica con 2 carteles finales con fondo beige con 3 barras negras transversales.
- 3) La zona de control debe instalarse de manera tal que los miembros de los equipos puedan ver los tiempos anunciados sin entrar en la zona. El ancho máximo de la zona no puede superar los 15 m y debe encontrarse en un eje único salvo las zonas de CP.
- 4) Está estrictamente prohibido penetrar en y/o salir de una zona de control con otra dirección que no sea la prevista en el road book y/o penetrar nuevamente en una zona de control, cuando la ficha de marcación ya fue marcada en dicho control. En ese caso:
 - 1ª infracción: penalización de 10 minutos,
 - 1ª reincidencia: penalización de 1 hora,
 - 2ª reincidencia: exclusión o penalización fija cuando esté prevista.
- 5) La hora oficial es la hora GPS.
La hora ideal de marcación es única responsabilidad de los pilotos, que pueden consultar el reloj oficial ubicado en la tabla de control.
La hora del rally (itinerarios horarios, briefings etc.) será GMT-3.
- 6) Los puestos de control comenzarán a funcionar 30 minutos antes de la hora ideal de paso del primer equipo. Salvo decisión contraria del Director de la carrera, dejan de operar 1h00 después de la hora ideal del último.

Los Controles Horarios (largada y llegada de los Sectores selectivos) dejan de operar en una hora calculada teniendo en cuenta el o los tiempos máximos autorizados que precedan dicho control para el último competidor clasificado.

7) Los equipos están obligados, bajo pena de penalización que puede llegar a la exclusión, seguir las instrucciones del jefe de puesto responsable del control, quien debe estar asistido obligatoriamente por un controlador (los Comisarios deportivos examinan todos los casos eventuales con informe escrito del jefe de puesto).

8) **Un vehículo debe moverse por sus propios medios, se autoriza la fuerza del arranque. Caso contrario, se autoriza el remolque y/o el empuje por un competidor en carrera, al igual que por un vehículo/equipo de asistencia, cuando la carrera y la asistencia tienen el mismo itinerario.**

36P CONTROLES HORARIOS

36P1 GENERALIDADES

1) En los controles horarios, los controladores en puesta indican en la ficha de marcación la hora de presentación que corresponde al momento exacto donde uno de los miembros del equipo presente la ficha de marcación al controlador. La marcación de la ficha sólo puede realizarse si todos los miembros del equipo y el vehículo se encuentran en proximidades inmediatas de la tabla de control.

2) El procedimiento de marcación comienza en el momento en que el vehículo pase el cartel de entrada a la zona de control horaria.

3) Entre el cartel de entrada de zona y el puesto de control, está prohibido que el equipo observe cualquier parada o adopte un andar anormalmente lento. Un equipo sólo puede quedarse en la zona de control durante el tiempo necesario para las formalidades de marcación, en las verificaciones técnicas y en los controles G.P.S.

4) El equipo no está expuesto a ninguna penalización por llegada anticipada si el vehículo entra en la zona de control durante el minuto que precede al minuto ideal de marcación.

5) Para los enlaces, la hora ideal de marcación es la que se obtiene sumando el tiempo impartido para recorrer el Sector de enlace a la hora de largada de este Sector. Estos tiempos se expresan en horas y minutos y siempre se indican de 00.01 a 24.00.

6) En los Sectores de enlace, el equipo no está expuesto a ninguna penalización por atraso si la hora de presentación de la ficha de marcación al controlador corresponde al desarrollo del minuto ideal de marcación. Es decir que se considerará que está en hora a un equipo que deba pasar por un control a las 18h58', si la marcación se realizó entre 18h58'00" y 18h58'59".

7) En el CH de llegada del Sector de enlace, el controlador inscribe en la ficha de marcación por una parte la hora de marcación del equipo, por otra parte la hora de largada provisoria para el Sector selectivo. Debe respetar una diferencia de 5 minutos entre los dos para permitir al equipo prepararse para la largada.

a) Después de la marcación en el CH, el equipo se dirige inmediatamente a la largada del Sector selectivo. El controlador inscribe la hora real de largada del Sector selectivo luego da la largada al equipo.

b) Si en caso de incidente existe una divergencia entre los dos horas anotadas, la hora de largada del Sector selectivo da fe, salvo decisión contraria de los Comisarios Deportivos.

8) En un Control Horario, toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de marcación se penalizará a razón de 1 minuto por minuto, o fracción de minuto.

9) Para los Sectores selectivos, los tiempos de llegada se toman como máximo al segundo.

10) En los Controles Horarios de fin de etapa, así como en los parques cerrados, los equipos están autorizados a marcar por adelantado sin estar expuestos a penalizaciones.

11) Todo incumplimiento observado contra un equipo sobre las reglas de procedimientos de marcación que se definieron más arriba (y especialmente el hecho de penetrar en la zona de control más de un minuto antes del desarrollo de la hora efectiva de marcación) será objeto, por parte del jefe del puesto de control, de un informe escrito que será enviado al Director de la carrera.

12) El plazo de exclusión, o uno/los tiempos máximo, puede modificarse en todo momento por decisión de los Comisarios deportivos, bajo propuesta del Director de la carrera. Los equipos están informados de ello lo antes posible. La exclusión o penalización fija por adelantamiento del tiempo máximo autorizado sólo puede pronunciarse al final de la etapa.

13) Cuando un Control Horario está seguido de una largada de Sector selectivo, los dos puestos están incluidos en una sola zona de control cuyos paneles se disponen como figura a continuación:

- 2 carteles amarillos con reloj (comienzo de zona),
- después de alrededor 100 m, 2 carteles rojos con reloj (puesto de Control Horario),
- a una distancia de 50 a 200 m, 2 carteles rojos con bandera (largada del Sector selectivo),
- por último, 100 m más lejos, 2 carteles finales beige con 3 barras negras transversales.

14) Si la largada de un Sector selectivo coincide con el comienzo de una etapa, la hora de largada del Sector selectivo es también la de la etapa.

15) Al llegar de un Sector selectivo, el punto de stop se junta con un Control Horario.

16) Si un control horario no está seguido de una largada de Sector selectivo, la hora de marcación que aparece en la ficha constituye a la vez la hora de llegada a dicho control horario y la hora de largada del nuevo sector.

36P2 DEMORA EN EL CH DE LARGADA DE ETAPA

Todo atraso para presentarse en la largada de una etapa se penalizará a razón de un minuto por minuto de atraso, hasta el cierre del control (es decir 1 hora después de la hora ideal de largada del último competidor).

Al competidor se le dará una nueva hora y una nueva orden de largada, según la decisión del jefe de puesto.

36P3 DEMORA EN EL CH DE LARGADA DE UN SECTOR SELECTIVO

Todo atraso para presentarse en la largada de un sector selectivo se penalizará a razón de un minuto por minuto de atraso, hasta el cierre del control (es decir 1 hora después de la hora ideal de largada del último competidor).

Al competidor se le dará una nueva hora y una nueva orden de largada, según la decisión del jefe de puesto.

36P4 TIEMPO MÁXIMO / TIEMPO IMPARTIDO

1) Enlace

Se define un tiempo impartido para cada sector de enlace.

Toda diferencia sobre este tiempo impartido se penalizará con 1 minuto por minuto de atraso o de anticipación.

Se autoriza la marcación adelantada en el CH Enlace de llegada al Bivouac.

2) Sectores selectivos

Los sectores selectivos se correrán en tiempo real, con un tiempo impartido máximo. El adelantamiento de este tiempo máximo provocará la aplicación de la penalización fija del día. Si la llegada de la Especial es también la llegada de la etapa, se aplicarán los procedimientos previstos en el artículo 31P5.

Los tiempos de llegada se tomarán como máximo al segundo.

3) Timing (itinerario / horario)

Los tiempos impartidos, los tiempos máximos, las órdenes y diferencias de largada se comunicarán durante las verificaciones administrativas, así como las horas de cierre de los controles (CP y CH) y las penalizaciones fijas.

36P5 SOBREPASAR EL TIEMPO MÁXIMO AUTORIZADO EN EL CH DE LLEGADA DE ETAPA

1) Todo competidor que se presente en el CH de llegada de la etapa más allá del tiempo máximo autorizado será penalizado con un minuto por minuto de atraso o del tiempo máximo + penalización fija, en las etapas en donde la marcación en tiempo real no sea posible.

Tras el cierre del control, la marcación se realizará imperativamente en el PCO o en el CH de largada de la etapa, ante el oficial de permanencia.

2) Todo competidor que llegue después del cierre del control podrá largar en la siguiente etapa, bajo reserva de:

- Presentarse en el control horario de largada de la etapa, antes del cierre del control.
- Hacer marcar su carnet de control de la etapa anterior y entregarlo al Director de la carrera o al Jefe del control horario de largada.

Al competidor se le dará una nueva hora y una nueva orden de largada, según la decisión del jefe de puesto.

3) Todo vehículo que no logre retomar la largada de una etapa en estas condiciones será excluido. Podrá entonces continuar la competencia en la categoría "Asistencia" (artículo 31P7).

36P6 SOBREPASAR EL TIEMPO MÁXIMO AUTORIZADO EN EL DÍA DE DESCANSO

En ocasión del día de descanso, el plazo máximo de marcación para ser autorizado en volver a largar al día siguiente se fija a las 18h00. Pasada esta hora, el competidor que llegue de la etapa del día anterior será excluido.

36P7 INTERVIEWS

1) Llegada de sector selectivo:

Diariamente se instalarán zonas dedicadas a los interviews en las llegadas de sectores selectivos. Los competidores designados están obligados a detenerse el tiempo necesario impuesto por el personal de la organización.

Se escribirá una nueva hora de largada de enlace en la ficha de los competidores concernientes después de los interviews.

Toda infracción a esta regla o incivildad constatada dará lugar a una penalización de 500 €. La reincidencia será juzgada por el Colegio de Comisarios deportivos.

2) Llegada de sector de enlace:

Al llegar al bivouac, los competidores designados estarán obligados a dirigirse a la zona de interview ubicada al lado del Media Center.

Toda infracción a esta regla o incivildad constatada dará lugar a una penalización de 500 €. La reincidencia será juzgada por el Colegio de Comisarios deportivos.

37P CONTROLES DE PASO

37P1 GENERALIDADES

- 1) Para verificar que los equipos respeten el itinerario del Road Book, se implantarán Controles de paso en un lugar significativo mencionado y numerado del Road Book y anotado en las fichas de marcación.
- 2) La zona de Control de Paso se define con este doble panel oficial:
 - a) 2 carteles amarillos con sello (comienzo de zona),
 - b) después de alrededor 100 m, 2 carteles rojos con sello (puesto de Control de Paso),
 - c) por último, 100 m más lejos, 2 carteles finales beige con 3 barras negras transversales.
- 3) La ubicación de dichos controles de paso debe ser visible y se debe señalar a los equipos con banderas y se debe localizar en un terreno más bien llano y duro, sino, el terreno debe estar inclinado.
- 4) El Responsable del puesto deberá anotar la hora de paso del competidor, tomada al segundo, en una hoja de marcación.

37P2 HORA DE CIERRE DE LOS CONTROLES DE PASO

- 1) La hora de cierre de los controles de paso se pronuncia teniendo en cuenta:
 - la distancia recorrida desde la largada del Sector concerniente;
 - el promedio horario del Sector considerado (Selectivo u Horario) impuesto por el tiempo máximo autorizado;
 - la hora ideal del último competidor más 60 minutos.
- 2) Esta hora aparecerá en el timing (itinerario / horario) distribuido durante las verificaciones administrativas.

37P3 CIERRE DE LOS CONTROLES DE PASO

Tras el cierre de un control de paso, la validación con el GPS del waypoint correspondiente, será tomada en cuenta y mostrará el respeto del itinerario oficial del competidor. En ese caso, no habrá penalización por CP faltante.

38P SECTORES SELECTIVOS

38P1 GENERALIDADES

- 1) Durante los sectores selectivos, todos los miembros del equipo deben conformarse a las normas previstas en el Anexo L, capítulo 3 de la FIA, bajo pena de exclusión. Los oficiales pueden realizar controles al salir de los sectores selectivos. En caso de infracción al Anexo L, se negará la largada al equipo respectivo.
- 2) Se prohíbe a los equipos circular en sentido contrario en el trazado de los Sectores selectivos, bajo pena de penalización que puede llegar a la exclusión.
- 3) En la largada de los sectores selectivos, cuando el vehículo se detenga, con el equipo a bordo, frente al control de largada, el controlador en el puesto escribe en la ficha de marcación del equipo la hora real de largada del vehículo (hora, minuto y segundo) luego le anuncia los 30 segundos, 15 segundos, 10 segundos y los últimos 5 segundos uno a uno. Pasados los últimos 5 segundos, se da la señal de largada, que debe estar seguida del arranque inmediato del vehículo. El estacionamiento de más de 20 segundos en la línea de largada después de la señal de largada se penalizará con 2 minutos. En caso de imposibilidad del competidor de salir por sus propios medios de la zona de control, la penalización prevista debe aplicarse.
- 4) El controlador puede atrasar la largada de un sector selectivo a la hora indicada en la ficha de marcación únicamente en caso de fuerza mayor.

- 5) Una salida en falso, y especialmente una largada realizada antes que el controlador dé la señal, se penalizará con 1 minuto como mínimo o aumenta el tiempo, penalización que se aplica a los Comisarios deportivos según el informe del controlador. Dicha penalización no excluye sanciones más graves que pueden estar impuestas por los Comisarios deportivos y particularmente en caso de reincidencia.
- 6) La llegada de los sectores selectivos se considerará como lanzada, el doble cartel oficial se dispone como figura a continuación:
- 2 carteles amarillos a cuadros (comienzo de zona),
 - después de alrededor 100 m, 2 carteles rojos a cuadros (largada dada),
 - a una distancia de 150 a 300 m, 2x2 carteles rojos (reloj y STOP),
 - por último, 100 m más lejos, 2 carteles finales beige con 3 barras transversales.
- 7) Se prohíbe la parada entre el cartel amarillo de advertencia y el cartel de STOP. Toda infracción tendrá una penalización en tiempo de 15 minutos. El cronometraje se hará en la línea de llegada, por medio de aparatos de marcación con impresora. Estos aparatos serán respaldados con cronómetros de mano.
- 8) A una distancia de 150 a 300 m después de la llegada, el equipo debe detenerse en un Control Horario señalado con un reloj rojo y con un cartel rojo de STOP. El controlador en el puesto escribe en la ficha de marcación, la hora de llegada (hora, minutos y segundos) que es también la hora de largada del siguiente sector de Enlace (hora y minutos). En caso de llegada de varios competidores en el mismo minuto, el jefe de puesto difiere la largada de estos competidores a intervalos de al menos 30 segundos en el orden de llegada.
- 9) Si el competidor no se detuviese en el punto de Stop para que le escriban sus tiempos, se aplicará una penalización de 1 hora.
- 10) Salvo en el caso del artículo 31P2.2.a, se prohíbe la asistencia durante un sector selectivo por otro medio que el de un equipo en carrera con piezas transportadas por otro equipo en carrera. La organización puede implementar zonas de asistencia reglamentada.
- 11) Los intervalos de largada para los sectores selectivos deben respetar las mismas disposiciones que las que están previstas para la largada de las Etapas, salvo en caso de penalización vial.
- 12) Todo equipo que se niegue a largar de un sector selectivo a la hora y en el lugar que se le atribuyen, tendrá una penalización de 15 minutos y deberá estar a disposición del jefe de puesto que le indicará la nueva hora de largada.

38P2 INTERRUPCIÓN DE UN SECTOR SELECTIVO

Cuando el desarrollo de un sector selectivo se anule definitivamente antes del paso del último equipo, y esto por cualquier motivo, se podrá obtener una clasificación del sector selectivo afectando un tiempo a todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción.

Este tiempo podrá calcularse como figura aquí abajo:

- 1) **Interrupción del sector selectivo, en un punto único. Se toma el tiempo en un waypoint en curso de sector selectivo:**
- Un tiempo de paso que se atribuye a cada waypoint y queda registrado en el GPS Unik, la clasificación de un sector selectivo podrá obtenerse gracias al tiempo de paso de los waypoint que preceden el lugar de la interrupción.
- Los tiempos de paso de los distintos waypoints que registra el GPS se transmitirán por radio en el momento de la marcación del equipo en el CH de llegada del Bivouac.

b) En caso de mal funcionamiento del GPS, el tiempo afectado al equipo se calculará teniendo en cuenta su posición en la pista al momento de la interrupción (posición Iritrack) y los tiempos que informaron los competidores que pasaron antes o justo después de él por este punto. Los comisarios deportivos podrán elegir como tiempo de referencia el que les parezca más conveniente.

c) En caso de mal funcionamiento del GPS y del Iritrack, los Comisarios deportivos realizarán las investigaciones necesarias sobre el posicionamiento del vehículo, para afectarle el tiempo que les parezca más conveniente.

2) Interrupción del sector selectivo, en varios puntos diferentes. Toma de tiempo en el CH de llegada del sector selectivo:

a) En este caso, se atribuirá un tiempo a todos los equipos concernientes por la interrupción. El tiempo se calculará tomando el peor tiempo de los equipos que cruzaron la línea de llegada, al que se le agregará la penalidad fija y 5 minutos por waypoint faltante (DZ, FZ, WPM, WPV, WPE, WPS, CP), entre el punto en el cual el equipo se detuvo y la llegada del sector selectivo.

b) En el caso en que los Comisarios deportivos consideren como anormal, obviamente, el peor tiempo realizado efectivamente, podrán elegir como tiempo de referencia el tiempo que les parezca más conveniente.

3) La aplicación de dichas disposiciones es competencia exclusiva del Colegio de comisarios deportivos después que la Dirección de la carrera comunique los motivos de la interrupción.

4) Los equipos responsables o co-responsables de una parada de la carrera no podrán beneficiarse con esta medida. Se contará entonces el tiempo efectivo realizado eventualmente si éste es superior al tiempo fijo que se retuvo para los demás equipos.

5) En casos excepcionales y por razones de seguridad, el Director de la carrera puede interrumpir un sector selectivo en un punto dado y los competidores podrán continuar el sector selectivo una vez pasada la zona peligrosa. La clasificación se establece sumando los tiempos de las dos porciones de dicho sector selectivo.

38P3 SEGURIDAD

Los sectores selectivos son tramos "viales" de uso no privativo. Se recomienda la mayor prudencia con respecto a otros eventuales usuarios.

38P4 NEUTRALIZACIÓN

En varias etapas, se realizará una neutralización con la forma de un traslado, con un tiempo impartido, para separar dos tramos de un mismo sector selectivo.

El equipo entregará su ficha de marcación al Control Horario de comienzo de neutralización, donde se anotará la hora de comienzo de neutralización (hora de llegada del 1er tramo) y la hora de final de neutralización, que también será la hora de largada del 2º tramo.

Durante esta neutralización, la velocidad máxima autorizada, controlada con el GPS, será de 120 km/h.

Está prohibida toda forma de asistencia en el itinerario de la neutralización.

39P REAGRUPAMIENTO

1) Las reagrupaciones sirven para reducir los intervalos más o menos importantes que se hayan creado entre los equipos, después de los atrasos y/o abandonos. Se aplica el régimen del parque cerrado.



2) Al llegar a las reagrupaciones, los equipos deben entregar la ficha de marcación al controlador. Reciben instrucciones sobre su hora de largada.

Luego deben conducir inmediata y directamente su vehículo hacia el parque cerrado, la orden de largada es la de la llegada al Control Horario de la reagrupación. La distancia entre el CH y el parque cerrado se considerará como zona de parque cerrado.

3) Con la propuesta de la Dirección de la carrera, los Comisarios deportivos pueden, por razones de seguridad, decidir anular una etapa antes de su término. Se instala entonces un Control Horario que sirve como final de la Etapa (ídem para los sectores selectivos, el Control horario está hermanado con el control de final de la Especial), donde los tiempos encontrados sirven para establecer la clasificación de esta Etapa.

Bajo decisión de la Dirección de la carrera, esta Etapa puede seguirse o no, neutralizada o en cortejo y ser o no ser bajo el régimen del Parque cerrado.

40P SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

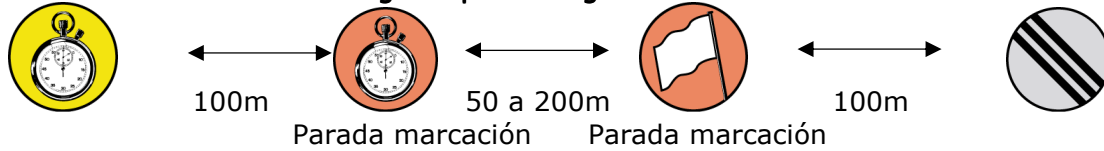
Comienzo de Zona:
2 carteles con fondo amarillo

Zona de control:
2 carteles con fondo rojo
Control de paso

Final de Zona:
2 carteles con fondo beige



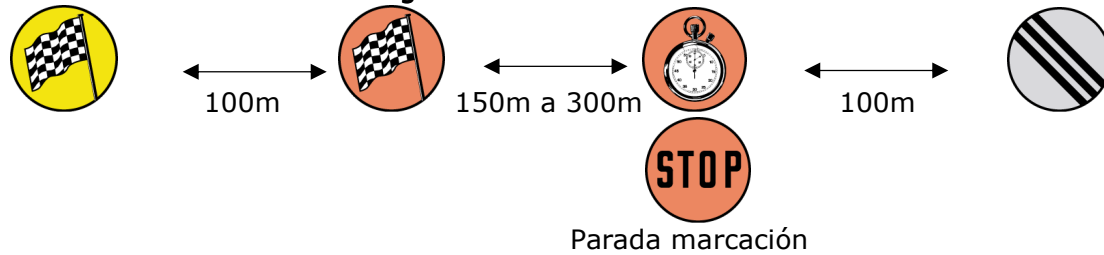
Control horario seguido por la largada de un sector selectivo



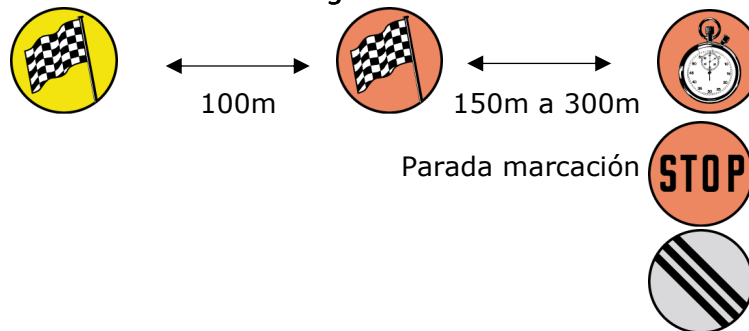
Largada de un sector selectivo corresponde a una largada de Etapa



Llegada de sector selectivo



Llegada de sector selectivo al Bivouac



Comienzo de Zona:
2 carteles con fondo amarillo

Zona de control:
2 carteles con fondo rojo
Llegada de enlace al Bivouac

Final de Zona:
2 carteles con fondo beige



41P PARQUE CERRADO

41P1 GENERALIDADES

1) Las siguientes reglas se aplican:

- a) Está prohibido proceder a abastecimientos o reparación en un parque cerrado.
 - b) La puesta en marcha con remolque o empuje de otro competidor aún en carrera dentro del Parque cerrado se penalizará con 1 minuto.
 - c) Los vehículos están en Parque cerrado apenas entren en un parque de largada, de reagrupación o de final de Etapa y esto hasta el momento de la largada.
 - d) Los vehículos están en Parque cerrado desde que entran en una zona de control. Desde el punto de stop hasta la salida de la zona, en caso de no poder repartir, el vehículo sólo puede ser remolcado o empujado para salir de la zona con ayuda externa sin arriesgar penalizaciones, bajo la supervisión del jefe de puesto.
 - e) Los vehículos están en Parque cerrado desde que llegan al final de la última Etapa (y al menos hasta que caduquen los plazos para entregar los reclamos).
 - f) Los vehículos están en Parque cerrado cuando vienen de los controles técnicos al llegar del sector selectivo o de la Etapa.
- 2) Salvo en caso del Control Horario de enlace llegada - bivouac, toda infracción al reglamento del Parque cerrado tendrá una penalidad mínima de 10 horas que pueden llegar a la exclusión.
 - 3) Antes de salir de los parques o al comenzar una Etapa, cuando los Comisarios técnicos de la competencia constatan que un vehículo parece estar en un estado incompatible con un uso normal, deben informar inmediatamente al Director de la carrera, que puede solicitar la reparación. En estos casos, los minutos plenos utilizados para realizar la intervención se consideran como tantos minutos de atraso registrados en un Sector de Enlace. Para no permitir que el equipo busque recuperar su atraso tras la reparación, éste recibe una nueva hora de largada. Todo atraso superior a 30 minutos llevará a la exclusión.
 - 4) Después de haber estacionado su vehículo en el parque cerrado y en caso de intemperie, los equipos están autorizados a cubrir su vehículo con un cobertor transparente. El equipo debe abandonar inmediatamente el parque que desde ese momento queda prohibida toda entrada.

5) Por excepción al régimen del Parque cerrado, pero bajo la responsabilidad de un oficial, se autoriza al equipo en el parque cerrado de largada, de reagrupación o de final de Etapa:

- cambiar completamente los neumáticos, uno o dos neumáticos reventados o dañados, con los medios de bordo,
- hacer proceder al cambio de parabrisas, con la posibilidad de ayuda externa aceptada por el Director de la carrera,
- verificar y/o modificar la presión de los neumáticos.

Estas intervenciones deben estar totalmente terminadas antes de la hora de la largada. Caso contrario, el adelantamiento de tiempo tendrá una penalización de 1 minuto por minuto de atraso.

6) **Para sacar su vehículo de un Parque cerrado de largada, de reagrupamiento o de final de Etapa, el equipo está autorizado a penetrar en el parque 15 minutos antes de la hora de largada, salvo en Buenos Aires donde estará autorizado a penetrar al parque 30 minutos antes de la hora ideal de largada.**

7) Dentro del Parque cerrado, la puesta en marcha de los motores puede realizarse con la ayuda de una batería externa suministrada y sacada bajo el control de un oficial de la competencia. En ningún caso la batería puede ser embarcada en el vehículo (salvo en la caja portadora de un vehículo T4).

8) Antes de dejar el parque cerrado, los pilotos están autorizados para colocar cubiertas de lona en sus vehículos y/o la batería de auxilio fuera del parque cerrado.

41P2 ESPECIFICIDADES

Los vehículos se ubicarán bajo el régimen de parque cerrado:

- a) En el puerto de Le Havre antes de embarcar y durante la travesía,
- b) Tras el desembarco en Buenos Aires, en el Puerto Delta Dock, hasta el 28, 29 o 30 de diciembre de 2010.
- c) Avenida Sarmiento en Buenos Aires, después de las verificaciones técnicas el 30 o 31 de diciembre de 2010. Los vehículos seguirán en parque cerrado hasta el podio de largada, el 1º de enero de 2011.
- d) Al llegar el Rally, el 15 de enero de 2011 en Buenos Aires, Avenida Sarmiento, hasta el podio del 16 de enero. Después del podio, el parque cerrado se convierte en parque vigilado hasta el 17 de enero a las 8h00, donde el parque deberá vaciarse completamente.

42P VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

42P1 GENERALIDADES

1) Todos los equipos deben presentarse en las verificaciones administrativas. Según el programa que establece el Organizador, los Comisarios deportivos pueden aplicar penalizaciones financieras por atraso en las verificaciones técnicas preliminares.

El equipo con su representante oficial debe presentar el/los vehículos y todos los documentos y equipos necesarios en las verificaciones técnicas.

Si un parque cerrado le sigue a las verificaciones técnicas, un miembro del equipo podrá ingresar la/los auto(s) en dicho parque. Los horarios de marcación, si existiesen, deberán respetarse y será responsabilidad del equipo.

Se niega la largada a todo equipo que se presente a las verificaciones administrativas y/o técnicas más allá de los límites previstos por el Reglamento salvo en caso de fuerza mayor debidamente reconocido como tal por los Comisarios deportivos.

2) Únicamente los pilotos que pasaron con éxito las verificaciones administrativas pueden presentarse con su vehículo con sus placas de rally y placas de números en las verificaciones técnicas, que son de orden general: marca y modelo del vehículo, conformidad aparente con el grupo en el cual se inscribió, conformidad de los elementos de seguridad, conformidad del vehículo con el Código vial. Después de las verificaciones técnicas y en caso de no conformidad de un auto con el reglamento técnico y/o de seguridad, los Comisarios deportivos pueden otorgar un plazo para la puesta en conformidad con dicho auto.

3) Se niega la largada a todo vehículo que no esté conforme con las prescripciones de los reglamentos de seguridad de la FIA, del presente reglamento y de sus anexos.

4) Conforme al artículo 145 del Código, en todo momento, durante el rally, se podrán realizar verificaciones complementarias que traten tanto sobre los miembros del equipo como sobre el vehículo.

En todo momento del rally, el competidor es responsable de la conformidad técnica de su vehículo. El hecho de presentar un vehículo en el control técnico se considera como una declaración implícita de conformidad.

5) Si se colocaron nuevas marcas de identificación en la máquina, el equipo es el único responsable y es quien debe estar atento, esto hasta el final de la competencia. La falta de marcas de identificación lleva a la exclusión. Se debe enviar una notificación por escrito a los competidores concernientes.

6) Se puede realizar una verificación completa y detallada que comprenda el desmontaje del vehículo para los equipos clasificados entre los primeros de la clasificación general y de cada grupo y categoría, al igual que eventualmente para todo equipo, según la decisión de los Comisarios deportivos que actúan de oficio, tras un reclamo o después del parecer del Director de la carrera.

42P2 VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS EN BUENOS AIRES

1) Los competidores pasarán las verificaciones administrativas y técnicas en La Rural, Buenos Aires, el 30 y 31 de diciembre de 2010.

2) Recibirán una convocatoria que precise la fecha y la hora exacta en la cual deberán presentarse en las verificaciones.

El incumplimiento de las horas de convocatoria tendrá una penalización de:

- 50 € para la 1ª hora de atraso comenzada,
- 80 € para las siguientes.

Un Control Horario se ubicará en la entrada del parque de espera de las verificaciones administrativas.

3) Al salir de las verificaciones administrativas, los competidores recibirán una hora de convocatoria para presentarse en las verificaciones técnicas.

Todo atraso en la hora de convocatoria se sancionará de este modo:

- hasta 30 minutos: 15 €
- de 30 minutos a 1h00: 30 €
- por hora adicional: 15€

4) Después de las verificaciones técnicas, los vehículos se ubicarán en parque cerrado.

5) Durante las verificaciones administrativas, se procederá a seminarios de formación sobre los instrumentos de seguridad: Sentinel e Iritrack. Toda ausencia se penalizará con una multa de 500 €.

6) Los vehículos deberán presentarse en Le Havre para su embarque, con los soportes, cableados y antenas de todo el material de seguridad montado, listos para recibir los sistemas (GPS, Sentinel, Iritrack), bajo pena de no poder embarcar.

7) Los vehículos que se presenten directamente en Buenos Aires, deberán presentarse en las verificaciones con los soportes, cableados y antenas de todo el material de seguridad montado, listos para recibir los sistemas (GPS, Sentinel, Iritrack). La falta a esta regla tendrá una penalización de 150 € por material no instalado.

8) Los Iritrack y Sentinel deberán imperativamente conectarse directamente a la batería para un funcionamiento posible con el motor cortado. Caso contrario, el competidor deberá poner conforme su vehículo para poder pasar las verificaciones técnicas.

9) Los vehículos deberán presentarse en las verificaciones técnicas en condición de carrera y los cascos y equipamiento de seguridad citado en los artículos 47P1 y 47P2 deberán presentarse a los comisarios encargados de los controles.

No se autorizará ninguna intervención entre el final de las verificaciones y la entrada al Parque cerrado.

Todo vehículo que apareciera no conforme o no adaptado a las normas del rally durante las verificaciones técnicas, podría ser cambiado de grupo, o verse negada la largada (decisión del Colegio de Comisarios deportivos).

En este último caso, los derechos de inscripción serán propiedad de la organización.

42P3 OBLIGACIONES ADMINISTRATIVAS

1) Cada miembro del equipo deberá presentar en las verificaciones administrativas los siguientes documentos originales, en curso de validez:

- pasaporte válido hasta el 30/06/2011,
- visas: todos los participantes deberán informarse en las embajadas de los países por donde pasa la competencia por la obtención de las visas necesarias, en función de su nacionalidad,
- una autorización para correr en el extranjero (expedida por las federaciones nacionales - ASN) para los competidores y conductores cuya licencia no haya sido expedida por la FFSA.
- Autorización del propietario para usar el vehículo cuando éste no forma parte de los miembros del equipo.
- permiso de conducir nacional en curso de validez, correspondiente a la categoría del vehículo,
- en el grupo Camiones, se acepta que sólo 2 de los miembros del equipo posean el permiso de pesos pesados,
- licencia internacional F.I.A. de conductor/competidor 2011,
- Vacunas: no hay vacunas obligatorias. Facultativas pero aconsejadas: difteria, hepatitis A y B, tétanos, poliomiélitis, tifoidea y eventualmente rabia, meningitis A y C...

2) Durante las verificaciones administrativas y técnicas, cada vehículo deberá presentarse con los siguientes documentos originales:

- tarjeta gris o certificado de matriculación en regla (no matriculación provisoria),
- ficha de homologación del vehículo para los T2 y T4.1,
- pasaporte técnico F.I.A., expedido por las ASN.

3) Cada camión deberá presentar además los siguientes documentos originales:

- permiso de conducir para cada miembro del equipo, válido para el vehículo inscripto (permiso para camiones, al menos 2 de los miembros del equipo),
- acta de visita técnica anual,
- acta de recepción de la carrocería de tipo convencional, en el caso de una homologación separada.

4) El competidor se compromete bajo declaración a presentar papeles perfectamente en regla, bajo pena de negativa de largada.

No se aceptará ninguna fotocopia o certificado de pérdida o de robo de cualquier documento, bajo pena de negativa de largada.

43P RECLAMOS - LLAMADOS

1) Todo reclamo debe establecerse según las estipulaciones del Código deportivo Internacional. Debe hacerse por escrito y debe entregarse al Director de la carrera, acompañado de la suma de 700 €, monto que no se devolverá si el reclamo se considera injustificado.

2) Si el reclamo necesita el desmontaje y montaje de distintas partes de un vehículo, la caución que se reclama se establecerá en función de los estadios de desmontaje previstos en la reglamentación general FFSA.

- 3) Los gastos ocasionados por los trabajos y por el transporte del vehículo son a cargo del reclamante si el reclamo no es justificado, y a cargo del competidor al que apunta el reclamo en caso contrario.
- 4) Si el reclamo no es justificado y si los gastos ocasionados por el reclamo (verificaciones, transporte, etc.) superan el depósito de garantía, la diferencia es a cargo del reclamante. Por el contrario, si son inferiores, la diferencia se le restituye.
- 5) Los competidores pueden discutir las decisiones pronunciadas, conforma a las estipulaciones de las Prescripciones generales FFSA y del capítulo XIII del Código deportivo internacional. La decisión de sanción del colegio de Comisarios deportivos será inmediatamente ejecutoria pero puede ser apelada cuando se pongan en tela de juicio problemas de seguridad (ej.: el incumplimiento del competidor del itinerario oficial, vehículo dañado, etc.). El monto de la apelación nacional es de: 4.000 €.

44P CLASIFICACIONES

44P1 GENERALIDADES

- 1) El cronometraje se ubica bajo la responsabilidad del Director de la carrera.
- 2) Las penalizaciones se expresan en horas, minutos y segundos. Hay una clasificación separada para los T4. La clasificación final se establece sumando los tiempos realizados en los Sectores selectivos y las penalizaciones (contraídas durante los sectores de Enlace y otras penalizaciones expresadas en tiempo). Aquel que obtuvo el menor total se proclama vencedor de la clasificación general, el siguiente es el segundo, y así seguidamente. Las clasificaciones por grupo y clase se establecen del mismo modo.
- 3) En caso de empate, se proclama vencedor a aquel que realizó el mejor tiempo durante el último sector selectivo. Si esto no alcanza para desempatar, los tiempos de los sectores selectivos anteriores, etc., se toman entonces en consideración, salvo para las Etapas donde no se disputó ningún sector selectivo; se desempata entonces según el orden de los números. Esta regla de desempate puede aplicarse en todo momento del rally.

44P2 CLASIFICACIONES

1) Definiciones de las distintas clasificaciones:

- a) **Clasificación parcial Sector selectivo:** no oficial, difundida únicamente para información (prensa, Teams,...)
- b) **Clasificación provisoria Sector selectivo:** anunciada por el Director de la carrera a las 19h00 al día siguiente de la etapa considerada. Será definitivo al final del plazo de reclamo que se terminará cuando el primer competidor en carrera haya largado la etapa siguiente según este anuncio.
- c) **Clasificación provisoria de la Etapa:** anunciada por el Director de la carrera a las 19h00 al día siguiente de la etapa considerada. Será definitivo al final del plazo de reclamo que se terminará cuando el primer competidor en carrera haya largado la etapa siguiente según este anuncio.
- d) **Clasificación general provisoria de la competencia:** anunciada por el Director de la carrera a las 19h00 al día siguiente de la etapa considerada. Será definitivo al final del plazo de reclamo que se terminará cuando el primer competidor en carrera haya largado la etapa siguiente según este anuncio.
- e) La Clasificación oficial de la Etapa y la Clasificación General Oficial de la competencia, serán ratificadas y firmadas por el Colegio de Comisarios deportivos en forma cotidiana, durante la reunión del Colegio, después del plazo de reclamo.

- 2) Las distintas clasificaciones se anunciarán cada noche en el bivouac a las 19h00, en el lugar del comedor y en el PCO
- 3) Durante el día de descanso, la clasificación del día anterior se colocará a las 19h00 y será definitiva 30 minutos después.
- 4) Precizando que la clasificación será definitiva en lo que respecta a los elementos que sirvieron para su elaboración, estos elementos y sólo ellos podrán entonces ser objeto de algún reclamo posterior durante la colocación de la clasificación final oficial al final de la competencia.
- 5) **Las clasificaciones oficiales del Dakar 2011 se colocarán en el panel oficial en La Rural, en Buenos Aires, el 15 de enero de 2011, en la entrada del Parque cerrado, en la carpa del servicio Competidores.**
Serán definitivos 30 minutos después de ser colocadas (plazo de reclamo).

45P PENALIZACIONES

- 1) El incumplimiento de los textos de este reglamento cuyas penalizaciones no se mencionan será objeto de un informe al Director de la carrera, y los Comisarios deportivos juzgarán la penalización que se impondrá.
Las penalizaciones contraídas están afectadas a la clasificación de la Etapa y en la clasificación general de la competencia.
Se aplican penalizaciones deportivas al tiempo de los Sectores selectivos y las demás penalizaciones en tiempo se aplican a la clasificación general.
- 2) Todas las multas serán abonadas a una asociación caritativa, con el acuerdo de la FFSA.
- 3) Cuando el texto del artículo y el cuadro difieren, el texto del artículo da fe.

CUADRO RECAPITULATIVO DE PENALIZACIONES	Art. N°	Sanciones ASN	Negativa de largada	Exclusión	Penalización en tiempo	Penalización financiera	Decisiones o Penalizaciones según la apreciación de Comisarios deportivos
Asistencia en un lugar cerrado o privativo en el bivouac ▪ 1ª infracción ▪ Reincidencia	3P4.c			X	3h00		
Iritrack no encendido en pruebas	3P4.d						X
Circulación con velocidad excesiva y/o manejo peligroso en el recinto del bivouac	3P4.e						Puede llegar a la exclusión
Ausencia en el 1 ^{er} Briefing	3P5.b					500 €	
3ª infracción, por exceso de velocidad	3P18						PAJ. exclusión
Abandono de un miembro del equipo o admisión de un tercero a bordo	12P1.3			X			

Transporte aéreo, marítimo o terrestre de un miembro del equipo por un tercero	12P1.4			X			
Equipamientos de seguridad no conformes	12P1.5		X				
No utilización de equipamiento de seguridad obligatorio en sector selectivo	12P1.5			X			
Vehículo que no corresponde a las características de la inscripción	14P1.5		X				X
No conformidad administrativa o técnica	14P3.1		X				
Falta o mala colocación de una placa de rally o número	15P5					10% De los derechos (por constatación)	
Falta o mala colocación de al menos dos placas de rally o número	15P5					20% De los derechos	
No colocación de los nombres del equipo y la bandera de nacionalidad en cada ala delantera	15P6					10% De los derechos (por constatación)	
Falta de brazaletes	15P7					10% De los derechos	
Rechazo de la publicidad facultativa ▪ Por auto ----- ▪ Por camión -----	16P1.4					15.360 € 23.040 €	
Falta o mala colocación de una publicidad ▪ 1ª constatación ----- ▪ Reincidencia -----	16P1.5					10% De los derechos 100% De los derechos	
Falta de orificio para precintado	17P2.1					150 € Por orificio faltante	
Reconocimientos, ensayos o presencia en los países por donde pasa	21P6						Puede llegar hasta la negativa de largada

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Posesión de notas no autorizadas en el vehículo 			X	O X			
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Posesión de fotos satelitales en el vehículo 	22P2.3			O X			
No respeto del itinerario por un T4.3, tras asistir a otro vehículo	23P2.1				50h00		
<ul style="list-style-type: none"> ▪ T4.3 fuera de tiempo para retomar la largada (etapa faltante) ▪ Reincidencia 	23P2.2				100h00		
Presencia de asistencia y/o de carteles en las zonas de público	23P3						PAJ. exclusión
WPM, WPS, WPE, WPV, DZ, FZ, CP faltantes	24P2.1				Ver Road Book		PAJ. exclusión
Permutación de GPS entre vehículos	24P3.2						PAJ. exclusión
Acoplamiento prohibido	24P3.3						PAJ. exclusión
Uso de puntos GPS distintos a los del organizador	24P3.7.a						X
Carga o posesión de sistema de navegación no autorizada	24P3.7.b						X
Presencia a bordo de un vehículo de cableado no justificado	24P3.7.c						X
Posesión o utilización de sistema prohibidos	24P3.7.d						PAJ. exclusión
Desbloqueo del GPS Emergency Code	25P1			X			
Desbloqueo del GPS Código "WPM":	25P2						
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1er a 3er uso para los 20 1eros de la general y prioritarios ▪ 1er a 3er uso para los demás ▪ 4º uso 					6h00		
					3h00		
				X			
Alejamiento de más de 90m de un DZ o de una FZ	26P1 & 26P3				Ver Road Book		

<ul style="list-style-type: none"> Mal funcionamiento del GPS debido al competidor Código GPS no ingresado 	27P3						Puede llegar a la exclusión
<ul style="list-style-type: none"> Trasporte de un vehículo de carrera Bloqueo de un vehículo para impedir ser pasado 	28P1			X			
Superar la velocidad: <ul style="list-style-type: none"> entre 1 y 15 km/h entre 16 y 40km/h más allá de 40 km/h: <ul style="list-style-type: none"> 1er impulso 2º impulso 3er impulso 	28P3.2				1' por impulso 2' por impulso 20' 1h00	100 € 200 € 300 € 1.000 €	
No pago de multas dentro de las 24h00	28P3.3		X				
Superar la velocidad del enlace	28P4				Idem 28P3.2	Idem 28P3.2	
Sobrepassar la velocidad máx., camiones <ul style="list-style-type: none"> entre 151 y 155 km/h entre 156 y 170 km/h más allá de 170 km/h: <ul style="list-style-type: none"> 1er impulso 2º impulso 3er impulso 	28P5				1' por impulso 5' por impulso 20' 1h00	100 € 200 € 300 € 1.000 €	
Mal funcionamiento del Sentinel debido al equipo <ul style="list-style-type: none"> Para los 20 1eros de la general, los 10 1eros camiones y prioritarios ASO para los demás 	29P1.2				1h00	300 €	
Todo vehículo que no se deje pasar <ul style="list-style-type: none"> Para los 20 1eros de la general, los 10 1eros camiones y prioritarios ASO para los demás 	29P1.3				15'	300 €	
Incumplimiento del artículo	29P2 29P3						X
No protección de la zona en caso de accidente	29P2.3						X

Equipo implicado en un accidente que provoca daños corporales	29P2.4						PAJ. exclusión
Comportamiento irrespetuoso	29P4.1.a					500 €	
Acción incorrecta, fraudulenta, antideportiva	29P4.1.b		X				
▪ Antes de la competencia				X			
▪ Durante la competencia							
▪ Abandono de ruedas y/o neumáticos reventados	29P4.1.c						
▪ Reincidencia					X	1.000 € Por neumático	
Transporte de piezas de repuesto	29P4.2					500 € por pieza	PAJ. exclusión
Vehículo cedido o vendido en un país por donde pasa	29P4.3						Rechazo de inscripción durante 5 años
Incumplimiento de reglas para el paso fronterizo	29P4.4						De 500 € a la exclusión
Incumplimiento de las reglas de reexportation de un vehículo siniestrado	29P4.5	X					
Incumplimiento de una zona sensible	29P4.6 a y c						
▪ 1ª infracción					X	1.000€	
▪ Reincidencia							
▪ Puerta de cerco rota	29P4.6.b						
▪ Reincidencia					X	1.000€	
Uso no autorizado de teléfono satelital / GSM	29P5.8						PAJ. exclusión
Presencia de antena, sistema radial, transmisiones, medios satelitales prohibidos	29P6						PAJ. exclusión
Incidente en el Iritrack debido al competidor	29P7.2						PAJ. exclusión
Incidente debido al competidor o intento de fraude (cámara embarcada)	29P8.3						X
Toda infracción a la reglamentación en la asistencia	31P1.4						PAJ. exclusión
Regreso al bivouac en pista única	31P2.d			X			

Asistencia prohibida	31P4						PAJ. exclusión
Asistencia por un vehículo o una persona no acreditada	31P4.2						
▪ en enlace -----						3h00	
▪ En sector selectivo -----						6h00	
▪ Reincidencia -----				X			
▪ Asistencia en sector selectivo -----	31P4.3					6h00	PAJ. exclusión
▪ Reincidencia -----				X			
▪ Presencia de una asistencia en DSS, ASS o enlace carrera	31P4.4					3h00	PAJ. exclusión
▪ Reincidencia -----				X			
▪ Transporte, depósito, lanzamiento de piezas	31P4.5				X	6h00	PAJ. exclusión
▪ Reincidencia -----							
▪ Asistencia fuera del bivouac o en un lugar cerrado	31P4.6					6h00	PAJ. exclusión
▪ Reincidencia -----					X		
Paneles de tiempo, transmisión de informaciones	31P4.7					3h00	500 €
Presencia de un vehículo en el itinerario antes de la carrera	31P4.8				X de todos los competidores asistidos		
▪ Asistencia aérea no autorizada	31P4.9					6h00	PAJ. exclusión
▪ Reincidencia -----					X		
Presencia de un Team Manager en la especial	31P5.1						PAJ. exclusión
Transporte de herramientas y/o de piezas de repuesto en el avión	31P5.1						PAJ. exclusión
Incumplimiento de las reglas de seguridad para el abastecimiento en combustible	31P6.7						X
Abastecimiento por un T5 fuera del bivouac	31P6.9						X
Incumplimiento de cláusulas combustible	31P6.10						PAJ. exclusión

Incumplimiento del art. para un vehículo carrera que pasa a asistencia	31P7	X					
Cambio del bloque motor	32P			X			
Rectificación o modificación de la ficha de marcación no aprobada por un comisario	34P2			X			
No marcación del cartón en un control o incumplimiento del orden cronológico	34P4						PAJ. exclusión
Pérdida de un cartón de marcación	34P6				5'		
Llegar a una zona de control en sentido contrario y/o penetrar allí nuevamente una vez marcada la ficha	35P4						
▪ 1ª infracción					10'		
▪ 1ª reincidencia					1h00		
▪ 2ª reincidencia				o X	o PF		
Incumplimiento de instrucciones del jefe de puesto	35P7						PAJ. exclusión
Atraso / avance en un CH	36P1.8				1' Por minuto		
▪ Atraso en el CH de largada de etapa o de sector selectivo, hasta el cierre del control	36P2 & 36P3				1' Por minuto		
▪ Después del cierre del control				X			
Superar el tiempo máx. (sector selectivo)	36P4.2				Tiempo max + PF		
Incumplimiento del artículo 36P5.2	36P5.3			X			
Equipo que no se detiene en la zona de interview o Incivildad constatada Reincidencia	36P7					500 €	X
▪ Incumplimiento de normas FIA	38P1			X			
▪ Infracción al anexo L			X				

Circulación en sentido inverso en un sector selectivo	38P1.2						PAJ. exclusión
Estacionamiento de más de 20" en la línea de largada	38P1.3				2'		
Largada en falso	38P1.5				1' mini		X
Parada entre el cartel amarillo y el cartel de stop	38P1.7				15'		
Vehículo que no se detiene en el punto de stop	38P1.9				1h00		
Equipo que se niegue a largar en el lugar y a la hora atribuidos	38P1.12				15'		
Infracción a la reglamentación del parque cerrado	41P1.2				10h00 mini		PAJ. exclusión
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intervención en un vehículo después de la hora de largada ▪ Mas allá de 30' de atraso 	41P1.3			X	1' Por minuto		
Equipo que se presenta más allá de los límites	42P1.1		X				
Vehículo no conforme con los reglamentos de seguridad FIA y el presente reglamento	42P1.3		X				
Falta de marcas de identificación	42P1.5			X			
Atraso en las verificaciones	42P2.2						
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1ª hora comenzada ▪ por hora siguiente 						50 € 80 €	
Atraso en las verificaciones técnicas:	42P2.3						
<ul style="list-style-type: none"> ▪ hasta 30 minutos ▪ de 30' a 1h00 ▪ por hora adicional 						15 € 30 € 15 €	
Ausencia en el seminario Iritrack o Sentinel	42P2.5						500 €
Material o soporte no preinstalado	42P2.6						Embarque rechazado
Material o soporte no preinstalado	42P2.7						150 € Por material
Vehículo no conforme o no adaptada a las normas del rally	42P2.9		X				X

Presentación de documentos no originales, o que no están en regla	42P3.4		X				
Monto del reclamo	43P1					700 €	
Monto del reclamo nacional	43P5					4.000 €	
Falta de equipamiento de supervivencia en la largada	47P1.2					1' Por minuto	
▪ Para puesta en conformidad				X			
▪ Más allá de 30'							X
▪ 1ª reincidencia				X			
▪ 2ª reincidencia							
▪ No utilización de equipamiento de seguridad en sector selectivo	47P2.1			X			
▪ No presentación de dichos elementos al control técnico			X				
Abandono no señalado	47P3.1	X				X	X + negativa de inscribir al equipo en una competencia ASO
▪ Encender la baliza sin razón médica	47P3.2			X			
▪ En caso de intervención de la organización				X		X	
Transporte de un miembro del equipo en todo medio de transporte	47P3.5	X		X			

46P LISTA DE PREMIOS

1) CLASIFICACIÓN GENERAL

1er premio	1 trofeo	6º premio	1 trofeo
2º premio	1 trofeo	7º premio	1 trofeo
3er premio	1 trofeo	8º premio	1 trofeo
4º premio	1 trofeo	9º premio	1 trofeo
5º premio	1 trofeo	10º premio	1 trofeo

2) Clasificación Grupos

GRUPO T1 4x4		GRUPO T1 / 2 RUEDAS MOTORAS	
1er premio	1 trofeo	1er premio	1 trofeo
2º premio	1 trofeo	2º premio	1 trofeo
3er premio	1 trofeo	3er premio	1 trofeo
GRUPO T2		GRUPO T4	
1er premio	1 trofeo	1er premio	5.000 € + 1 trofeo
2º premio	1 trofeo	2º premio	3.000 € + 1 trofeo
3er premio	1 trofeo	3er premio	2.000 € + 1 trofeo

3) CLASIFICACIONES DIVERSAS

TEAMS DE FÁBRICA O TEAMS APOYADOS POR UN CONSTRUCTOR GRUPO T1.2 4x4 DIESEL		INDEPENDIENTES GRUPO T1.2 4x4 DIESEL	
1er premio	1 trofeo	1er premio	3.000 € + 1 trofeo
2º premio	1 trofeo	2º premio	2.000 € + 1 trofeo
3er premio	1 trofeo	3er premio	1.000 € + 1 trofeo
TODOS PILOTOS			
GRUPO T1.1 4x4 NAFTA		GRUPO T1.3 2x4 NAFTA	
1er premio	3.000 € + 1 trofeo	1er premio	3.000 € + 1 trofeo
2º premio	2.000 € + 1 trofeo	2º premio	2.000 € + 1 trofeo
3er premio	1.000 € + 1 trofeo	3er premio	1.000 € + 1 trofeo
GRUPO T1.4 2x4 DIESEL		GRUPO T2.1 NAFTA	
1er premio	3.000 € + 1 trofeo	1er premio	3.000 € + 1 trofeo
2º premio	2.000 € + 1 trofeo	2º premio	2.000 € + 1 trofeo
3er premio	1.000 € + 1 trofeo	3er premio	1.000 € + 1 trofeo
GRUPO T2.2 DIESEL		GRUPO T1.5	
1er premio	3.000 € + 1 trofeo	1er premio	1 trofeo
2º premio	2.000 € + 1 trofeo	GRUPO OPEN	
3er premio	1.000 € + 1 trofeo	1er premio	1 trofeo
CLASIFICACIÓN FEMENINA		CHALLENGE NRJ	
1er premio	3.000 € + 1 trofeo	1er premio 20.000 € + 1 trofeo	
2º premio	1 trofeo		
CHALLENGE 1ª VEZ		CLASIFICACIÓN SOLO	
1er premio	3.000 € + 1 trofeo	1er premio	1 trofeo
2º premio	2.000 € + 1 trofeo	2º premio	1 trofeo
3er premio	1.000 € + 1 trofeo	3er premio	1 trofeo
GRUPO T4.1		GRUPO T4.2	
1er premio	3.000 € + 1 trofeo	1er premio	3.000 € + 1 trofeo
CHALLENGE 6X6		CHALLENGE - DE 10 LITROS	
1er premio	1 trofeo	1er premio	1 trofeo

4) Los trofeos se entregarán a los vencedores durante la entrega oficial de los premios, que se realizará el 16 de enero de 2011 a partir de las 10h00.

Los premios se enviarán a los competidores a más tardar el 31 de marzo de 2011.

5) Los precios se acumulan. El monto total de los premios que se distribuyen es de 81.000 €.

47P SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS

47P1 EQUIPAMIENTO DE SUPERVIVENCIA

1) Por razones de seguridad, los equipos deberán transportar obligatoriamente en su vehículo, el siguiente material:

- 1 encendedor,
- 1 lámpara estroboscópica,
- 1 lámpara de bolsillo,
- 3 bengalas: 1 bengala de mano de noche, 1 bengala de mano de día / noche, 1 barra luminosa
- 1 brújula,
- 1 espejo de auxilio,
- 1 reserva de 5 litros de agua por persona + una reserva de 1.5 litros con pipeta (por miembro de equipo) al salir de cada etapa,
- 1 frazada de supervivencia (Metalline) por miembro del equipo,
- 1 corta cinturón por miembro del equipo, accesible estando atado al asiento,
- 1 alarma sonora muy fuerte, en perfecto estado de funcionamiento para toda la duración de la competencia,
- 1 triángulo de señalización + 2 chalecos fluorescentes
- 1 baliza de emergencia Sarsat,
- 1 Iritrack,
- 1 Sentinel.

2) Todo equipo que no presente en la largada de una de las etapas el conjunto del equipamiento obligatorio de supervivencia (reserva de agua y material de seguridad) tendrá largada atrasada en el límite de los 30 minutos para ponerse en conformidad. Los minutos utilizados se considerarán como tantos minutos de atraso a un control horario y darán lugar a una penalidad de un minuto por minuto de atraso. Se dará una nueva hora de largada. Todo atraso superior a treinta minutos llevará a la exclusión.

En caso de repetirse en una etapa posterior, el equipo recibirá una penalización que puede llegar a la exclusión, según el Colegio de Comisarios deportivos. Sólo se admitirá una vez la reincidencia.

3) El equipamiento de seguridad y de supervivencia deberá ser accesible sin desmontaje para que la Dirección de la carrera pueda controlarlos eventualmente antes de cada largada de etapa. **La colocación de la baliza deberá señalarse fuera del vehículo, con un autoadhesivo suministrado por A.S.O.**

El folleto explicativo de los distintos materiales deberá respetarse imperativamente y será objeto de un control de conocimientos durante las verificaciones administrativas.

4) Si se rompe un parabrisas y éste no puede ser reparado, el equipo estará autorizado a largar en las siguientes etapas sin parabrisas, con un casco jet y anteojos de moto (red de protección facultativa).

47P2 EQUIPAMIENTO

1) El uso de combinaciones, ropa interior, pasamontañas, calcetines, zapatos, guantes (piloto) ignífugos (normas F.I.A. 8856-2000, Anexo L capítulo 3 FIA) es obligatorio en los sectores selectivos, bajo pena de exclusión, y está vivamente aconsejado para los sectores de enlace en tierra y en pista.

El uso del arnés es obligatorio en todo el itinerario.

Obligatoriamente se debe presentar este equipamiento durante las verificaciones técnicas, bajo pena de negar la largada.

2) El uso de un sistema de retención de la cabeza (de tipo "Hans") es obligatorio y debe ser conforme al Anexo L, capítulo 3 FIA.

47P3 ABANDONOS - EXCLUSIÓN

1) En caso de abandono, el equipo debe prevenir por todos los medios, y en el menor plazo al PCO al + 33 1 41 33 15 81.

El incumplimiento de esta importante cláusula de seguridad provocará, en forma irrevocable, la negativa de toda inscripción ulterior del equipo en todo rally organizado por A.S.O.

Del mismo modo, el incumplimiento de esta obligación de prevenir a la organización en caso de abandono provocará, en caso de búsquedas específicas, la responsabilidad pecuniaria de los equipos que no hayan tomado las disposiciones necesarias para señalar su localización y/o de sanciones que podrán solicitarse a la ASN respectiva, bajo decisión del Colegio de Comisarios deportivos.

2) En caso de abandono por problema mecánico, el Competidor deberá imperativamente esperar haber pasado una noche en la pista para encender su baliza de emergencia Sarsat si no hubiese sido aún recuperada por un camión barredor.

El encendido de la baliza de emergencia Sarsat, sin razones médicas, llevará a la exclusión, así como también la responsabilidad pecuniaria del equipo, en caso que intervenga la organización.

3) En caso de abandono, el equipo debe asegurarse rápidamente en devolver su material de seguridad a los prestatarios respectivos: baliza de emergencia Sarsat, Iritrack, Sentinel y G.P.S. y accesorios asociados. Dicho material deberá enviarse a los representantes de los prestatarios que se los hayan suministrado, localizados en el Safety Center, a proximidades del "Equipaje de motos". En ningún caso ASO puede ser responsable de la desaparición o de la pérdida de este material, que a menudo se entrega a terceros.

4) En caso de abandono, el equipo o el competidor debe asegurarse de la repatriación de su vehículo hasta el puerto de Delta Dock. Los gastos de extracción del vehículo del sector selectivo, así como los gastos de transporte estarán a cargo integral del equipo o del competidor.

La organización podrá comunicar a los competidores los datos de las empresas que pueden recuperar los vehículos en la pista y/o realizar el transporte hasta Buenos Aires.

5) El traslado de un miembro del equipo en helicóptero, o a bordo de cualquier otro medio de transporte durante todo o parte de una etapa, llevará a la exclusión.

Los equipos que han abandonado no podrán, en ningún caso, ser trasladados por los medios de la organización durante todo o parte de recorrido.

47P4 CIERRE DE LA PISTA

1) Los vehículos "barredores" de la organización cerrarán la pista del Rally.

Es imposible garantizar que el camión barredor pase por el lugar exacto donde un vehículo esté en problemas. El competidor debe señalar su posición al PCO con el material de supervivencia que lleva embarcado. Los vehículos barredores traerán a las personas físicas cuyos vehículos estén en problemas o fuera de uso, pero en ningún caso remolcarán a los vehículos averiados.

2) Los pilotos que se nieguen a ocupar su lugar en el vehículo barredor, lo harán bajo su propia y completa responsabilidad y deberán firmar un descargo que será presentado por los miembros de la organización encargados del cierre de la pista.

No se podrá iniciar ningún recurso contra la organización que trate sobre las consecuencias de dicha negativa. Sin embargo, dicho descargo no llevará a la exclusión del competidor.

47P5 DEPÓSITO DE GARANTÍA – CARTA DE INSCRIPCIÓN

No habrá depósito de garantía ASO.

Para los instrumentos de seguridad (GPS, Sentinel, Iritrack, baliza de socorro Sarsat), los prestatarios solicitarán retener directamente una caución.

Los competidores deberán firmar una carta durante las verificaciones administrativas, por la cual se comprometerán:

- a respetar el reglamento y las reglas de seguridad,
- a pagar los eventuales daños causados en los instrumentos de seguridad y de navegación puestos a su disposición para el rally (GPS, Iritrack, Sentinel, Tripy),
- a devolver los instrumentos de seguridad y de navegación puestos a disposición para el rally (GPS, Iritrack, Sentinel, Tripy) a más tardar en la llegada del rally,
- a devolver todo material que se pone provisoriamente a disposición para el rally,
- a respetar las reglas de abandono.

REGLAMENTO TÉCNICO

PREÁMBULO

El reglamento técnico del Dakar Argentina - Chile nº 33 es conforme a la reglamentación F.I.A. 2010 tanto en categoría Auto como en categoría Camión, a la excepción de algunos puntos, de los cuales encontrará los detalles en las siguientes páginas.

El conjunto de reglamentos técnicos FIA se puede consultar en el sitio: www.fia.com.
 [Hacer clic en: FIA Sport / Regulations / FIA Cross Country Rallies. Luego: artículos 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287.]

F.I.A.:

Tel.: + 41.22.544.44.00 (Suiza)

Responsable Técnico autos:

André OLIVIER. Tel.: + 33.6.79.14.11.42 (Francia) - E-mail: andre.olivier9@wanadoo.fr

Thierry GARBI (Francia) - E-mail: imsa.batiment@wanadoo.fr

Responsable Técnico camiones:

Fabien CALVET. Tel.: + 33.6.72.37.20.02 (Francia) - E-mail: fabien.calvet@mac.com

AUTOS

ART 1P - ANEXO J. ARTÍCULO 285 (2010). REGLAMENTACIÓN ESPECÍFICA A LOS AUTOS TODO TERRENO MODIFICADOS (GRUPO T1)

Los vehículos del Grupo T1 deberán conformarse al Anexo J de la FIA, artículo 285 (2010), a la excepción de los siguientes puntos.

Sin embargo, se aceptarán los vehículos que respeten el Anexo J 285-2009, a la excepción de los siguientes puntos.

1P1 MOTOR (Art 285.5, Anexo J FIA)

1) Brida de aire para los motores superiores a 5.250 cc:

Por encima de 5250 cc , los motores serán libres.

Deberán utilizar como máximo una brida de 37,2 mm y desactivar todo sistema variable admisión/escape.

Para los candidatos a otros tipos de motorización, se deberá presentar un dossier de aceptación como mínimo tres meses antes del cierre de las inscripciones.

2) Brida para motores a nafta (art 285.5.1.3.1):

2 válvulas por cilindro	Ø 35
Más de 2 válvulas por cilindro	Ø 34

3) Brida para motores diesel sobrealimentados (art.285.5.1.3.2):

	<i>Teams de fábrica o Teams apoyados por un constructor</i>	<i>Independientes</i>
Motor Diesel turbo	Ø 38	Ø 39

1P2 TRANSMISIÓN (Art 285.6, Anexo J FIA)

Para los Teams de fábrica o Teams apoyados por un constructor, el texto se modifica como figura a continuación:

Caja de velocidad

Las cajas de velocidad deben tener 5 velocidades delanteras y una marcha trasera.

No se autoriza ningún otro sistema para cambiar el informe de la cadena de transmisión mientras que el vehículo esté en movimiento.

Nota: Se podrá declarar un solo juego de informes de 1º, de 2º, de 3º, de 4º, de 5º, de pares cónicos, de informe final, para la totalidad de la competencia.

**ART. 2P - ANEXO J. ARTÍCULO 284 (2010).
REGLAMENTACIÓN ESPECÍFICA A LOS AUTOS TODO TERRENO PRODUCCIÓN
(GRUPO T2)**

Los vehículos del Grupo T2 deberán conformarse al Anexo 2 de las Prescripciones Generales de la FIA et al Anexo J de la FIA, artículo 284 (2010), a la excepción de los siguientes puntos.

Sin embargo, se aceptarán los vehículos que respeten el Anexo J 284-2009, a la excepción de los siguientes puntos.

BRIDA (MOTORES A NAFTA ATMOSFÉRICOS) – Anexo J FIA, art. 284.6.1

Para los motores de más de 2 válvulas por cilindro, el sistema de admisión de aire debe tener una brida de aire de 3 mm mínimo de largo y un diámetro interno máximo de:

- 34 mm para los vehículos hasta 4 000 cm³
- 37 mm para los vehículos hasta 6 000 cm³
- 40 mm para los vehículos de más de 6 000 cm³

**ART. 3P – INTEGRACIÓN DE VEHÍCULOS
CONFORMES AL REGLAMENTO SCORE US 2006-2010**

Definición de categorías y clases: artículo 9P2 del reglamento particular.

3P1 VEHÍCULOS ADMITIDOS

Especificidades técnicas, vehículos Grupo OPEN:

Se aceptarán todos los vehículos 2 y 4 ruedas motoras, conformes al reglamento Score (2006 – 2010) Score International Off-road Racing Rules and Regulations), a la excepción de las clases 1/2-1600 y 5-1600, bajo las siguientes condiciones: respeto de los artículos Anexo J – FIA: 285.7 y 285.3.

3P2 DISEÑO DE LAS ESTRUCTURAS:

Las estructuras deben estar en conformidad con el reglamento Score (cf. artículo CR33) o Artículos 283.8 Anexo J – FIA.

3P3 DIMENSIÓN DE LAS ESTRUCTURAS

Las dimensiones de los caños deben estar en conformidad con el reglamento Score (cf. artículo CR33) y más particularmente, respetar las dimensiones del siguiente cuadro:

Peso del vehículo	Habitáculo abierto	Habitáculo cerrado
1.350 kg a 1.360 kg	Ø 44,4 mm x 3,05 mm	Ø 38,1 mm x 3,05 mm
1.360 kg a 1.810 kg	Ø 50,8 mm x 3,05 mm	Ø 44,4 mm x 3,05 mm
Más de 1.810 kg	Ø 57,2 mm x 3,05 mm	Ø 50,8 mm x 3,05 mm

3P4 PESO:

Grupo OP.1: Para las 2 ruedas motoras, el peso mínimo es de 1.400 Kg.

Grupo OP.2: El peso mínimo es de 2.800 Kg.

O respetar el artículo 285.3, Anexo J FIA.

3P5 TAMAÑO DE LOS NEUMÁTICOS:

Los neumáticos deberán respetar las siguientes dimensiones:

- **950 mm máx. para los vehículos 2 ruedas motoras** Grupo OP.1 y los vehículos Grupo OP.2.
- **840 mm máx. para los vehículos 4 ruedas motoras** Grupo OP.1, en llantas de 15 pulgadas.
- O respetar el artículo 285.8, Anexo J – FIA y el artículo 10P del reglamento particular.

3P6 ANCHO DEL VEHÍCULO:

Grupo OP.1: Para las 4 ruedas motoras, el ancho máximo es de **2,20 metros**.

Para las 2 ruedas motoras, el ancho máximo es de **2,40 metros**.

Grupo OP.2: El ancho máximo es de **2,20 metros**.

3P7 BRIDA:

Los vehículos de los Grupos OP.1 y OP.2 deberán estar en conformidad con el artículo 1P1 del presente reglamento técnico (2 ruedas motoras únicamente), así como con el Anexo J FIA, Artículos 285.4.1.1.1 y 285.4.1.1.2.

3P8 INFLADO / DESINFLADO:

El inflado / desinflado automático se autorizará para los vehículos del grupo OP.2, si existe de origen y que el sistema no sufrió ninguna modificación.

El inflado / desinflado automático está prohibido para los vehículos del grupo OP.1 4x4, aunque exista de origen (anexo J FIA, artículo 285.8).

3P9 EQUIPAMIENTOS DE SEGURIDAD DIVERSOS:

Los vehículos deberán estar en conformidad con el Anexo J FIA, Artículo 283, artículos 7, 15, 16, 17, 18 y 19.

3P10 TANQUES:

Los tanques deberán estar en conformidad con el artículo CR21 del reglamento Score, o con el Anexo J FIA, Artículo 283, artículo 14.

3P11 COMBUSTIBLE:

El combustible utilizado deberá estar en conformidad con el Anexo J FIA, Artículo 282, artículo 9 y el Reglamento particular de la competencia, artículo 31P6.

ART. 4P - CAMIONES

Los vehículos del Grupo T4 deberán estar conformes al Anexo J de la FIA, Artículo 287.

4P1 INSCRIPCIÓN DE CAMIONES EN CARRERA CUYA HOMOLOGACIÓN YA CADUCÓ

En la categoría T4 (camión en carrera), puede inscribir a un camión que ya haya participado en competencias anteriormente, pero cuya homologación ya caducó. Para esto, debe enviar un dossier de presentación a la F.I.A. que incluya los siguientes elementos:

- Pedido de extensión de homologación
- Certificado de participación del vehículo en competencias F.I.A. y lista de las competencias

Después de examinar su dossier, la F.I.A. le entregará un pasaporte técnico.
No se tomará en cuenta ningún pedido después del 1º de noviembre de 2010.

Dossier que debe ser entregado a:

Pierre CAPORAL – F.I.A.
2, Chemin du Blandonnet – Case Postale 296
1215 GENEVE 15 AEROPORT - SUISSE

4P2 INSCRIPCIÓN DE CAMIONES EN CARRERA EN CURSO DE HOMOLOGACIÓN

Los vehículos para los cuales está en curso un pedido de homologación a la FIA podrán tener un pasaporte técnico ASO con una validez de 3 años, después de la visita de un controlador técnico aceptado por ASO.

4P3 CONTROL DEL HUMO

Jueces de hecho controlarán el humo de los camiones. Toda emisión excesiva será penalizada del siguiente modo:

- 1ª infracción : 500 €
- 2º infracción : 500 € + 15 minutes
- 3º infracción : 1.000 € + 1h00
- 4º infracción : exclusión

Sólo se podrá constatar una infracción por etapa.

ANEXOS

ANEXO 1 - CANDIDATURA - INSCRIPCIÓN

1.1 CANDIDATURA / INSCRIPCIÓN

- 1) Los dossiers de solicitud de candidatura (condiciones y tarifas de inscripción) están disponibles descargándolos en el sitio www.dakar.com, desde el 15 de mayo de 2010. Deberán enviarse al servicio competidores, antes del 1º de noviembre de 2010.
- 2) Es imperativo el respeto de los plazos. La falta a esta regla llevará el costo de la tarifa estándar a 12 800 € (tanto alzado por individuo, por persona).
- 3) ASO se reserva el derecho de no validar las inscripciones que no hayan sido debidamente abonadas íntegramente antes del 1º de noviembre de 2010.

1.2 ANULACIÓN Y PEDIDO DE REEMBOLSO

1) Las anulaciones de pedido de inscripción y los pedidos de reembolso deben enviarse por carta certificada con acuse de recepción únicamente, con el fin de evitar toda polémica. Los pedidos de reembolso deben enviarse a:

**A.S.O. – Service Concurrents Dakar –
253, Quai de la Bataille de Stalingrad – Immeuble Panorama B
92137 Issy les Moulineaux cedex - France**

- 2) El reembolso se realizará a más tardar el 31 de marzo de 2011.
- 3) **Por toda anulación de solicitud de inscripción, los anticipos abonados serán reembolsados del siguiente modo:**
 - En caso de anulación antes del 1º de septiembre de 2010 = 1.500 € de gastos de dossier retenidos.
 - En caso de anulación después del 1º de septiembre de 2010 = 100% de la suma abonada será retenido.
- 4) En caso de problema grave justificado con opinión médica (original del documento), el reembolso de la suma abonada sólo podrá realizarse a pedido, por carta certificada con acuse de recepción. Se deducirán 3 000 €.

ANEXO 2 – BARCO / AVIÓN / ALOJAMIENTO / VIAJES

2.1 BARCO

El precio del barco está incluido en la tarifa de inscripción de su vehículo.

Los autos no deben superar los 2.50 m de alto.

Los camiones no deben sobrepasar los 4,00 m de alto: altura reglamentaria de puentes, cables de electricidad, etc. en Argentina y en Chile.

Los camiones cuyo largo esté incluido entre 9 y 11 metros deberán abonar un costo adicional de 500 €, aquellos cuyo largo esté comprendido entre 11 y 13 metros, con un costo adicional de 1 000 €. Más allá de esos largos, contacte por favor a la organización.

2.2 RESPONSABILIDAD Y SEGUROMARÍTIMO

Durante los viajes marítimos, desde el embarque del vehículo en el puerto de Le Havre o del Delta Dock (Argentina), la cobertura de Responsabilidad Civil suscrita por el organizador con AXA France no es efectiva.

En virtud del derecho marítimo y de los acuerdos internacionales, la responsabilidad civil del transportista es limitada y cubre, con límites muy delgados, los daños y pérdidas relativos a las mercaderías entregadas (*Acuerdo de Bruselas de 1924 enmendado por los Protocolos de 1968 y de 1979*).

De este modo, la colocación en parques cerrados en los puertos de Le Havre y de Delta Dock y durante el transporte marítimo, la responsabilidad del transportista, y por lo tanto de A.S.O. o de V.S.O., será estrictamente limitada a las condiciones legales (ley del 18 de junio de 1966 y decreto del 31 de diciembre de 1966) en materia de transporte marítimo de los vehículos que estipulan especialmente límites de reparación para los daños a las mercaderías:

- 2 DTS (Droit de Tirage Spécial) por kilo o 666,67 DTS por paquete o unidad (tasa de 1 DTS al 23/04/2010 = 1,1365 €),
- máximo de indemnización para un vehículo transportado: 4.600 €, por pérdidas o averías.

Por esto, se aconseja vivamente contratar un seguro complementario que cubra los daños sufridos por los vehículos durante el estacionamiento en los parques cerrados en los puertos de Le Havre y de Delta Dock y durante el transporte marítimo organizado por A.S.O. Dicha garantía podrá suscribirse en el Departamento Sport Evénements de Gras Savoye, cuyos datos, propuestas y vínculo de internet figuran en el sitio del rally www.dakar.com, o con otro asegurador que Ud. elija. Un boletín de adhesión y la hoja de información también se enviarán posteriormente. Este seguro es facultativo, pero se aconseja vivamente, y podrá, si se elige, suscribirse por correspondencia antes de la partida del barco implementado por el organizador, y a más tardar el 12 de noviembre de 2010, en el Departamento Sport Evénements de Gras Savoye.

2.3 AVION - ALOJAMIENTO - VIAJES

1) Para el Dakar 2011, nuestra agencia de viajes V.S.O comercializará una cierta cantidad de viajes, particularmente en el día de descanso, accesibles a los mecánicos, los sponsors, las familias y amigos de los competidores.

La agencia está también a su disposición para poner en marcha todo pedido específico a la carta y ayudarlo para su organización en este Dakar

Todos los programas se encuentran en nuestro sitio www.dakar.com en la sección "Viajes".

La cantidad de lugares es limitada en los vuelos, les aconsejamos reservar, desde ahora, el o los lugares necesarios para asistir a la mitad de la carrera, antes del 31 de julio de 2010.

2) Como cada año, V.S.O propondrá también varias fórmulas de viajes y de prestaciones para los competidores, a saber:

- Alojamiento para la largada, la llegada y en el día de descanso.
- Sus vuelos desde Europa hacia Buenos Aires o Santiago y regreso con la posibilidad de modificar sin gastos el regreso en función de la disponibilidad.

Los descriptivos y tarifas de estas prestaciones están desde ya disponibles.

3) **No dude en contactar a :** V.S.O.
253, Quai de la Bataille de Stalingrad – 92137 Issy les Moulineaux cedex
Tel : 33 (0) 1 41 33 14 85 - Fax : 33 (0) 1 41 33 14 86
e-mail : vso@aso.fr

ANEXO 3 – MATERIAL DE SEGURIDAD & NAVEGACIÓN

Todos los prestatarios de Seguridad y Navegación están presentes:

- cada mañana al salir del bivouac,
- en permanencia en el Safety Center, a proximidad del "Equipaje Motos" para consejos, reparación y/o recuperación del material en caso de abandono.

3.1 BALIZA DE EMERGENCIA SARSAT

1) La locación de la baliza de emergencia Sarsat obligatoria está incluida en la inscripción del vehículo. Nuestro prestatario, la empresa TDCOM, se las entregará el día de las verificaciones administrativas.

2) La empresa RDCOM solicitará un depósito de garantía. **Es necesario abonar esta caución para reservar la baliza de emergencia Sarsat y esto antes de la entrega del material en el puerto de Le Havre. Esta caución cubre la baliza de emergencia Sarsat por un monto de 750 € impuestos incluidos, y garantiza la devolución del material en buen estado de funcionamiento.**

3) En caso de solicitar una nueva baliza de emergencia Sarsat en el lugar (por un desperfecto de la primera), directamente el prestatario le solicitará una nueva caución. En caso de desperfecto de la baliza de emergencia Sarsat, la fábrica establecerá un presupuesto y TDCOM emitirá la factura. En caso de utilización de la baliza de emergencia Sarsat, los gastos de reemplazo de la pila de control de la baliza, se facturarán a 280 € impuestos incluidos para las balizas para auto.

4) **Las balizas de emergencia Sarsat deberán restituirse al finalizar el rally a TDCOM que asegurará que éstas se recuperen en el lugar. Se cobrará la caución de las balizas de emergencia Sarsat que no sean devueltas a TDCOM antes del 25 de febrero en estado de funcionamiento.** Pasada esta fecha, los eventuales litigios se arreglarán directamente con el prestatario, que facturará 76 € por semana, por alquiler adicional.

3.2 IRITRACK (CARRERA)

1) El alquiler del Iritrack obligatorio está incluido en la inscripción del vehículo. Nuestro prestatario, la empresa TDCOM, se lo entregará en el embarque en Le Havre. El kit de instalación, que incluye el soporte, los cables y las antenas, se enviará con transportista apenas se reciba el pedido y el pago. Imperativamente, este kit debe instalarse antes de las verificaciones técnicas y la alimentación debe enchufarse directamente en la batería. Después de confirmar su inscripción, A.S.O. le hará llegar un documento de información sobre este equipo.

2) La utilización de este aparato es obligatorio (bajo pena de negar la largada), al igual que en mantenimiento en condiciones de funcionamiento, durante toda la competencia, así como la puesta en funcionamiento en todo el recorrido, incluidos los enlaces.

3) La empresa TDCOM solicitará un depósito de garantía. **Es necesario abonar esta caución para reservar su Iritrack y esto antes de la entrega del material en el puerto de Le Havre. Esta caución cubre el Iritrack por un monto de 1.500 € impuestos incluidos, y garantiza la devolución del material en buen estado de funcionamiento.**

4) En caso de solicitar un nuevo Iritrack en el lugar (por un desperfecto o pérdida del primero), directamente el prestatario le solicitará una nueva caución. En caso de deterioro del material alquilado, TDCOM emitirá una factura.

5) Los Iritrack deberán restituirse al finalizar el rally a TDCOM que asegurará que éstas se recuperen en el lugar. La caución de los Iritrack que no sean devueltos a TDCOM antes del 25 de febrero en estado de funcionamiento, será cobrada. Pasada esta fecha, los eventuales litigios se arreglarán directamente con el prestatario, que facturará 76 € por semana, por alquiler adicional.

3.3 TELÉFONO – EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

La empresa TDCOM puede proveer el equipamiento de seguridad y de supervivencia descriptos en el artículo 47P1, al igual que los teléfonos satelitales.

Para más informaciones relativas a los 3 aparatos, contacte a:

TDCOM – Département Rallye Raid
ZAC de la Butte Gayen - 3, Avenue des Erables - 94440 SANTENY
Tél.: +33 (0)1 45 10 37 54 - Fax: +33(0) 1 43 86 19 17
rallye@tdcom.fr

3.4 EQUIPAMIENTO G.P.S.

1) Preocupándose por la igualdad de chances de cada uno, A.S.O. brindará a todos los competidores un G.P.S. específico de modelo único, con las funciones limitadas voluntariamente, para que la navegación desértica mantenga su sentido.

La utilización de este aparato es obligatoria (bajo pena de negar la largada), al igual que en mantenimiento en condiciones de funcionamiento, durante toda la competencia, así como la puesta en funcionamiento en todo el recorrido, incluidos los enlaces.

Se podrá autorizar un máximo de dos G.P.S. Unik (homologados por A.S.O.) por vehículo, según las disponibilidades del prestatario.

2.a) El alquiler obligatorio del G.P.S. está incluido en la inscripción del vehículo.

Comprende:

- 1 aparato G.P.S. "color" para los competidores AUTO-CAMIÓN.
- 1 aparato G.P.S. (idéntico al modelo Dakar 2010 junto o no al IRITRACK) para los competidores de MOTO-CUADRICICLO.

Nuestro prestatario, la empresa ERTF, entregará los aparatos durante el embarque en Le Havre.

2.b) El montaje del GPS necesita un kit de instalación, no incluido en la inscripción del vehículo, que el competidor deberá gestionar directamente ante ERTF. Imperativamente deberá estar instalado antes de las verificaciones.

NOTA: Para los competidores AUTO-CAMIÓN ya equipados antes de 2011, es obligatorio procurarlos en ERTF un nuevo cable de alimentación y un nuevo soporte para el GPS color.

Usted deberá realizar las siguientes puestas en conformidad:

- El montaje mecánico y eléctrico, bajo tensión de alimentación comprendida entre 9 y 30 voltios continuos y regulado y protegido por un fusible de un valor de **3 amperes** para **AUTO-CAMIÓN** y de 2 amperes para MOTO-CUADRICICLO.

El montaje mecánico deberá ser ligero e integrar los amortiguadores suministrados.

3) Por otra parte, están prohibidos los repetidores de rumbo y/o velocidad y odómetro, distintos a los modelos homologados por A.S.O. y cualquier otro accesorio no homologado conectable al GPS. Este material opcional se debe comprar con el prestatario respectivo.

Después de confirmar su inscripción, A.S.O. le hará llegar un documento de información sobre este equipo.

4) La empresa ERTF solicitará un depósito de garantía. Es necesario abonar esta caución para reservar su GPS y esto antes de la entrega del material en el puerto de Le Havre. Esta caución cubre el GPS por un monto de 1.000 € impuestos incluidos, y garantiza la devolución del material en buen estado de funcionamiento.

5) En caso de solicitar un nuevo G.P.S. en el lugar (por un desperfecto o pérdida del primero), directamente el prestatario le solicitará una nueva caución. En caso de deterioro del material alquilado, ERTF emitirá una factura.

6) Los GPS deberán restituirse al finalizar el rally a ERTF que asegurará que éstas se recuperen en el lugar. La caución de los GPS que no sean devueltos a ERTF antes del 25 de febrero en estado de funcionamiento, será cobrada. Pasada esta fecha, los eventuales litigios se arreglarán directamente con el prestatario, que facturará 76 € por semana, por alquiler adicional.

7) Para más informaciones, contacte a:

Société ERTF COMPETITION
Parc Technologique de Soye - 56275 PLOEMEUR
Tél.: +33 (0)2 97 87 25 85 - Fax: +33 (0)2 97 37 59 21
competition@ertf.com

3.5 SENTINEL

1) Para garantizar una gran seguridad a los competidores durante los adelantamientos y para evitar los accidentes en serie, el uso del Sentinel es obligatorio bajo pena de negar la largada, al igual que el mantenimiento en condiciones de funcionamiento, durante toda la competencia, así como la puesta en funcionamiento en todo el recorrido.

El alquiler obligatorio del Sentinel está incluido en la inscripción del vehículo. Nuestro prestatario, la empresa ERTF, entregará los aparatos durante el embarque en Le Havre.

2) El montaje del Sentinel necesita un kit de instalación, no incluido en la inscripción del vehículo, que el competidor deberá gestionar ante ERTF, si aún no está equipado. Imperativamente, deberá estar instalado antes de las verificaciones y la alimentación debe enchufarse directamente en la batería.

Para los competidores AUTO-CAMIÓN ya equipados antes de 2007, es obligatorio gestionar ante ERTF un nuevo cable de alimentación con pulsador ALM2 (más conexión directa a la bocina del vehículo).

Después de confirmar su inscripción, A.S.O. le hará llegar un documento de información sobre este equipo.

3) La empresa ERTF solicitará un depósito de garantía. Es necesario abonar esta caución para reservar su GPS y esto antes de la entrega del material en el puerto de Le Havre. Esta caución cubre el GPS por un monto de 500 € impuestos incluidos, y garantiza la devolución del material en buen estado de funcionamiento.

4) En caso de solicitar un nuevo Sentinel en el lugar (por un desperfecto o pérdida del primero), directamente el prestatario le solicitará una nueva caución. En caso de deterioro del material alquilado, ERTF emitirá una factura.

5) Los Sentinel deberán restituirse al finalizar el rally a ERTF que asegurará que éstas se recuperen en el lugar. La caución de los Sentinel que no sean devueltos a ERTF antes del 25 de febrero en estado de funcionamiento, será cobrada. Pasada esta fecha, los eventuales litigios se arreglarán directamente con el prestatario, que facturará 76 € por semana, por alquiler adicional.

6) Para más informaciones, contacte a:

Société ERTF COMPETITION
Parc Technologique de Soye - 56275 PLOEMEUR
Tél.: +33 (0)2 97 87 25 85 - Fax: +33 (0)2 97 37 59 21
competition@ertf.com

3.6 TRIPY – ÚNICAMENTE PARA LAS ASISTENCIAS

1) A.S.O. brindará a todos los competidores un road book electrónico específico de modelo Tripy TRM-II-C. Traerá una ayuda para la navegación para los pilotos de los vehículos de asistencia y para los pilotos de los vehículos de prensa.

La utilización de este aparato es obligatoria (bajo pena de negar la largada), al igual que mantener en condiciones de funcionamiento, durante toda la competencia, así como la puesta en funcionamiento en todo el recorrido.

2) El alquiler obligatorio del road book electrónico Tripy está incluido en la inscripción del vehículo asistencia – prensa. Comprende 1 road book electrónico Tripy TRM-II-C. Las verificaciones del cableado se realizarán en Le Havre y nuestro prestatario, la empresa TRIPY entregará los aparatos en Buenos Aires, durante las verificaciones administrativas.

Antes de llegar en Le Havre, usted deberá realizar las siguientes puestas en conformidad:

- el montaje de un soporte de fijación "bola" de tipo RAM-MOUNT,
- el montaje de una antena G.P.S. (antena magnética que debe colocarse en el techo del vehículo y cable de antena en el lugar donde se instala la fijación del equipamiento),
- el montaje de un cable de alimentación - tensión 9 a 30 V DC – alimentación permanente directamente a partir de la batería (nunca detrás del contacto del vehículo, ni detrás de un cortacircuitos).

Para proceder a la instalación de estos tres accesorios antes de llegar a Le Havre, será necesario pedir accesorios específicos a nuestro prestatario TRIPY que los entregará acompañados de un folleto explicativo para el montaje detallado y los facturará (los datos de nuestro prestatario TRIPY están indicados debajo de este párrafo).

3) La empresa TRIPY solicitará un depósito de garantía.

Usted deberá abonar esta caución en el momento de la reservación de Tripy y esto antes del embarque en Le Havre.

La caución cubre el road book electrónico por un monto de 1.000 € impuestos incluidos, garantiza la restitución del material en la llegada, en tiempo y en hora, y en buen estado de funcionamiento.

4) En caso de solicitar un nuevo road book electrónico Tripy en el lugar (por un desperfecto o pérdida del primero), directamente el prestatario le solicitará una nueva caución. En caso de deterioro del material alquilado, TRIPY emitirá una factura.

5) Los road book electrónicos TRIPY deberán devolverse a TRIPY, y esto, al finalizar el rally en el parque de asistencia en Buenos Aires, el 15 y 16 de enero de 2011. Se entregará un recibo a cambio del material. La no devolución del road book electrónico Tripy en este preciso momento provocará la retención de su depósito de garantía.

6) Para más informaciones, contacte a:

TRIPY S.A.
Faubourg de Bruxelles, 320 - B6041 Gosselies - Belgique
Tél.: +32 (0)71 34 74 90 - Fax : +32 (0)71 34 73 99
dakar@tripy.be

3.7 RADIO VHF – ÚNICAMENTE PARA LAS ASISTENCIAS

1) El alquiler de la radio VHF es facultativa para los vehículos de asistencia. Deberá realizarse ante la empresa TD Com.

2) Nuestro prestatario, la empresa TDCOM, entregará la radio el día de las verificaciones administrativas.

Un transportista le enviará el kit de instalación, que incluye dos soportes (puesto de radio y micro), una antena magnética de 150 MHz, un cable enciende cigarros, un cable de alimentación abierto, apenas reciba el pedido y el pago.

El prestatario le hará llegar un documento de información en este equipamiento.

3) Para más informaciones, contacte a:

TD COM – Département Rallye Raid
ZAC de la Butte Gayen - 3, Avenue des Erables - 94440 SANTENY
Tél.: +33 (0)1 45 10 37 54 - Fax: +33(0) 1 43 86 19 17
rallye@tdcom.fr

ANEXO 4 – MARCAS DAKAR

Encontrará todas las informaciones referentes a los derechos de utilización de la marca en nuestro sitio: www.dakar.com

ANEXO 5 – COBERTURA IMÁGEN

1) Para permitir una mayor difusión promocionar el DAKAR, toda persona que participe del DAKAR y que esté obligada a respetar el reglamento (más adelante "los Competidores") reconoce que su participación en la competencia autoriza al organizador y a sus derechohabientes a reproducir y representar, sin remuneración de ningún tipo, su nombre, voz, imagen, biografía y en forma más general su prestación deportiva en el marco del DAKAR al igual que la/s marca/s de sus tercerizadores, constructores y spónsors, en todas sus formas, en todos los soportes existentes o a venir, en todos los formatos, para todas las comunicaciones al público en todo el mundo, para todos los usos incluyendo para fines publicitarios y/o comerciales sin límites que no sean a los que se apuntan más abajo, y para toda la duración de la protección actualmente acordada para estas explotaciones por las disposiciones legislativas o reglamentarias, las decisiones judiciales y/o arbitrales de todos los países así como los acuerdos internacionales actuales o futuros, incluyendo para las eventuales prolongaciones que podrían aportarse a esta duración.

Sin embargo, cuando el organizador autorice a un tercero a utilizar imágenes de la competencia para fines publicitarios o promocionales, no lo autorizará para utilizar el nombre, la voz, la imagen, la biografía o la prestación deportiva de un competidor ni tampoco la marca de su espónsor o tercerizadores o constructores para una asociación directa o indirecta entre este corredor, la marca de su spónsor o tercerizador y el producto, la marca o el nombre comercial del tercero sin autorización expresa del corredor, spónsor o tercerizador.

Del mismo modo, a excepción de los libros, libros de fotos, cómics, en todas sus formas de edición, casetes de video, CD-ROM, DVD o de forma más general todos los videogramas o videodiscos, en todos los soportes y formatos cuyo tema trate enteramente o en parte del DAKAR, posters, afiches, carnets de ruta, carnets de firma, mapas, programas oficiales relativos al DAKAR, el organizador no explotará ni autorizará la explotación de la imagen individual de un corredor en el marco de la comercialización de productos derivados llamados de mercadeo.

2) Los competidores y acompañantes no podrán filmar imágenes relativas al DAKAR, por ningún medio y con todos los fines, esto sin autorización previa y escrita del organizador. A tal efecto, los pedidos por escrito deberán enviarse a más tardar el 1º de diciembre que precede la largada de la competencia a la siguiente dirección:

A.S.O. – Service Télévision
2 rue Rouget de Lisle - F-92130 ISSY LES MOULINEAUX
00.33.(0)1.41.33.14.10 - asotv@aso.fr

ANEXO 6 – CÁMARAS EMBARCADAS

FICHA DESCRIPTIVA TÉCNICA

CÁMARAS EMBARCADAS "RECORD" AUTO

Productos	Cant	Peso unitario (Kg)	Peso Total (Kg)	Dimensiones Unitarias L x l x h (mm)	Potencia necesaria (Volt x Amp = Watt)
Cámara + Cable	3	0,360	1,08	-	12 x 0,2 x 3 = 7,2
Soporte Cámara	3	0,300	0,900	-	
Grabador	1	1	1	148 x 65 x 133	12 x 0,8 = 9,6
Secuenciador	1	0,500	0,500	-	12 x 0,6 = 7,2
Peltor	1			-	
Pre ampli audio	1	0,600	0,600	-	12 x 0,2 = 2,4
Valija	1	2	2,5	345 x 295 x 145	
Total			6,58		12 x 2,2 = 26,4

Rescapitulativo "Auto Récord":

3 Cámaras con soportes, una valija acolchada (345 x 295 x 145) con un grabador y un secuenciador y una interfaz con el intercomunicador de bordo.

Peso total (aprox.) 6,5 Kg

Consumo : 12 Volt / 3 Amp. / 36 Watt

CÁMARAS EMBARCADAS "HF" AUTO

Productos	Cant	Peso unitario (Kg)	Peso Total (Kg)	Dimensiones Unitarias L x l x h (mm)	Potencia necesaria (Volt x Amp = Watt)
Cámara + Cable	3	0,360	1,08	-	12 x 0,2 x 3 = 7,2
Soporte Cámara	3	0,300	0,9	-	-
Secuenciador Por radiocomando	1	0,550	0,550	-	12 x 0,4 = 4,8
Peltor	1			-	
Pre ampli audio	1	0,600	0,600	160 x 115 x 43	12 x 0,2 = 2,4
Talky	1	0,600	0,600	170 x 60 x 40	12 x 0,1 = 1,2
Emisor video	1	0,400	0,400	-	12 x 0,7 = 8,4
Emisor audio	1	0,300	0,300	-	12 x 0,2 = 2,4
Ampli 1 W	1	0,500	0,500	100 x 100 x 50	12 x 0,800 = 9,6
Platino antivibración	1	0,500	0,500		
Antenas + cable HF			0,500	-	-
Total			5,93		12 x 3 = 36

Rescapitulativo "Auto HF":

3 Cámaras con soportes + una interfaz con el intercomunicador de bordo + un secuenciador por radiocomando, un pré ampli audio, un emisor video, un emisor audio, un Talkie, dispuestos en un Platino antivibración + Antenas + Cables HF.

Peso total (aprox.) 6,0 Kg

Consumo : 12 Volt / 4 Amp. / 48 Watt

ANEXO 7 - DAKAR SERVICIO CENTER

¡Para encontrar los patrocinadores dentro de la competencia!

Aportar su ayuda y un verdadero servicio a los competidores, tal es la preocupación principal de los patrocinadores del Dakar.

Como cada año, los competidores encontrarán una ayuda para el cambio de neumáticos, consejos de utilización, ayuda para las diversas reparaciones, ...

En el 2011, en el centro del bivouac, a proximidad del "catering", el Dakar Servicio Center recibirá, diariamente, a los competidores en dos nuevos espacios dedicados a los participantes:

- un "espacio de relax", para desprenderse del stress de la competencia;
- un "espacio roadbook" para una mejor preparación de las etapas del día siguiente.

Se comunicará una lista precisa de los servicios brindados por los colaboradores del Dakar 2011 a toda la caravana.



REGLAMENTO ASISTENCIA

1. REGLAMENTACIÓN DEPORTIVA

ART 1 – VEHÍCULOS ADMITIDOS

- 1) **Se admiten:**
 - a) Los vehículos 4x4 todo terreno de serie nafta o diesel.
 - b) Los camiones de serie todo terreno de más de 3,5 toneladas, conforme a la reglamentación Camiones T4, aunque no tengan la homologación F.I.A.
 - c) Los vehículos "toda adherencia", así como las camionetas 4x4. Dichos vehículos deberán realizar un pedido de aceptación con foto del vehículo (placa de matriculación lisible) y fotocopia de la tarjeta gris, en el servicio deportivo del Dakar.
 - d) Las caravanas y mobile-homes, incluso de 2 ruedas motoras. Dichos vehículos deberán realizar un pedido de aceptación con foto del vehículo (placa de matriculación lisible) y fotocopia de la tarjeta gris, en el servicio deportivo de ASO. Sin embargo, el organizador sólo será responsable, si dichos vehículos se encontraran en la incapacidad de acceder a algunos bivouacs. En ningún caso estarán autorizados a estar presentes en el itinerario de la especial.
- 2) **Está prohibido:**
 - a) Los semi Remolques.
 - b) Los remolques.
 - c) Los vehículos con 2 ruedas motoras (a la excepción de las caravanas y mobile-homes)
- 3) En la largada de la competencia, A.S.O. se reserva el derecho de rechazar a todo vehículo que no parezca adaptado o que no corresponda al vehículo declarado, o todo vehículo de más de 6 años, en auto, y 15 años en camión.
Una vez que pasadas las verificaciones técnicas, no será posible ningún cambio.
- 4) En categoría auto, los vehículos de asistencia no deberán medir en ningún caso más de 2.50m de alto (incluyendo la galería), sino deberán abonar un adicional que corresponde a la categoría "camión".
- 5) En categoría camión, los vehículos de asistencia no deberán medir en ningún caso más de 4.00m de alto (incluyendo la galería), bajo pena de no poder embarcar. Cuidado: las alturas límite son de 4 metros en Argentina y en Chile para los puentes, líneas eléctricas, etc...
Los camiones cuyo largo esté incluido entre 9 y 11 metros deberán abonar un costo adicional de 500 €, aquellos cuyo largo esté comprendido entre 11 y 13 metros, con un costo adicional de 1 000 €. Más allá de esos largos, contacte por favor a la organización.

ART 2 - EQUIPOS

- 1) Se admite bajo invitación a toda persona de más de 18 años.
- 2) Los equipos podrán estar compuestos de:
 - 2 a 4 personas en camión, si la homologación de serie del camión fue prevista para 4 personas, y que dicha mención figure en los documentos de circulación.
 - 2 a 4 personas en auto, según el tipo del vehículo inscripto.Únicamente las 4x4, cuya tarjeta gris estipula la posibilidad de cuatro personas a bordo, están autorizadas para transportar a 4 personas.
Por todo pedido de pasajeros adicionales, se deberá enviar un dossier al organizador que podrá, según las condiciones, aceptar o no a un miembro adicional.

- 3) Las licencias F.I.A. no son necesarias para los equipos.
En camión, se autoriza que sólo una persona a bordo tenga el permiso de camiones.
- 4) **No se autorizará ningún cambio y/o permutación de miembros del equipo en los vehículos de asistencia, una vez que el equipo haya sido controlado en las verificaciones, bajo pena de penalización de 500 €, por infracción y por miembro del equipo; salvo para los Team Managers inscriptos como tales o bajo autorización excepcional del organizador.**
- 5) Si un miembro del equipo abandona su vehículo por razones de fuerza mayor, el vehículo podrá continuar su misión, a condición que la Dirección de la carrera esté informada de ello. En ningún caso se podrá reemplazar a esta persona.
Durante la competencia y después de circunstancias excepcionales y con la autorización del organizador, se podrá autorizar a una persona para continuar sola a bordo de su vehículo.
- 6) Toda infracción llevará a la exclusión del vehículo de asistencia.

ART 3 – BRIEFING

El 1º de enero a las 10h00 se realizará un briefing general (carrera y asistencia) en Buenos Aires, en la Rural.

Es obligatoria la presencia de al menos un miembro del equipo, bajo pena de penalización de 500€.

ART 4 - INSCRIPCIONES

Conforme al reglamento particular: artículo 14P y anexo 1

Para ser aceptada, toda inscripción en "Asistencia" deberá estar vinculada a un competidor en carrera.

ART 5 – IDENTIFICACIÓN

1) En uno de los vidrios del vehículo se deberá colocar una hoja específica, que se considerará como documento de identidad, allí se pegarán las fotos y los nombres de los miembros del equipo. Esta deberá estar presente en toda la duración de la competencia (formato A5).

2) Durante las verificaciones administrativas, en Buenos Aires, se entregará un brazalete de identificación a cada miembro del equipo inscripto en asistencia.

El número de urgencias del PC (+33 1 41 33 15 81) figura en dicho brazalete.

En caso de pérdida o deterioración, los participantes deberán uno nuevo al Servicio de competidores o ante el Responsable de las asistencias.

El brazalete será necesario para poder acceder a los bivouacs.

ART 6 – ATRIBUCIÓN DE LOS N° Y ORDEN DE LARGADA

6.1 ATRIBUCIÓN DE LOS N°

Se atribuirán los números según la decisión del Comité de Organización.

6.2 ORDEN DE LARGADA

Durante el rally, las largadas serán libres, salvo en ciertas etapas donde se impondrán las franjas horarias y se indicarán en el timing que se entregará a los participantes durante las verificaciones administrativas en Buenos Aires.

ART 7 – MARCACIÓN / TRIPY

7.1 GENERALIDADES

Los vehículos de asistencia estarán autorizados a abandonar la carrera el día anterior a la última etapa para llegar antes a Buenos Aires. Esta autorización la establecerá el Responsable de las Asistencias, a pedido.

7.2 TRIPY

1) Los vehículos de asistencia estarán todos equipados con un sistema Tripy, que tiene la doble función de lector de road book automático y de GPS.

El alquiler está incluido en la inscripción del vehículo, salvo para los vehículos que pasan de carrera a asistencia, que deberán abonar el alquiler del aparato al prestatario de la organización (Tripy).

2) **Procedimiento de control:**

Cada noche, al llegar al bivouac se enviarán los datos del GPS por radio al ordenador de un técnico. Si se observan irregularidades (recorrido, velocidad), un controlador redactará entonces una constatación de infracción que hará firmar al equipo y se aplicarán las penalizaciones en el lugar.

3) Durante toda la duración del Rally, el equipo es considerado responsable por el buen funcionamiento de su GPS Tripy. El Tripy deberá estar en funcionamiento y seguir conectado en permanencia, alimentación y antena conectadas, durante toda la duración de cada etapa.

4) Todo incidente, debido al equipo (pérdida, destrucción, apagado, etc.) y/o todo intento de fraude o manipulación constatada, tendrá las siguientes penalizaciones:

- 1ª infracción: multa de 300 €,
- 2ª infracción: multa de 500 €,
- 3ª infracción: inmovilización en el CH de enlace hasta la largada del 1er auto + precintado del vehículo hasta el CH de llegada de la etapa del siguiente bivouac,
- 4ª infracción: exclusión.

5) En caso de polémica del informe (velocidad / itinerario), el equipo deposita el monto de la multa en garantía ante el Responsable de las Asistencias, para realizar la descarga del Tripy en el Safety Center por un técnico especializado. Si el control es negativo, se devolverá el monto del depósito de garantía al equipo.

ART 8 - ROAD BOOK / ITINERARIO

8.1 ROAD BOOK

Durante las verificaciones administrativas, además del road book integrado en el Tripy, los equipos recibirán un road book en papel.

8.2 ITINERARIO

1) Es estrictamente obligatorio el respeto del itinerario tal como se describe en el road-book. Los vehículos tienen la obligación de seguir íntegramente cada una de las etapas bajo pena de exclusión. No podrán evitar una etapa para luego volver a la carrera, salvo a pedido específico al Responsable de las Asistencias.

2) El incumplimiento del itinerario tendrá las siguientes penalizaciones:

- 1ª infracción: multa de 300 €,
- 2ª infracción: multa de 500 €,
- 3ª infracción: inmovilización en el CH de enlace hasta la largada del 1er auto + precintado del vehículo hasta el CH de llegada de la etapa del siguiente bivouac,
- 4ª infracción: exclusión.

ART 9 – CÓDIGO DE MANEJO

9.1 COMPORTAMIENTO GENERAL

1) Los vehículos y personas inscriptos en la categoría de asistencia deben tener un comportamiento respetuoso tanto en ruta como frente a:

- la población de los países por donde pasa,
- los demás competidores,
- al personal de la organización.

2) Toda incivilidad constatada dará lugar a una penalización de 500 €.

Toda reincidencia será juzgada por el Responsable de las Asistencias y dará lugar a penalizaciones que pueden llegar a la exclusión.

3) Está prohibido dejar las ruedas y/o neumáticos reventados o dañados en el itinerario. Todo equipo sorprendido infringiendo esta regla será penalizado con 1.000 € por neumático o rueda. Toda reincidencia podrá tener penalizaciones que lleguen a la exclusión.

9.2 ACCIDENTE

Todo equipo que esté implicado en un accidente con daños corporales, será objeto de una investigación por parte del Colegio de Comisarios deportivos. En función de las circunstancias, se podrán aplicar penalizaciones que pueden llegar a la exclusión.

9.3 TRANSPORTE DE PIEZAS DE REPUESTO

1) Para el respeto de las consignas aduaneras y para no exponer a problemas al pasar la frontera o en el embarque: todas las fronteras deben pasarse con, a bordo del vehículo, el mismo stock de piezas de repuesto que el que fue declarado en su origen. Por consiguiente está estrictamente prohibido dejar, vender o ceder todo material transportado.

2) Además de los riesgos a los que se exponen localmente por el incumplimiento de las leyes vigentes (multas, bloqueo del vehículo / de los pasajeros, etc.), todo equipo sorprendido infringiendo dicha regla será penalizado con una multa de 500 € por material (por ej.: un neumático = 500 €). Toda reincidencia podrá tener penalizaciones que lleguen a la exclusión.

9.4 VENTA / CESIÓN DE VEHÍCULOS

1) En caso de abandono, o después del Rally, está formalmente prohibido que un equipo ceda o venda su máquina en uno de los países por donde pasa.

2) Además de los riesgos a los que se exponen localmente por el incumplimiento de las leyes vigentes (multas, bloqueo del vehículo / de los pasajeros, etc.), toda infracción a la regla llevará a negar la inscripción en el Dakar para los 5 años a venir.

9.5 VEHÍCULO SINIESTRADO (TOTAL O PARCIALMENTE DESTRUÍDO)

1) En caso de un vehículo siniestrado (accidente, incendio, destrucción etc.), el participante deberá entregar una declaración en el puesto de policía o de aduana. La declaración deberá tener los hechos, el n° de matrícula, el n° de la carrera, los datos de las personas concernientes, eventuales testigos, etc. Una copia deberá entregarse a la organización.

2) El vehículo deberá llevarse imperativamente al puerto de Delta Dock en Buenos Aires, donde las autoridades locales decidirán en función del estado del vehículo: si éste debe ser reexportado, destruido o si la anulación de la importación temporaria se justifica. Los eventuales gastos adicionales de regreso son a cargo del participante.

3) Además de los riesgos a los que se exponen localmente por el incumplimiento de las leyes vigentes (multas, bloqueo del vehículo / de los pasajeros, etc.), toda infracción a la regla conducirá a la retención de la caución.

4) Para las máquinas siniestradas que llegaron por la ruta, los competidores deberán acercarse a la organización para conocer los pasos a seguir.

9.6 PASOS FRONTERIZOS ARGENTINA / CHILE Y CHILE / ARGENTINA

1) Por razones sanitarias, está estrictamente prohibido hacer pasar los siguientes productos de Argentina hacia Chile y de Chile hacia Argentina (SAG, ley n°18755 de 1989, modificada en 1994, ley n°19283 – SENASA resolución n°295 de 1999 y resolución n°816 del 2002). Los vehículos serán registrados antes de pasar la frontera.

2) **Productos prohibidos:**

- Frutas, legumbres, hierbas, plantas, tubérculos, bulbos, granos, estacas, ramas, tierra, flores cortadas, productos artesanales, madera y otros productos de origen vegetal, pesticidas y fertilizantes.
- Animales, pájaros, abejas, miel, quesos, leche, carnes y derivados de ambos, embriones, semillas, medicamentos veterinarios (vacunas, kits de diagnósticos, antibióticos, shampoo médico, etc) u otros productos o subproductos de origen animal y todo alimento destinado a cualquier especie.
- Especímenes de flora y fauna protegidos y/o subproductos derivados de especies en vías de extinción, incluidos en el acuerdo de comercio internacional de especies amenazadas de Fauna y flora silvestres (CITES).

3) Además de los riesgos a los que se exponen localmente por el incumplimiento de las leyes vigentes (multas, bloqueo del vehículo / de los pasajeros, etc.), todo equipo sorprendido infringiendo dicha regla será penalizado en una multa que va desde los 500 € a la exclusión.

ART 10 – CIRCULACIÓN – VELOCIDAD

10.1 VELOCIDAD MÁXIMA

1) Durante toda la duración de la competencia, los equipos deben conformarse estrictamente a las prescripciones que reglamentan la circulación de los países por donde pasa.

2) Como información, la velocidad máxima autorizada en Argentina y en Chile es de 90 km/h para los camiones y de 110 km/h para los autos.

Si existiese una reglamentación local inferior, ésta es la que se aplica. Por otra parte, el equipo debe adaptar la velocidad a la población y a la circulación.

3) Las fuerzas de policía locales realizarán controles de radar en el itinerario.

4) Los vehículos que no respeten el código vial del país por donde pasa, que circulen a velocidad excesiva o que tengan un comportamiento peligroso y que será objeto de un informe policial o de gendarmería tendrán penalizaciones que pueden llegar hasta la exclusión.

10.2 VELOCIDAD – ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD

1) Se dispondrán zonas de control de velocidad a lo largo del itinerario, en ciudades, rutas o pistas, etc. Se mencionarán en el road book y el GPS Tripa las controlará. Durante el cruce de estas zonas, los vehículos de asistencia deberán respetar la velocidad que menciona el road book.

2) Superar la velocidad en una misma zona será considerado como una infracción. Una infracción es uno o varios adelantamientos en una misma zona de control. Superar la velocidad en otra zona de control tendrá una segunda infracción.

- 3) Superar la velocidad igual o superior a 1 km/h e inferior o igual a 20 km/h, en una misma zona, tendrá las siguientes penalizaciones:
- 1ª infracción: multa de 500 €,
 - 2ª infracción: inmovilización en el CH de enlace hasta la largada del 1er auto + precintado del vehículo hasta el CH de llegada de la etapa del siguiente bivouac,
 - 3ª infracción: exclusión.

Superar la velocidad en más de 20 km/h, tendrá las siguientes penalizaciones:

- 1ª infracción: inmovilización en el CH de enlace hasta la largada del 1er auto + precintado del vehículo hasta el CH de llegada de la etapa del siguiente bivouac,
- 2ª infracción: exclusión.

10.3 VELOCIDAD BIVOUAC / CIUDADES ETAPAS

Se prohíbe circular a velocidad excesiva y/o a manejar en forma peligrosa en la zona del bivouac y en las ciudades etapa, bajo pena de penalización que puede llegar a la exclusión, según la decisión del Responsable de las Asistencias.

ART 11 – ASISTENCIA

11.1 GENERALIDADES

- 1) Cf. artículo 31P del reglamento particular.
- 2) Se prohíbe a los vehículos de asistencia intervenir en la especial del día bajo pena de exclusión del competidor asistido. Por el contrario, podrán intervenir en enlace, únicamente en los tramos de itinerario común al de los competidores.
Los vehículos y personas inscriptos en la categoría de asistencia no están autorizados a presentarse en el recorrido de la especial, salvo tras el cierre del CH de llegada y después de haber informado a la organización.
- 3) Los vehículos y personas inscriptos en la categoría de asistencia no están autorizados a presentarse en las zonas de público, salvo si éstos figuran en el itinerario de asistencia.
- 4) Por razones de seguridad, las personas inscriptas en asistencia deben informar a la organización cuando vuelven a la pista a buscar a un competidor, bajo pena de exclusión de los vehículos concernientes.
- 5) Los carteles de información están prohibidos en todas sus formas, en todo el recorrido.
- 6) Por razones de seguridad, los vehículos de asistencia no pueden transportar combustible (tolerancia de 20 litros). Está prohibido el abastecimiento (en nafta) de un competidor en carrera por un vehículo de asistencia, bajo pena de exclusión del competidor asistido.
El llenado de los tanques de un T1 o T2 Diesel sólo podrá realizarse, a partir de un camión T5, en el bivouac, y únicamente si el tanque de este último está fijado por fuera de la caja, debajo del vehículo.
- 7) Toda infracción a la reglamentación en la asistencia dará lugar a penalizaciones que pueden llegar a la exclusión del vehículo de asistencia y de los vehículos de carrera concernientes.

11.2 PENALIZACIONES POR ASISTENCIA PROHIBIDA

- 1) Un equipo puesto en marcha por el organizador en el itinerario y en el bivouac estará íntegramente dedicado a los controles de toda forma de asistencia prohibida y habilitado para aplicar las siguientes penalizaciones:

- 2) La asistencia por una persona o un vehículo no acreditado tendrá las siguientes penalizaciones:
- 1ª infracción: obligación para los vehículos y/o las personas concernientes de acreditarse ante el organizador o abandonar en el itinerario del rally + penalización de 3h00 para el competidor, 6h00 en un sector selectivo.
 - Reincidencia: exclusión del competidor
- 3) La asistencia en un sector selectivo (vehículo y/o persona inscrita en asistencia) tendrá penalizaciones que van desde las 6h00 a la exclusión. La reincidencia llevará a la exclusión.
- 4) La presencia de una asistencia en un enlace, una largada o llegada de especial si ésta no figura en el road-book asistencia, llevará a penalizaciones que van de 3h00 a la exclusión. La reincidencia llevará a la exclusión.
- 5) El transporte de piezas por un vehículo no acreditado, el depósito o lanzamiento de material llevará a penalizaciones que van de 6h00 a la exclusión. La reincidencia llevará a la exclusión.
- 6) La asistencia fuera del bivouac o en un lugar cerrado (en o fuera del bivouac) tendrá penalizaciones que van desde las 6h00 a la exclusión. Una carpa no se considera como un lugar cerrado. La reincidencia llevará a la exclusión.
- 7) Para el competidor se sancionará la búsqueda o la transmisión de informaciones por cualquier medio (incluidos los carteles de información), con penalizaciones de 3h00 + 500 € por infracción.
- 8) La presencia de todo medio de locomoción (auto, moto, camión, avión, helicóptero, etc.) que realice el recorrido del Rally el mismo día o con algunos días de anterioridad, así como el vuelo prolongado de vehículos con medios oficiales o no, que embarquen a bordo a una persona que tenga un vínculo con el equipo aún en carrera llevará a la exclusión inmediata de todos los participantes que tengan un vínculo con uno de estos medios.
- 9) La asistencia aérea no administrada por la organización tendrá penalizaciones que van de las 6h00 a la exclusión. La reincidencia llevará a la exclusión.
Por asistencia aérea consideramos toda presencia en una etapa de una aeronave que tenga a bordo al menos una persona que tenga un vínculo con un competidor y todo transporte del material de asistencia (herramientas, grupos electrógenos, iluminación, compresores, etc.) en aviones privados o fletados por la organización.

ART 12 - SEGUROS

Cf. artículo 33P del reglamento particular + anexo 2.

Es imperativo dirigirse a este artículo (33P1, 33P2, 33P3) para conocer las coberturas y las garantías.

ART 13 - PUBLICIDAD

Cf. artículos 15P y 16P del reglamento particular Auto / Camión.

ART 14 - VERIFICACIONES

El hecho de presentar un vehículo en las verificaciones administrativas y técnicas se considera como una declaración implícita de conformidad.

Se niega la largada a todo equipo que se presente en las verificaciones administrativas y técnicas más allá de los límites previstos por el Reglamento salvo en caso de fuerza mayor debidamente reconocido como tal por los Comisarios deportivos.

14.1 VERIFICACIONES TÉCNICAS

1) Los vehículos de asistencia pasarán las verificaciones técnicas en Le Havre, el 24 o 25 de noviembre de 2010. La presencia de los miembros del equipo no es obligatoria, el vehículo puede pasar por las verificaciones técnicas con un representante del equipo.

Los vehículos que se presenten directamente en Buenos Aires pasarán las verificaciones técnicas en el Parque de asistencia, el 30 y 31 de diciembre de 2010, después de las verificaciones administrativas.

2) El equipo recibirá una convocatoria que precise la fecha y la hora exacta en la cual deberá presentarse en las verificaciones.

El incumplimiento de las horas de convocatoria tendrá una penalización de:

- 50 € para la 1ª hora de atraso comenzada,
- 80 € para las siguientes.

3) El equipo se compromete a presentar un vehículo conforme a la ficha de inscripción, bajo pena de verse rechazar el embarque.

4) Las verificaciones técnicas comprenderán:

- la verificación de la conformidad del vehículo y de los elementos de seguridad.
- el pegado de stickers en el vehículo.
- la verificación del funcionamiento de las conexiones Tripy

5) Los vehículos deberán presentarse en Le Havre para su embarque, con los soportes, cableados y antenas del Tripy montados, listos para recibir el sistema, bajo pena de no poder embarcar.

Los vehículos que se presenten directamente en Buenos Aires, deberán presentarse en las verificaciones con los soportes, cables y antenas del Tripy montados, listos para recibir el sistema. La falta a esta regla tendrá una penalización de 150 €.

6) Los vehículos deberán estar presentes en las verificaciones técnicas listos para la largada y los equipamientos de seguridad citados en el art. 15.1 del reglamento de asistencia deberán presentarse a los comisarios encargados de los controles.

7) Los vehículos que no estén conformes con las informaciones enviadas o que no estén adaptados a las normas del rally durante las verificaciones técnicas, podría verse rechazar el embarque o la largada (decisión del Comité de Organización).

En este último caso, los derechos de inscripción serán propiedad de la organización.

14.2 VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

1) Las verificaciones administrativas se realizarán el 30 y 31 de diciembre de 2010, en la Rural, Buenos Aires.

2) La presencia de todos los miembros del equipo es obligatoria en las verificaciones administrativas.

El responsable del vehículo se compromete a presentar sus papeles en regla. Si uno de los documentos faltase, el vehículo no se aceptaría.

En las verificaciones administrativas, cada equipo deberá presentar los siguientes documentos originales, en curso de validez.

No se aceptará ninguna fotocopia o declaración de pérdida.

Los equipos de los vehículos que se presenten directamente en Buenos Aires deberán imperativamente pasar las verificaciones administrativas antes de las verificaciones técnicas, sino no se entregarán los stickers que sirven a la identificación de vehículos.

3) El equipo recibirá una convocatoria que precise la fecha y la hora exacta en la cual deberá presentarse en las verificaciones.

El incumplimiento de las horas de convocatoria tendrá una penalización de:

- 50 € para la 1ª hora de atraso comenzada,
- 80 € para las siguientes.

- 4) **Documentos que deben presentar los pilotos y copilotos:**
- permiso de manejo nacional,
 - Pasaporte en curso de validez (válido hasta el 30/06/2011),
 - Visas,
 - Vacunas: no hay vacunas obligatorias. Facultativas pero aconsejadas: difteria, hepatitis A y B, tétanos, poliomielitis, tifoidea y eventualmente rabia, meningitis A y C...
- 5) **Documentos que deben presentar los vehículos:**
- Certificado de matriculación del vehículo (no se aceptan las matriculaciones provisorias, W o WW o equivalente para los países extranjeros),
 - Certificado de seguros (tarjeta verde),
 - Autorización del propietario para usar el vehículo cuando éste no forma parte de los miembros del equipo.

ART 15 – SEGURIDAD DEL EQUIPO

15.1 EQUIPAMIENTO DE SUPERVIVENCIA

- 1) Por razones de seguridad, todos los vehículos deberán obligatoriamente tener a bordo el siguiente material:
- 1 lámpara de bolsillo,
 - 1 mapa general de América del sur (de tipo Berlitz: Chile, Argentina, Paraguay, Uruguay) o el mapa de seguridad vial (que se entrega en las verificaciones),
 - 1 botiquín médico de urgencia,
 - 1 cuchillo para cortar el cinturón por persona,
 - 1 triángulo de señalización,
 - 2 chalecos fluorescentes por vehículo,
 - 1 Tripy (incluido en la inscripción del vehículo),
- 2) Los equipos que no puedan presentar este material en la salida de una etapa, se verán negar la largada hasta su puesta en conformidad.

15.2 ABANDONO

- 1) En caso de abandono, es imperativo que el equipo advierta por todos los medios, y en el menor plazo al PCO al +33 (0)1.41.33.15.81.
El incumplimiento de esta importante cláusula de seguridad provocará, en forma irrevocable, la negativa de toda inscripción ulterior del equipo en todo rally organizado por A.S.O.
- 2) Del mismo modo, el incumplimiento de esta obligación de prevenir a la organización en caso de abandono tendrá, en el caso de búsquedas específicas, la responsabilidad pecuniaria del equipo que no haya tomado las disposiciones necesarias para señalar su localización.
- 3) Los equipos que han abandonado no podrán, en ningún caso, ser trasladados por los medios de la organización durante todo o parte de recorrido.

15.3 CINTURÓN - ARNÉS

- 1) El uso del cinturón o del arnés es obligatorio en todo el itinerario.
- 2) La no utilización del cinturón o del arnés tendrá las siguientes penalizaciones:
- 1ª infracción: multa de 300 € por infracción, por miembro del equipo,
 - 2ª infracción: inmovilización en el CH de enlace hasta la largada del 1er auto + precintado del vehículo hasta el CH de llegada de la etapa del siguiente bivouac,
 - 3ª infracción: exclusión.
- Se realizarán controles en el itinerario por parte del equipo Prevención / Seguridad.

ART 16 – ACCESORIOS Y NAVEGACIÓN

16.1 TELÉFONOS SATELITALES

La posesión de un teléfono satelital es facultativa, pero se aconseja vivamente para poder entrar en comunicación con los competidores en carrera en caso de accidente o de desperfecto. La organización no puede ser considerada como responsable de la transmisión de informaciones entre un vehículo en carrera y su asistencia.

16.2 RADIOS

- 1) Por razones de seguridad, los vehículos de asistencia estarán autorizados a estar equipados con emisores receptores de radio VHF homologados y propuestos exclusivamente por el prestatario de la organización. Usarán una frecuencia única, está prohibida toda modificación. Las condiciones de recepción del material y de instalación serán comunicadas por el prestatario.
- 2) A bordo de los vehículos están prohibidos todos los puestos emisores y/o receptores UHF - CB o cualquier otro medio de comunicación en todo el itinerario del Rally.
- 3) Los receptores de radio AM y FM deberán ser modelos comercializados y que estén modificados. La recepción de la banda FM se limitará de 88 a 108 Mhz. Se podrán realizar controles inopinados. Toda reincidencia podrá tener penalizaciones que lleguen a la exclusión.
- 4) Únicamente se autorizará el uso de puestos Talkie Walkie en el perímetro exclusivo del lugar de bivouacs, en la medida en que se trata de puestos bloqueados en una frecuencia única. Si el prestatario radio de la organización (TD Com) no suministrase los equipos, se deberá realizar pedidos de autorización ante las autoridades de los países por donde cruza y las frecuencias usadas deberán ser transmitidas al organizador.

16.3 MEDIOS SATELITALES

Están prohibidos los sistemas de enlace satelital u otro entre un vehículo en carrera y una base externa u otro vehículo.

Se autorizará el uso de una estación BGAN o RBGAN (+ antena asociada), exclusivamente en el bivouac.

16.4 NAVEGACIÓN

- 1) Está autorizado el uso de un GPS adicional no propuesto por el prestatario de la organización.
- 2) Para el respeto del itinerario oficial del road-book y de los límites de velocidad, se recomienda fuertemente que el conductor instale el Tripy en un lugar visible.

2. REGLAMENTACIÓN TÉCNICA

1) En camión, los vehículos deben seguir la reglamentación técnica de los T4.1. Los comisarios técnicos serán los únicos jueces de la conformidad de la seguridad de un vehículo.

2) Dichos reglamentos técnicos se pueden consultar en el sitio: www.fia.com

3) OBLIGACIONES TÉCNICAS

Cada vehículo de asistencia debe presentarse con el siguiente equipamiento:

- 1 extintor manual homologado de 2 kg a polvo,
- retrovisores externos,
- 2 anillos en remolque (1 adelante, 1 atrás),
- 1 correa,
- el parabrisas laminado,
- el tanque. Nota: el llenado deberá ser exterior al habitáculo. Autonomía solicitada: 600 km. El equipo será responsable del cálculo de su autonomía.
- 1 alarma a compresor,
- 2 ruedas de auxilio.

Además para los camiones:

- arnés 4 puntos mínimo para todos los miembros del equipo,
- asientos individuales para todos los miembros del equipo (prohibida la banqueta).

4) ALTURA:

Altura máxima de los autos (galería incluida) 2,50m

Altura máxima de los camiones (galería incluida) 4,00m

5) ESTRUCTURAS DE SEGURIDAD

Para los autos, las estructuras son obligatorias.

Para los camiones, las estructuras deben estar conformes al espíritu de la reglamentación de la F.I.A. (Anexo J, art. 287.3).

Los equipos que tengan vehículos equipados con estructuras conformes con el espíritu de la FIA deberán enviar a la organización para su validación, antes del 15 de octubre de 2010:

- un esquema de la estructura,
- una foto de la estructura,
- el descriptivo de los materiales utilizados,
- un certificado del fabricante o del organismo de control.