

## INDICE

### REGLAMENTO PARTICULAR

<b>1P</b>	<b>DEFINICIONES</b>	<b>23P</b>	<b>CIRCULACIÓN – VELOCIDAD</b>
1P1	Comité de Organización	23P1	Generalidades
1P2	Programa de la competencia	23P2	Cruce de zonas de control de velocidad
1P3	Tableros	23P3	Impulso
1P4	Servicio competidores	23P4	Límites de velocidad – enlaces
<b>2P</b>	<b>INSCRIPCIÓN</b>	<b>24P</b>	<b>ACCIDENTE / ABANDONO</b>
<b>3P</b>	<b>TERMINOLOGÍA</b>	24P1	Accidente
<b>4P</b>	<b>REGLAMENTACIÓN</b>	24P2	Asistencia en caso de accidente de otro competidor
4P1	Generalidades	24P3	Abandono / Descalificación
4P2	Litigios	24P4	Cierre de la pista
<b>5P</b>	<b>MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO - ADITIVOS</b>	24P5	Repatriación de las máquinas
<b>6P</b>	<b>APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS REGLAMENTOS</b>	24P6	Máquina dañada
<b>7P</b>	<b>MÁQUINAS QUE SE ADMITEN</b>	<b>25P</b>	<b>CÓDIGO DE MANEJO</b>
7P1	Condiciones generales de admisión	25P1	Sistema Sentinel
7P2	Grupo y Clase	25P2	Código de manejo
7P3	Definiciones de los grupos y categorías	25P3	Teléfono satelital / GSM
<b>8P</b>	<b>PILOTOS</b>	25P4	Radios y transmisiones
<b>9P</b>	<b>OFICIALES</b>	25P5	Irtrack
9P1	Lista de oficiales	25P6	Cámaras embarcadas
9P2	Encargados de relaciones con los equipos	<b>26P</b>	<b>RECONOCIMIENTOS Y APERTURA DEL RECORRIDO</b>
<b>10P</b>	<b>INSCRIPCIONES</b>	26P1	Reconocimientos
10P1	Generalidades	26P2	Apertura del recorrido
10P2	Pedido de inscripción	<b>27P</b>	<b>ASISTENCIA Y ABASTECIMIENTOS</b>
10P3	Negativa de largada	27P1	Generalidades
10P4	Anulación o prórroga de la competencia	27P2	Asistencia autorizada
<b>11P</b>	<b>IDENTIFICACIÓN</b>	27P3	Asistencia aérea autorizada
<b>12P</b>	<b>PUBLICIDAD</b>	27P4	Penalización por Asistencia prohibida
12P1	Generalidades	27P5	Team Manager
12P2	Especificidades	27P6	Combustible – Autonomía
12P3	Color de las matrículas N° y sponsoring	<b>28P</b>	<b>SEGUROS</b>
<b>13P</b>	<b>ATRIBUCIÓN DE LOS NÚMEROS PARA LA CARRERA</b>	28P1	Asistencia / Repatriación
<b>14P</b>	<b>PRIORIDAD DE PILOTOS</b>	28P2	Responsabilidad Civil
14P1	Generalidades	28P3	Seguro Individual Accidentes
14P2	Lista de Pilotos Elite ASO	<b>29P</b>	<b>FICHA DE MARCACIÓN</b>
<b>15P</b>	<b>ORDEN DE LARGADA</b>	<b>30P</b>	<b>ZONAS DE CONTROL</b>
15P1	Generalidades	<b>31P</b>	<b>CONTROLES HORARIOS</b>
15P2	Orden de largada	31P1	Generalidades
15P3	Reclasificación	31P2	Demora en el CH de Largada de etapa
<b>16P</b>	<b>ROAD BOOK Y NAVEGACIÓN - GENERALIDADES</b>	31P3	Demora en el CH de Largada de una especial
<b>17P</b>	<b>ROAD BOOK</b>	31P4	Tiempo máximo / Tiempo impartido
17P1	Léxico Road Book	31P5	Sobrepasar el tiempo máximo autorizado en el CH de llegada de etapa
17P2	Road Book	31P6	Sobrepasar el tiempo máximo autorizado en el día de descanso
<b>18P</b>	<b>ITINERARIO OFICIAL</b>	31P7	Interviews
18P1	Generalidades	<b>32P</b>	<b>CONTROLES DE PASO</b>
18P2	Zonas "Público"	32P1	Generalidades
<b>19P</b>	<b>FUNCIONAMIENTO DEL GPS</b>	32P2	Hora de Cierre de los Controles de paso
19P1	Generalidades	32P3	Cierre de los Controles de paso
19P2	Penalizaciones para waypoints faltantes	<b>33P</b>	<b>ESPECIALES</b>
19P3	Navegación	33P1	Generalidades
<b>20P</b>	<b>DESBLOQUEO DEL GPS</b>	33P2	Interrupción de Especial
<b>21P</b>	<b>ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD - DEFINICIÓN</b>	33P3	Seguridad
<b>22P</b>	<b>PROCEDIMIENTO DE CONTROL</b>	<b>34P</b>	<b>REAGRUPAMIENTO</b>
		<b>35P</b>	<b>SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES</b>
		<b>36P</b>	<b>PARQUE CERRADO</b>
		36P1	Generalidades
		36P2	Especificidades

## 37P VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

- 37P1 Generalidades
- 37P2 Verificaciones administrativas y técnicas en Buenos Aires
- 37P3 Obligaciones administrativas
- 37P4 Equipaje Moto
- 38P RECLAMOS - LLAMADOS**
- 39P CLASIFICACIONES**
- 39P1 Generalidades
- 39P2 Clasificaciones
- 40P LISTA DE PREMIOS**
- 41P SEGURIDAD DE LOS PILOTOS**
- 41P1 Equipamiento de supervivencia
- 41P2 Vestimenta y cascos
- 41P3 Depósito de garantía - Carta de inscripción
- 42P PENALIZACIONES**

## REGLAMENTO TÉCNICO

- 1 GRUPO 1 - ELITE**
- 2 GRUPOS 2.1 & 2.2 - SÚPER PRODUCCIÓN**
- 3 GRUPOS 2.3 & 2.4 - MARATÓN**
- 4 GRUPO 3 - CUADRICICLOS**
- 5 ESCAPE Y SILENCIADORES**
- 6 LUCES Y ACCESORIOS**
- 7 MARCADO**
- 7P1 Generalidades
- 7P2 Grupo Elite

## 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 MOTOS / QUADS

## 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 exteriores:	Grégory MURAC
Presidente del Moto Club del Paris Dakar:	Roger KALMANOVITZ

### 1P2 PROGRAMA DE LA COMPETENCIA

15.05.10	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 25.11.10	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	<b>Del 28 al mediodía al 30 al mediodía:</b> 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	<b>08h00/20h00</b> Verificaciones administrativas y técnicas en La Rural, Buenos Aires, luego colocación en parque cerrado Av. Sarmiento
01.01.11	<b>10h00:</b> Briefing carrera y asistencia en La Rural, Buenos Aires
	<b>10h00:</b> Publicación de la lista de autorizados para largar y orden y horas de largada.
	<b>14h30:</b> podio, luego largada 1ª etapa Buenos Aires - Victoria.
08.01.11	Día de descanso en Arica (Chile)
15.01.11	Última etapa Córdoba – Buenos Aires
16 de enero de 2011	<b>10h00</b> 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 se colocará en el hall del briefing el 1º de enero de 2011 a las 10h00.

### 1P4 SERVICIO COMPETIDORES

Desde el lunes al viernes de 9h00 a las 12h30 y de 13h30 a 18h00.

**A.S.O. – Servicio Competidores – Moto Club del Paris Dakar**  
**Frédéric LEQUIEN, Director Adjunto – Deportes mecánicos**  
**Nelly PAVEE, Benoit LAVIGNE, Claire THOMAS, Caroline MARIGNIER**

**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

El Moto Club del Paris 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 de Motociclismo (FIM), de la Federación Francesa de Motociclismo (FFM), y las Federaciones Motociclistas Nacionales (FMN) de los países que cruza: la Argentina (CAMOD) y Chile (FMC).

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 y destinado a modificarlo, precisarlo o completarlo.

### 2) Asistencia

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

### 3) 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 una especial 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: descalificación.

d) Después de haber marcado en el CH de llegada de etapa, los competidores o todo miembro del equipo podrá sacar el vehículo de carrera del bivouac para abastecerlo, lavar los vehículos, 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 del Jurado Internacional. Todas estas pruebas deben realizarse fuera del recorrido de especiales.

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 descalificación, según la decisión del Jurado Internacional.

f) Se prohíbe la presencia de motos / cuadriciclos en la zona de comedor, esto podrá acarrear una penalización de 300 € por infracción constatada.

### 4) Briefing

a) El briefing será dirigido por el delegado del Organizador y la participación de los pilotos es obligatoria en la primera reunión 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.**

La presencia del piloto es obligatoria (firma al margen) sino puede recibir una multa de 500 €.

**c) Durante el rally, cada noche se realizará un briefing en el bivouac, 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.

#### **5) Ficha de marcación**

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

#### **6) CH**

Control Horario (ver art. 31P)

#### **7) Competidores**

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

#### **8) Constructores**

Por constructor se entiende un constructor de máquinas homologadas por la FIM que lleven su nombre y que estén disponibles para la venta.

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.

#### **9) CP (Control de paso)**

Zona de control donde los comisarios sellarán el cartón de marcación y que debe ser obligatoriamente un WPM, un WPE o un WPS (ver puntos 38, 39 y 40).

#### **10) Descalificación**

Sanción decidida por el Jurado Internacional después de una infracción grave al reglamento.

#### **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 de la máquina) y se termina con la caducidad de uno de los siguientes plazos más tardíos:

- plazo de reclamo o de recurso o 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) 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.

**14) FMN:** Federación Motociclista Nacional.  
**FMNR:** Federación Motociclista Nacional Organizadora.

#### **15) FZ**

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

#### 16) 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 de la Especial 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.

#### 17) 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 descalificación, en función de los adelantamientos señalados.

#### 18) Itinerario oficial

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

#### 19) Adaptación con una prueba auto

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 una especial.

#### 20) Neutralización

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

#### 21) Nota de Información

Se trata de informaciones comunicadas por los Organizadores y/o por la Dirección de la carrera a los pilotos 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.

#### 22) Parque Cerrado

Zona en la cual no es posible ninguna asistencia, preparación, presencia, ni intervención, salvo en los casos previstos en el artículo 36P.

#### 23) Recorrido

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

El recorrido se divide en etapas, incluye cada una o varias de las especiales cronometradas, unidas con Enlaces.

#### 24) PCO / PC Carrera

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

#### 25) Penalización fija

a) Penalización creada para substituirse a algunas sanciones que acarrear la descalificación 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 es un tiempo dado (en minutos, en horas...) que se agrega a las penalizaciones ya impuestas al competidor.

c) La penalización fija puede ser de un valor diferente para cada especial, 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 de la especial 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.

## 26) 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 una especial.

## 27) 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 de los pilotos que quedan en carrera. El tiempo de reagrupamiento puede ser diferente según los pilotos.

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

## 28) Road Book

Todos los pilotos 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 descalificación.

## 29) Enlace

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

## 30) Especial

Prueba de velocidad en tiempo real. Las especiales pueden desarrollarse en un recorrido reservado únicamente a los competidores de la Prueba.

Las largadas de las especiales están precedidas o adaptadas a un Control Horario y seguidas de un Control Horario tras la llegada.

## 31) Team Manager

Un Team es un competidor inscripto con una o varias máquinas.

Un Team Manager es una persona debidamente autorizada por escrito para representar a un team inscripto en el Dakar.

(+ ver artículo 27P5).

## 32) Tiempo estimado

Tiempo estimado por el Organizador para realizar una especial.

## 33) Tiempo impartido

a) Cada 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 enlace. (cf. art. 31P1.8).

## 34) Tiempo máximo autorizado

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

## 35) 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 Jurado Internacional.

## 36) Tiempo real

Tiempo realmente utilizado para efectuar el recorrido de una especial.

## 37) 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.

### 38) WPE (Way point 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.**

### 39) WPM (Way point 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.**

### 40) WPS (Way point 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.**

### 41) WPV (Way point 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 F.I.M. y a sus anexos, al reglamento de Rallys todo terreno (0.81),
- a las disposiciones de los códigos de medio ambiente y anti doping de la F.I.M.,
- al presente reglamento particular y a sus anexos que forman parte integrante y son indisolubles, y a los cuales todos los pilotos se comprometen a someterse por el sólo hecho de participar del Rally.

2) El Director de la Carrera está encargado de la aplicación de los reglamentos durante el desarrollo del Rally todo terreno.

Todo reclamo por dicha aplicación o todo caso no previsto es estudiado por el Jurado Internacional que es el único que tiene el poder de decisión.

### 4P2 LITIGIOS

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

## 5P MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO - ADITIVOS

1) Las disposiciones del reglamento particular sólo pueden modificarse conforme al artículo 081.2.8 de los Anexos Rally TT FIM.

- 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 FFM,
  - 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.

## 6P APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS REGLAMENTOS

- 1) El Director de la carrera se encarga de la aplicación del Código Deportivo, de la reglamentación FFM y FIM, 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 Código deportivo y de los reglamentos FFM y FIM.
- 3) El Director de la carrera debe enviar a los Comisarios deportivos todo reclamo realizado por un competidor para su deliberación y posterior decisión.
- 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.

## 7P MÁQUINAS QUE SE ADMITEN

### 7P1 CONDICIONES GENERALES DE ADMISIÓN

- 1) El Rally Dakar está abierto a las máquinas "Maratón, Súper Producción y Cuadriciclos", en 2 y 4 ruedas regularmente comercializadas o no, adaptadas al "todo terreno" y que respondan a las normas impuestas por el Código de circulación francés y conforme al reglamento técnico FIM para los Rallys TT.  
**Todas las máquinas deberán estar inscriptas y deben poseer el permiso de circulación definitivo (certificado de matriculación). Están prohibidas todas las matriculaciones provisorias.**
- 2) Está prohibida toda modificación técnica si ésta no estuviese expresamente autorizada por el presente reglamento en la categoría o el grupo en el cual se inscribe la moto, respetando las prescripciones generales enunciadas más abajo o que se imponen en el artículo 41P1 "equipamientos de supervivencia", con el riesgo de tener penalizaciones que pueden llegar a la descalificación. Los componentes de la moto deben mantener su función de origen.
- 3) En todo momento de la prueba, es deber de los pilotos mostrar a los comisarios técnicos y a los comisarios deportivos que la moto está conforme con el reglamento en su integralidad, así como con el Acuerdo de Viena que rige los vehículos que circulan en la vía pública, sino éstos pueden negar la largada o proceder a la descalificación.
- 4) La cantidad máxima de máquinas inscriptas son 200 motos y 25 cuadriciclos.

## 7P2 GRUPOS Y CLASES

GRUPOS Y CLASES	DENOMINACIÓN
<b>GRUPO 1</b>	<b>ELITE ASO - 0 a 450 cc</b>
<b>GRUPO 2</b>	<b>No figura en la lista ELITE ASO</b>
2.1	Súper Producción 0 a 450 cc
2.2	Súper Producción + de 450 cc
2.3	Maratón 0 a 450 cc
2.4	Maratón + de 450 cc
<b>GRUPO 3</b>	<b>CUADRICICLOS - 0 a 900 cc</b>

En los Grupos 1 y 2 están prohibidos los bicilindros de + de 450 cm<sup>3</sup>.

## 7P3 DEFINICIÓN DE GRUPOS Y CATEGORÍAS

PARA LOS DETALLES TÉCNICOS DE CADA GRUPO Y CATEGORÍA, REFERIRSE A LA REGLAMENTACIÓN TÉCNICA ANEXA.

### 1) GRUPO 1 ELITE

Máquinas "Enduro" de serie, producidas al menos en 100 ejemplares y certificadas por la FIM o máquinas derivadas de motos de Enduro cuyas modificaciones y/o equipamiento no permiten que se consideren como máquinas de serie, producidas al menos en 15 ejemplares y están certificadas por la FIM.

Un pedido de certificación provisoria deberá realizarse ante la FIM para el Dakar 2011, para las motos producidas al menos en 15 ejemplares y se someterá a un control del comisario técnico aceptado por ASO. Los constructores deben tomar contacto con el servicio deportivo del Dakar, antes del 1º de octubre de 2010.

**Pilotos:** pilotos Elite ASO, que figuran en la lista Elite ASO, artículo 14P2.

**Cilindrada:** todas motos, inferior o igual a 450 cc.

### 2) GRUPO 2 QUE NO FIGURA EN LA LISTA ELITE

#### a) Clase 1 SUPER PRODUCCIÓN 0 a 450 cm<sup>3</sup>

Máquinas "Enduro" de serie, producidas al menos en 100 ejemplares y que están certificadas por la FIM o máquinas cuyas modificaciones y/o equipamientos que no permiten correr en Maratón.

**Pilotos:** todos pilotos que no figuren en la lista de pilotos Elite ASO.

**Cilindrada:** inferior o igual a 450 cc.

#### b) Clase 2 SUPER PRODUCCIÓN + de 450 cm<sup>3</sup>

Máquinas "Enduro" de serie, producidas al menos en 100 ejemplares y que están certificadas por la FIM o máquinas cuyas modificaciones y/o equipamientos que no permiten correr en Maratón.

**Pilotos:** todos pilotos que no figuren en la lista de pilotos Elite ASO.

**Cilindrada:** superior a 450 cc.

#### c) Clase 3 MARATÓN 0 a 450 cm<sup>3</sup>

Máquinas "Enduro" de serie, producidas al menos en 100 ejemplares y certificadas por la FIM.

**Pilotos:** todos los pilotos que no figuren en la lista de pilotos Elite ASO.

**Cilindrada:** inferior o igual a 450 cc.

#### d) Clase 4 MARATÓN + de 450 cm<sup>3</sup>

Máquinas "Enduro" de serie, producidas al menos en 100 ejemplares y certificadas por la FIM.

**Pilotos:** todos los pilotos que no figuren en la lista de pilotos Elite ASO.

**Cilindrada:** superior a 450 cc.

e) Para poder correr en categoría Maratón: no se autorizará ningún cambio de pieza principal durante la prueba:

- motor,
- cuadro,
- horquilla,
- brazo oscilante,
- carters centrales, cilindros, culatas.

### 3) GRUPO 3 CUADRICICLOS

Los cuatriciclos deben en todos los puntos, estar conformes con el Artículo 01.61 del Reglamento técnico FIM de los Rallys TT.

Se autorizan los cuatriciclos a 4 tiempos, de 2 o 4 ruedas motoras independientes.

Se permiten todas las mejoras técnicas.

**Pilotos:** libre.

**Cilindrada:** 0 a 900 cm<sup>3</sup>.

## 8P PILOTOS

### CONDICIONES DE ADMISIÓN:

1) Se admite bajo invitación y se considera como piloto, a toda persona física, de cualquier nacionalidad, de más de 18 años, titular de una Licencia Internacional FIM Rally todo terreno (conforme al artículo 70.2.1 del Código deportivo y al artículo 09.1 del Código Médico) válido para el año en curso, al igual que el permiso de conducir correspondiente a la cilindrada de la máquina.

2) Para obtener la Licencia, el piloto deberá pasar los siguientes exámenes, además del examen médico (Anexos A y B del Código Médico):

- Un electrocardiograma de tolerancia al esfuerzo (ECG), válido por 3 años.
- Una eco cardiografía, válida de por vida.

3) ASO se reserva el derecho de rechazar toda inscripción de un piloto que no pueda demostrar un mínimo de experiencia de la práctica de moto, o de las capacidades físicas necesarias para realizar un Dakar.

4) Durante una etapa, el transporte terrestre, marítimo o aéreo de un piloto por parte del Organizador, o por un tercero, acarrea la descalificación del piloto.

5) Todo piloto que sea reemplazado en su máquina durante una etapa, será descalificado, al igual que la máquina del reemplazante. Lo mismo sucederá para todo piloto que haga transportar su máquina en una Especial.

6) El piloto se inscribe en el Dakar con pleno conocimiento de los riesgos que puede correr durante el desarrollo de esta competencia.

## 9P OFICIALES

### 9P1 LISTA DE OFICIALES

Director de la carrera:	Jean-Luc MAINDRON
Director de la carrera adjunto:	David CASTERA
Presidente del Jurado:	José RITA
Comisarios deportivos:	Eric NEVELS <i>Se comunicará por aditivo</i>
Comisarios técnicos:	Gianfranco FERRETTI Michel SABOTIER
Relación Competidores:	Ragnar KATERBAU

**Comisario Medio ambiente:**  
**Coordinador Seguridad:**  
**Regulador Médico:**

Jean-Luc MAINDRON  
*se comunicará por aditivo*  
Olivier AUBRY

Toda persona de la organización poseedora de una licencia de responsables FFM, FIM, CAMOD o FMC será considerada automáticamente como juez de hecho, a la excepción de los miembros del Jurado Internacional.

## 9P2 RELACIÓN COMPETIDORES

1) La persona de relaciones con los competidores se identifica con una marcación diferente.

**Estará presente:**

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

2) **La misión de la persona de Relaciones con los competidores es la siguiente:**

- informar a los pilotos y mantener con ellos permanentemente un rol de concertación,
- 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).

## 10P INSCRIPCIONES

### 10P1 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, número de permiso de conducir del piloto,
- Las características de la máquina, el grupo, la clase.

2) Por el hecho de firmar el pedido de candidatura, el piloto se somete a las jurisdicciones deportivas reconocidas por el Código deportivo, así como a las disposiciones de los reglamentos. El piloto debe firmar el pedido de candidatura a más tardar durante las verificaciones administrativas.

3) Hasta el momento de las verificaciones técnicas, el piloto puede reemplazar libremente a máquina inscrita por otra.

4) Si una máquina no correspondiese, en su configuración de presentación en las verificaciones técnicas de largada, a su grupo de inscripción, esta máquina puede ser trasladada por los Comisarios deportivos a otro grupo, o rechazada definitivamente según la propuesta de los comisarios técnicos.

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

### 10P2 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 rechazar la inscripción de un piloto (Art.081.6.3 del Anexo FIM).

3) **Definición de amateur: Los pilotos que no figuren en la lista de los pilotos Elite ASO, establecida por el Comité de Organización y que se anexa al presente reglamento (Art. 14P2)**

4) Derechos de inscripción, anulación y pedido de reembolso: cf. Anexo n°1

### 10P3 NEGATIVA DE LARGADA

- 1) Después de las verificaciones administrativas y técnicas, el piloto 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.

### 10P4 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.

## 11P IDENTIFICACIÓN

- 1) Los Organizadores darán a cada piloto un conjunto de placas de identificación que incluyan: 1 placa frontal y 2 placas laterales que lleven los números de la carrera, llamadas placas números, así como un dorsal que lleve el n°.
- 2) Las placas números deben obligatoriamente ser colocadas, durante toda la duración de la competencia, en cada lado y en la horca de la máquina.  
Las placas de números deben colocarse y ser legibles y la placa frontal debe ser la primera inscripción legible en el frente.
- 3) En todo momento de la competencia, la ausencia o la mala colocación de una placa de número puede acarrear una penalización igual, por constatación, a 10% del monto de los derechos de inscripción (fijo por persona) a condición que el Organizador suministre dichos carteles o placas. La falta o la mala colocación simultánea de al menos 2 placas pueden acarrear una penalización del 20% de los derechos de inscripción (fijo por persona).
- 4) El dorsal no puede cortarse ni/o modificarse. En todos los casos, el borde superior del dorsal trasero deberá estar situado como máximo a 20 cm del cuello del piloto. La falta de dorsal al comienzo de una etapa acarrea una penalidad de 1h00 que puede llegar a la descalificación en caso de reincidencia.
- 5) El nombre del piloto y su grupo sanguíneo deben figurar a la derecha y a la izquierda en el frente del carenado de la moto, en el lado derecho e izquierdo del casco, sino se le puede negar la largada.

6) Un brazalete de identificación en el cual figura el n° del PCO (+33.1.41.33.15.81), permitirá reconocer a los pilotos. 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.

## 12P PUBLICIDAD

### 12P1 GENERALIDADES

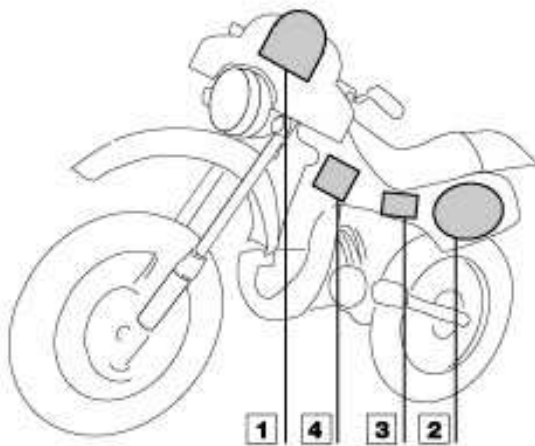
1) Se permite a los pilotos colocar libremente toda publicidad en las máquinas, siempre que éste:

- a) esté autorizado por los reglamentos de la FIM y la legislación de los países por donde pasa,
- b) no sea contraria a las buenas costumbres,
- c) no avance sobre los lugares reservados y que están definidos más abajo,
- d) no exprese opinión política y/o religiosa.

2) Los pilotos 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, si correspondiese, tendrá una penalización del 10% del monto de los derechos de inscripción por persona para la 1ª vez y del 100% en cada reincidencia. En caso de no pago en un plazo de 24H después de señalar el hecho, se negará la largada y se pronunciará la descalificación.

### 3) Lista de publicidades de la organización:

- ① Placa frontal 24 x 30 cm, obligatoria,
- ② 2 placas laterales 24 x 30 cm, obligatorias,
- ③ 2 placas de publicidad 12 x 8 cm, obligatorias,
- ④ 2 placas de publicidad 12 x 12 cm, obligatorias,
- ⑤ Dorsal de n°, 26 x 30 cm, obligatorio.



### 12P2 COLOR DE PLACAS N° Y PUBLICIDAD

Para diferenciar más fácilmente las distintas categorías, las placas de motos tendrán distintos colores:

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grupo 1.1 (Elite):</li> <li>▪ Grupo 2.1 (Súper Producción 450 cc):</li> <li>▪ Grupo 2.2 (Súper Producción + 450 cc) y Grupo 3 (Cuadriciclos):</li> <li>▪ Grupo 2.3 (Maratón):</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>placas amarillas,</li> <li>placas rosas,</li> <li>placas blancas,</li> <li>placas blancas + M</li> </ul> |
|---|---|

## 13P 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 Elite ASO (art. 14P2)
- 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
- grupo y clase de la máquina.

## 14P PRIORIDAD DE PILOTOS

### 14P1 GENERALIDADES

1) Todo piloto inscripto en la lista de pilotos Elite ASO, lo será para el Dakar 2011. La lista será revisada anualmente y se publicará al mismo tiempo que el reglamento.

2) ASO tiene el derecho de agregar a esta lista a todo piloto de moto en función de los resultados obtenidos en una competencia FIM (enduro, cross, rally TT,...), y esto hasta las verificaciones administrativas.

3) Los pilotos Elite son:

- **Pilotos profesionales**

Dichos pilotos son pilotos pagados por un Constructor (u otro) para participar de una competencia.

- **Pilotos Amateurs**

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

### 14P2 LISTA DE PILOTOS ELITE ASO

- |                        |                              |
|------------------------|------------------------------|
| ▪ BERGLUND THOMAS      | ▪ MANCA LUCA                 |
| ▪ BETHYS THIERRY       | ▪ MARCHINI MICHEL            |
| ▪ BOANO IVAN           | ▪ PAIN OLIVIER               |
| ▪ CAMPBELL JOHNNY      | ▪ PEDRERO GARCIA JUAN        |
| ▪ CASTEU DAVID         | ▪ PELLICER JOSE MANUEL       |
| ▪ CECI PAOLO           | ▪ PISANO MICHAEL             |
| ▪ CODY QUINN           | ▪ PLANET FABIEN              |
| ▪ COMA MARC            | ▪ PRZYGONSKI JAKUB           |
| ▪ CZACHOR JACEK        | ▪ RODRIGUES FILHO JOSE HELIO |
| ▪ DESPRES CYRIL        | ▪ RODRIGUES HELDER           |
| ▪ DUCLOS ALAIN         | ▪ STANOVNIK MIRAN            |
| ▪ FARIA RUBEN          | ▪ STREET JONAH               |
| ▪ FARRS GUELL GERARD   | ▪ SVITKO STEFAN              |
| ▪ FRETIGNE DAVID       | ▪ TRENKER TIM                |
| ▪ GAUGAIN SEAN         | ▪ ULLEVALSETER PAL ANDERS    |
| ▪ GOBLET JEAN FRANCOIS | ▪ VERHOEVEN FRANS            |
| ▪ GONCALVEZ PAULO      | ▪ VILADOMS JORDI             |
| ▪ GRAZIANI MATTEO      | ▪ VINTERS EINARS             |
| ▪ KNUIMAN HENK         | ▪ VINTERS JANIS              |
| ▪ LOPEZ FRANCISCO      | ▪ WEST JAMES                 |
| ▪ MACEK MARTIN         | ▪ ZANOTTI ALESSANDRO         |

## 15P ORDEN DE LARGADA

### 15P1 GENERALIDADES

1) En el caso en que dos o varios especialistas hayan corrido en la misma etapa, el orden de largada de la etapa del día siguiente se establecerá mediante la acumulación de dichas especiales. En caso de empate, se acordará la prioridad al piloto que haya obtenido el tiempo más rápido para la primera especial.

2) En el caso de 2 o varias especiales sucesivas, la largada de la siguiente especial se basará en la hora de llegada de la especial anterior en horas, minutos y segundos, hora a la que se agregará el tiempo impartido para el eventual enlace.

3) Las penalidades eventuales que se atribuyen a el/los enlaces(s) se agregan a la clasificación general de la etapa que se corre.

#### 15P2 ORDEN DE LARGADA

##### 1) Orden de largada:

a) Para la 1ª etapa, los pilotos partirán en el orden de los n° de carrera. Los 10 primeros partirán cada 2 minutos, los siguientes 10 cada 1 minuto, los demás, cada 30 segundos.

b) A partir de la 2ª etapa, las largadas se darán en el orden de la clasificación de la especial del día anterior. Los 10 primeros partirán cada 2 minutos, los siguientes 10 cada 1 minuto, los demás, cada 30 segundos.

La orden de largada se establecerá sobre la base del tiempo realizado en la especial, más las penalidades tales como velocidad, waypoints faltantes, etc.) que se obtuvieron en esta especial. En caso de empate, se hacen en el orden de los n° de la carrera.

##### 2) Diferencias:

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

##### 3) Largadas en línea:

En una o en varias etapas, las largadas podrán hacerse en línea. En este caso, se harán del siguiente modo:

- 1ª ola: los 10 primeros de la clasificación selectiva del día anterior
- 5 minutos después, 2ª ola: los siguientes 20
- luego, una ola de 20, cada 5 minutos

##### 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 (1º 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, las órdenes de largada de los 30 primeros se colocarán a las 18h00.

Los pilotos que no llegaron hasta las 21h30 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 22h00.

#### 15P3 RECLASIFICACIÓN

Por razones de seguridad, después de cada etapa, y durante la reclasificación, los comisarios deportivos podrán reposicionar, según su decisión a los pilotos Elite ASO y/o que figuren dentro de los 10 primeros en la clasificación general, 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 20h00. La reclasificación sólo se autorizará 2 veces por piloto sobre la totalidad de la competencia.

En ningún caso un piloto que haya sido reposicionado, podrá largar antes que uno de los pilotos que figuren dentro de los 10 primeros de la lista de largada de la etapa.

## 16P 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 un GPS descargado con los Waypoints que propone el Organizador.
- 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 pilotos.
- 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 FMN 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.

## 17P ROAD BOOK

### 17P1 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
	OUVETTE	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 BOSSÉE	UNDULATION
	SUR PONT SOUS PONT	ABOVE BRIDGE UNDER BRIDGE
	GUE	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 décipher	RUINS individual drawing for each
	MONTAGNE silhouette à décipher	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
	ARRIVÉE	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
<b>AD</b>	A DROITE	ON THE RIGHT
<b>AG</b>	A GAUCHE	ON THE LEFT
<b>D</b>	DROITE	RIGHT
<b>G</b>	GAUCHE	LEFT
<b>SA</b>	SABLE	SAND

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

## 17P2 ROAD BOOK

- 1) Todos los pilotos 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 descalificación.
- 2) Una especial o un enlace que se desarrolla en una pista existente, figurará en el road book con una línea continua.  
Una especial o un enlace que se desarrolla en una pista existente, figurará en el road book con una línea continua.
- 3) Sólo se autoriza tener en la máquina 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, 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 26P).
- 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 (especiales, enlaces, fuera de pista, ...).

## 18P ITINERARIO OFICIAL

### 18P1 GENERALIDADES

- 1) El itinerario oficial (Sectores secelctivos 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.

### 18P2 ZONAS "PÚBLICO"

- 1) En todo el recorrido habrá zonas de "público", en uno o varios puntos de especiales, 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.

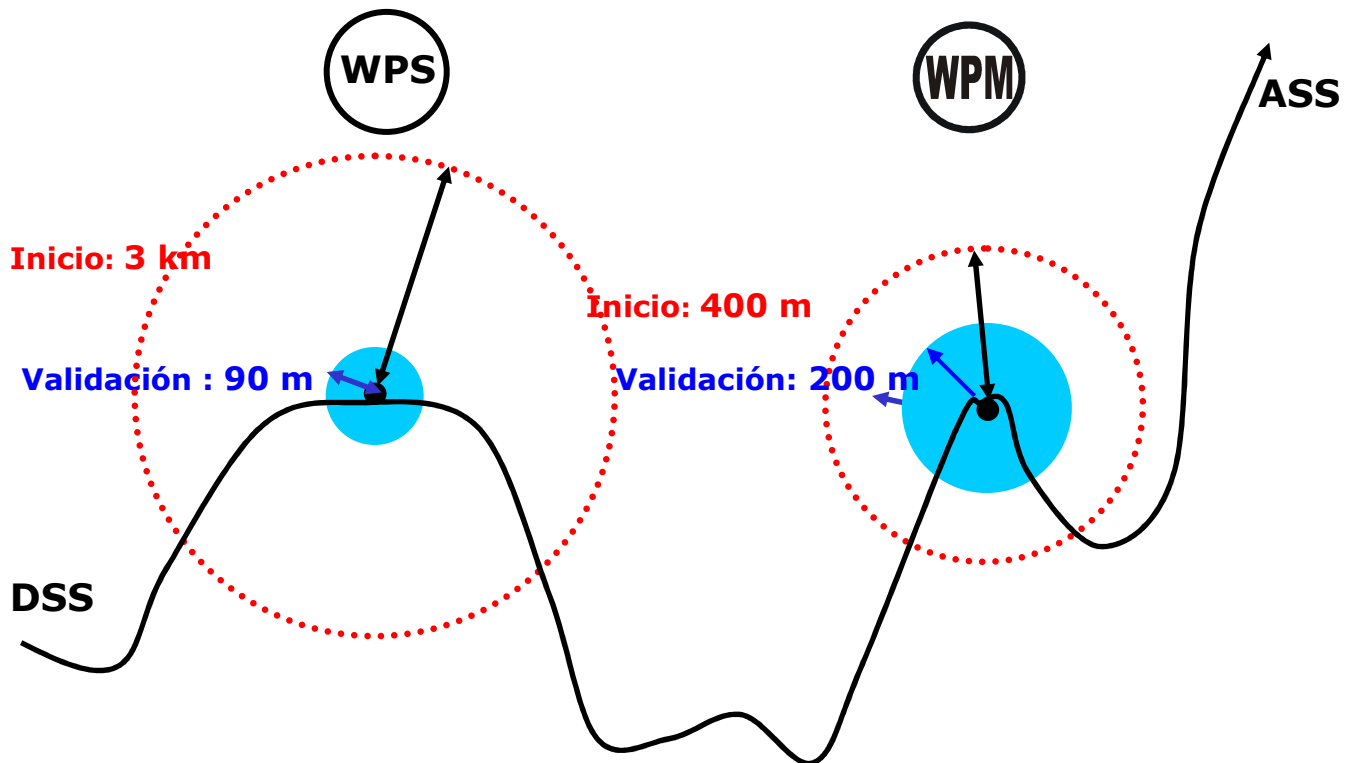
3) Está prohibido usar carteles para dar informaciones de tiempos, bajo pena de penalización que puede llegar a la descalificación.

## 19P FUNCIONAMIENTO DEL GPS

### 19P1 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-".

### 19P2 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 penalidades llegarán a la descalificación, 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.

## 19P3 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 más abajo, esto provocará la descalificación, cualquiera sea el modo y la tecnología usados para evaluar o estimar la posición.

### 2) G.P.S. (obligatorio en la máquina)

**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 pilotos 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 2 amperes y deberá brindar una tensión regulada entre 9 y 30 voltios continuos. El montaje mecánico deberá ser flexible y deberá integrar los amortiguadores suministrados.

**Dicho aparato es personalizado, se atribuye un número de serie a un piloto, no se podrá hacer ningún cambio sin autorización del prestatario GPS. Está prohibida toda permutación de aparatos entre máquinas, sino incurrirá en penalidades que pueden llegar a la descalificación.**

### 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 en la máquina)

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.

c) Está prohibida la presencia de precableados no justificados (alimentación eléctrica, antena, captadores, 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 descalificación.**

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

## 20P 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 descalificación.

2) **Código "WPM":**

Este código, que comunica el PC a pedido del piloto 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 uso, para los primeros 10 de la clasificación general o los pilotos Elite ASO, 3h00 para los demás pilotos.
- El 4º uso provocará la descalificación para todos los pilotos.

## 21P 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.

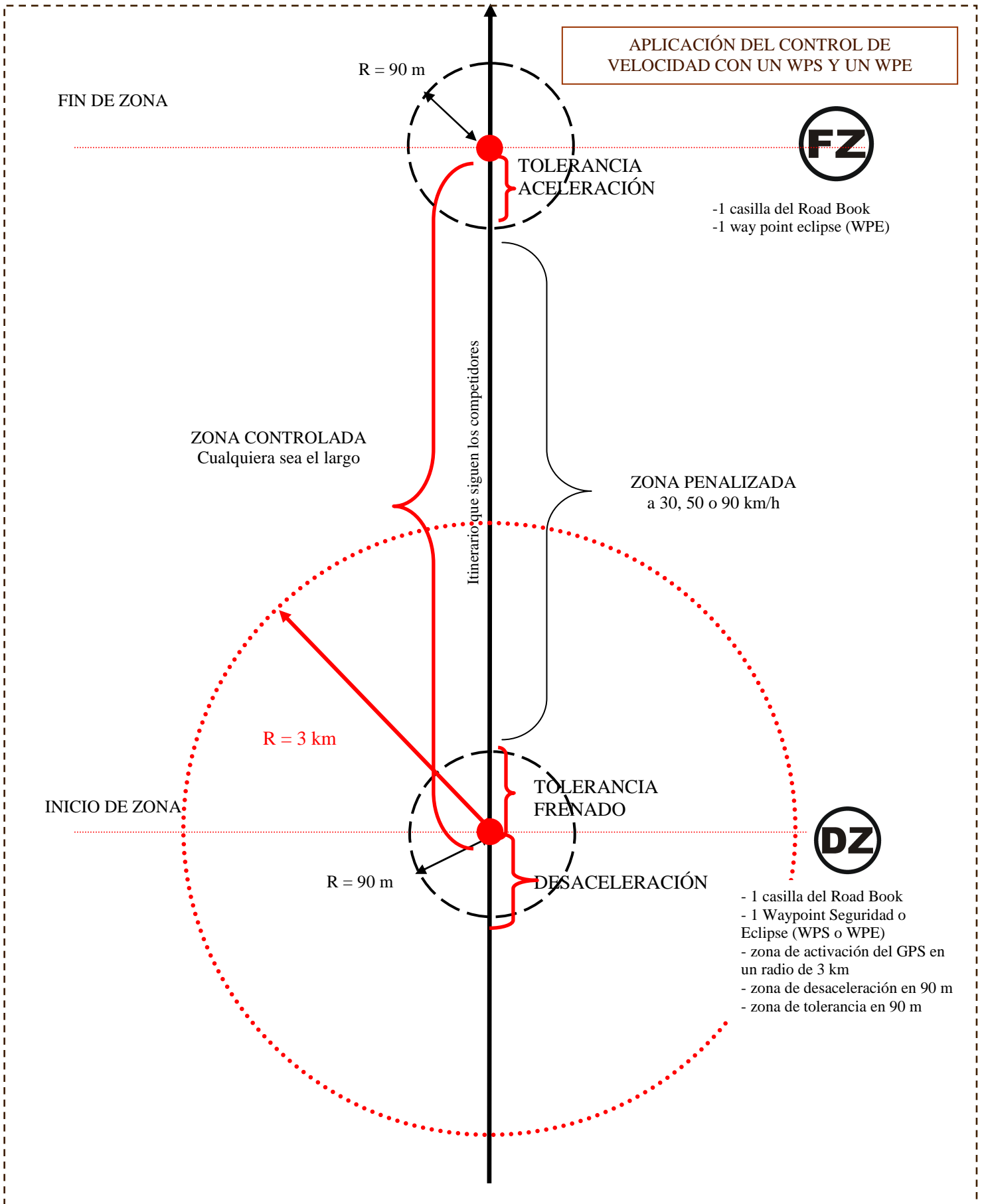
## 2) **La zona de control de velocidad:**

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") (penalidades: cf. art. 24P2)



## 22P PROCEDIMIENTO DE CONTROL

- 1) Durante toda la duración del Rally, el piloto 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 piloto (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 Jurado Internacional y que puede llegar a la descalificación.  
Las penalizaciones que se aplicarán serán idénticas para un piloto 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 el piloto. Luego entrega al piloto una hoja de su ficha de control y envía una copia a la Dirección de la carrera.
- 5) La negativa de firmar puede provocar las siguientes penalizaciones:
  - 1ª negativa: 10 minutos
  - 2ª negativa: 1h00
  - 3ª negativa: descalificación.
- 6) En caso de reclamo, acompañado de la caución, el piloto 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 piloto.

## 23P CIRCULACIÓN – VELOCIDAD

### 23P1 GENERALIDADES

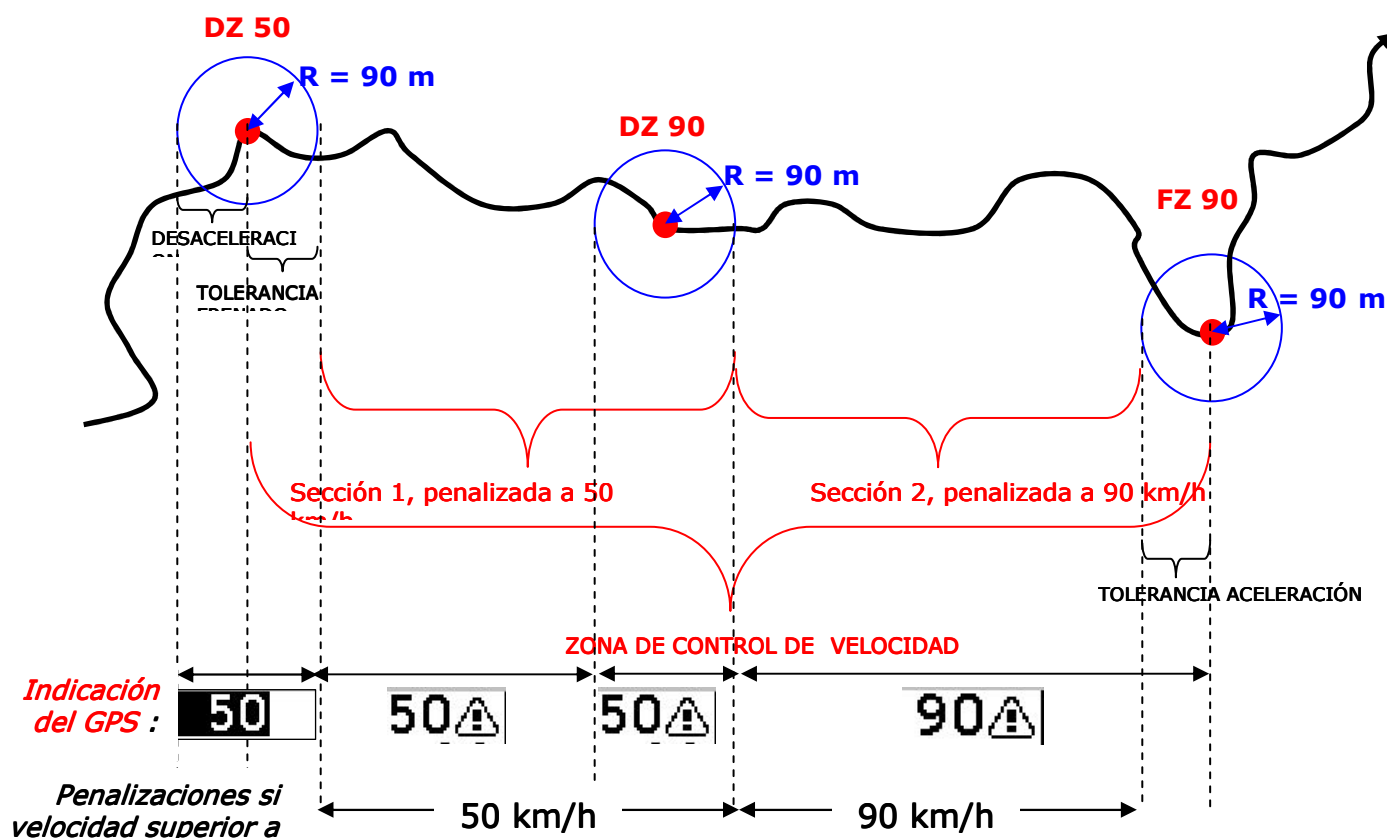
- 1) Los agentes de la circulación, jueces de hecho u oficiales de la Competencia que constaten una infracción a las reglas de la circulación cometida por un piloto de la Competencia, deben informarla lo antes posible. En caso en que el piloto decida no detenerse o no se pueda detener al piloto en infracción, 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.
- 2) En Argentina y en Chile, las máquinas deben correr con las luces encendidas en la ruta.

### 23P2 CRUCE DE ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD

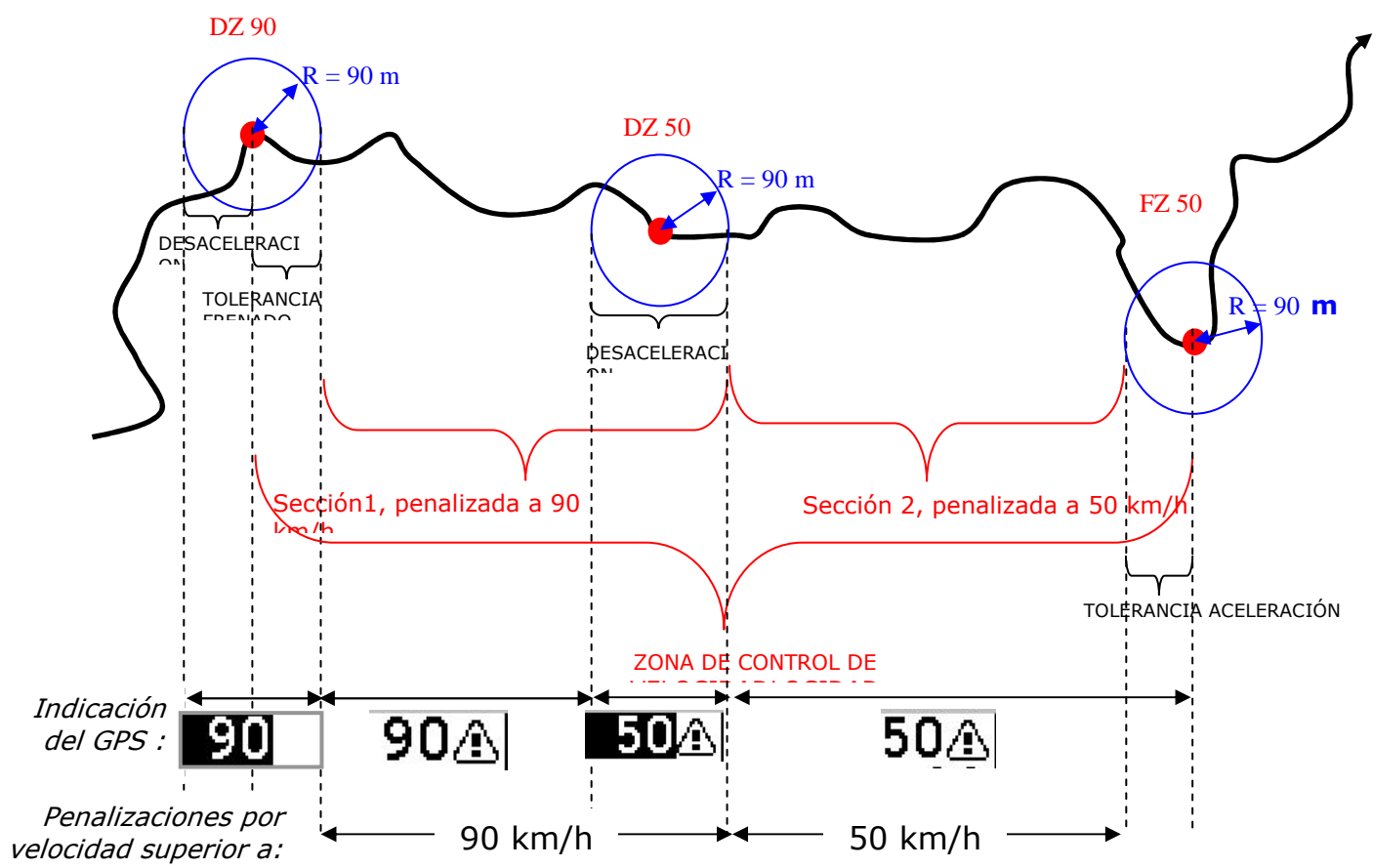
- 1) En las zonas que se definen como zonas de control de velocidad, la velocidad de paso de los competidores, tanto en enlace como en especial, será limitada a 30, 50 o 90 km/h.
- 2) En caso de existir reglamentación local inferior, ésta es la que se aplica. Por otra parte, el piloto debe adaptar la 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 indican 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.
- 5) 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 22P.
- 6) 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 piloto.
- 7) 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 SUCCESIVAS, VELOCIDADES CRECIENTES : 50 a 90 Km /h



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



### 23P3 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) Todo adelantamiento de velocidad que registra el GPS será sancionado con las siguientes penalidades:

- entre 1 y 15 km/h:  
1' x por la cantidad de impulsos
- entre 16 y 40 km/h:  
2' x por la cantidad de impulsos
- más allá de 40 km/h:  
1er impulso: 20' + una suma fija de 150 €  
2º impulso sucesivo: 1h00 + una suma fija de 300 €  
3er impulso sucesivo: descalificación.

3) **Nota:** El pago de multas deberá realizarse ante el Relación Competidores o el Director de la carrera, dentro de las 24h00 después de haber sido notificado, bajo pena de negar la largada.

### 23P4 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 23P3.2.

## 24P ACCIDENTE / ABANDONO

### 24P1 ACCIDENTE

- 1) Si hay accidentes con heridos, es imperativo que el piloto 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 piloto debe, si está conciente y puede moverse:
  - resguardar la zona, presionando los 2 botones de alarma del Sentinel, para informar a los competidores 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 piloto no lograse 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, el piloto debe colocar su casco en un lugar apropiado a menos de 50 metros antes de la posición del vehículo para prevenir los demás pilotos. Todo piloto que infrinja esta regla es pasible de penalización según la decisión del Jurado Internacional.

4) Todo piloto que esté involucrado en un accidente con daños corporales, será objeto de una investigación por parte del Jurado Internacional. En función de las circunstancias, se podrán aplicar penalizaciones que pueden llegar a la descalificación.

### 24P2 ASISTENCIA EN CASO DE ACCIDENTE DE OTRO COMPETIDOR

- 1) Se recuerda que la ética exige detenerse cuando se constata un accidente de un piloto 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 piloto testigo de un accidente que pone en peligro físico a otro competidor, debe:
  - detenerse,
  - resguardar la zona, presionando los 2 botones de alarma del Sentinel, para informar a los competidores que llegan al lugar,
  - presionar el botón rojo del Iritrack,
  - aportar el 1er socorro al herido e informarse sobre su condición,
  - llamar por teléfono al PCO con su Iritrack (botón azul) para 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 piloto que llega al lugar del accidente deberá encender la baliza de emergencia Sarsat del competidor accidentado, o la suya si no encuentra la del otro piloto.

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

3) El tiempo total de detención (si supera los 3 minutos) entre las 2 alertas Iritrack (botón rojo al llegar y verde al salir) se descontará del tiempo realizado para la especial el mismo día, sólo para los 2 primeros pilotos 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 pilotos que no respeten las prescripciones del presente artículo 24P2 será objeto de un informe a los Comisarios Deportivos que podrán imponer penalizaciones tales como las que se prevén en el Código deportivo.

### 24P3 ABANDONOS - DESCALIFICACIÓN

**1) En caso de abandono, el piloto debe advertir 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 piloto en todo rally organizado por A.S.O.

Del mismo modo, el incumplimiento de esta obligación de **advertir** a la organización en caso de abandono provocará, en caso de búsquedas específicas, la responsabilidad pecuniaria de los pilotos que no hayan tomado las disposiciones necesarias para señalar su localización y/o de sanciones que podrán solicitarse a la FMN respectiva, bajo decisión del Jurado Internacional.

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

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

**3) En caso de abandono, el piloto debe asegurarse rápidamente en devolver su material de seguridad a los prestatarios respectivos: baliza, 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) El traslado de un piloto y/o de su máquina en helicóptero, o a bordo de cualquier otro medio de transporte durante todo o parte de una etapa, llevará a la descalificación.**

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

**5) Un piloto descalificado o que ha abandonado, deberá obligatoriamente abandonar la carrera y quitar los números y las placas de la carrera. No deberá circular ni estacionar en el itinerario del Rally el mismo día que éste pase, al igual que los días que precedan su paso. El incumplimiento de esta cláusula le valdría un pedido de sanción ante su F.M.N.**

### 24P4 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 una máquina esté en problemas. Estos llevarán a las personas físicas y las máquinas en problemas o fuera de uso. El piloto debe señalar su posición al PC con el material de supervivencia que lleva embarcado.

**2) Los pilotos que abandonen su máquina antes del paso del camión barredor, lo hacen bajo su propia y completa responsabilidad. En caso de daño o de robo, A.S.O. declina toda responsabilidad.**

**No se podrá iniciar ningún recurso contra la organización que trate sobre las consecuencias del robo de una máquina.**

**3) 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 descalificación del piloto.**

**4) Los vehículos "barredores" no están en medida de transportar los cuatriciclos.**

## 24P5 REPATRIACIÓN DE LAS MÁQUINAS

1) En la medida en que el piloto que abandonó haya respetado los procedimientos enumerados en el art. 24P3, y que los vehículos barredores hayan llevado la máquina al bivouac; A.S.O. pondrá en marcha un servicio de repatriación de las máquinas hacia Francia.

Salvo indicación contraria del piloto, el servicio se realizará automáticamente y está incluido en el costo de inscripción.

La organización se esforzará en tener el mayor cuidado de las máquinas durante el transporte pero no se recibirá ningún reclamo sobre el estado de la máquina al llegar a Francia. La organización declina toda responsabilidad sobre las ruedas y equipo transportados, el estado al llegar, así como de los eventuales robos.

2) A pesar de los cuantiosos medios implementados por A.S.O. a veces sucede que durante el rally no se encuentran las motos abandonadas en la pista. Sin embargo, gracias al trabajo activo de búsqueda de nuestros corresponsales en los países por donde pasa, a menudo las motos son repatriadas después del rally en plazos muy variables. En ese caso, el piloto será informado previamente por A.S.O. sobre las nuevas condiciones de la repatriación de la máquina, que éste deberá asumir en su integralidad.

## 24P6 MÁQUINA SINIESTRADA (DESTRUIDA TOTAL O PARCIALMENTE)

Si una máquina ha sido siniestrada (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.

La máquina deberá llevarse imperativamente al puerto de Delta Dock en Buenos Aires, donde las autoridades locales decidirán en función del estado de la máquina: si ésta debe ser reexportada, destruida o si se justifica la anulación de la importación temporaria. 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 FMN del piloto concerniente.

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

## 25P CÓDIGO DE MANEJO

### 25P1 SISTEMA SENTINEL

1) Para resguardar los adelantamientos de autos / camiones sobre las motos / cuadríciclos, el sistema Sentinel (dispositivo que permite señalar a un competidor que puede ser adelantado) es obligatorio para todas las categorías. El sistema permite a las motos y cuadríciclos recibir una señal de adelantamiento emitida por un auto o un camión. Por el contrario, las motos y cuadríciclos no pueden emitir señal de adelantamiento.

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

El funcionamiento del material es responsabilidad del competidor.

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

- **1h00 para los pilotos clasificados entre los 10 primeros de la clasificación general o para los pilotos Elite ASO.**
- **300 € para los demás competidores.**

3) Todo piloto alcanzado por otro deberá hacer lo necesario para ponerse en un lado y dejarse pasar. Toda máquina que haya recibido varias señales sonoras en un tiempo dado y que no se haya acomodado para dejarse pasar, será sancionada, según la decisión del Jurado Internacional, del siguiente modo:

- **15 mn para los pilotos clasificados entre los 10 primeros de la clasificación o para los pilotos Elite ASO.**
- **300 € para los demás competidores.**

Si hubiese polémicas, se deberá realizar la descarga.

4) Todos los casos litigiosos serán tratados por el Jurado Internacional, después de escuchar a las 2 partes concernientes. Según las circunstancias, éste podrá aplicar otras penalizaciones (de tiempo o financieras), especialmente al piloto mejor clasificado del team del piloto culpable.

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.

## 25P2 CÓDIGO DE MANEJO

### 1) Comportamiento General

a) Los pilotos deben tener un comportamiento respetuoso tanto en la ruta como 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 penalización de 500 €.

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

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

### 2) Venta / cesión de la máquina

En caso de abandono, o después del Rally, está formalmente prohibido que un piloto 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.

### 3) 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 con una multa que va desde los 500 € a la descalificación.

#### 4) 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: descalificación.

b) Para respetar las zonas por donde pasa, 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 descalificación.

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 25P2.4.a y c).

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

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

#### 25P3 TELÉFONO SATELITAL / GSM

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

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

2) Los números de estos teléfonos deberán señalarse durante las verificaciones administrativas. Salvo en el caso previsto en 3) más abajo, en ningún caso podrán conservarse en modo encendido durante las especiales. Se realizarán controles inopinados.

3) En las especiales, exclusivamente en caso de problema, se podrá usar los teléfonos, únicamente con la máquina parada, para señalar un abandono, un accidente, un problema. Previamente, el piloto deberá prevenir al PCO sobre su situación, con su Iritrack.

4) En los enlaces, se podrá usar los teléfonos, únicamente con la máquina parada.

5) Toda infracción podrá tener penalizaciones que pueden llegar a la descalificación.

#### 25P4 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, 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 descalificación.

#### 2) Radios

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 de 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.

#### 3) Medios satelitales

Está prohibido todo sistema de enlace satelital u otro, entre una máquina y una base externa u otro vehículo, que no sea el Iritrack y la baliza.

#### 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.

## 25P5 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 PC Carrera,
- 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 piloto 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 piloto (pérdida, destrucción, apagado, etc.) y/o todo intento de fraude o manipulación constada acarreará una penalización decidida por el Jurado Internacional y que puede llegar a la descalificación.

## 25P6 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 temporariamente en las máquinas 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 las especiales 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 piloto (pérdida, destrucción, apagado, etc.) y/o todo intento de fraude o manipulación constada tendrá una penalización decidida por el Jurado Internacional.

## 26P RECONOCIMIENTOS Y APERTURA

### 26P1 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.

### 26P2 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.

2) La apertura del recorrido se realizará con ayuda del diseñador del recorrido oficial. El piloto del auto abridor debe tener a su activo una experiencia significativa de piloto de autos de carrera 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.

## 27P ASISTENCIA Y ABASTECIMIENTOS

### 27P1 GENERALIDADES

- 1) Durante las especiales, 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 las especiales 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 enlaces 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 descalificación. Todo piloto asistido será solidariamente responsable de su asistencia.
- 5) Un piloto 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.
- 6) Una máquina debe moverse por sus propios medios pero se autoriza la fuerza del arranque. Caso contrario, se autoriza el empuje de un competidor en carrera, al igual que un vehículo/equipo de asistencia, cuando la carrera y la asistencia tienen el mismo itinerario. **En una especial, el traslado de una máquina llevará a la descalificación. En enlaces, se autoriza el traslado y en ese caso será objeto de un aditivo.**

### 27P2 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 una especial:**

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 de la especial y después de haber informado a la organización.
  - b) **En el recorrido de un 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 en combustible 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 las máquinas 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 una especial:**

Una vez que un competidor largó de una Especial, 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 descalificación.**

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.

**27P3 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 descalificación del o de los vehículos del competidor concerniente. La inscripción sólo la podrá realizar un competidor ya inscripto.

**27P4 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 está 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 las máquinas y/o las personas concernientes de acreditarse ante el organizador o de abandonar el itinerario del rally + penalización de 3h00 para el piloto, 6h00 en una especial
- Reincidencia: descalificación del piloto

3) La asistencia en una especial (vehículo y/o persona inscrita en asistencia) tendrá penalizaciones que van desde las 6h00 a la descalificación. Toda reincidencia llevará a la descalificación.

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 descalificación. La reincidencia llevará a la descalificación.

5) El transporte de piezas por parte de un vehículo no acreditado, el depósito o lanzamiento de material tendrá penalizaciones que van de 6h00 a la descalificación. La reincidencia llevará a la descalificación.

6) La asistencia fuera del bivouac o en un lugar cerrado (en o fuera del bivouac) o el estacionamiento de un vehículo de carrera en los alrededores del bivouac tendrá penalizaciones que van de las 6h00 a la descalificación. La reincidencia llevará a la descalificación.

7) Se sancionará la búsqueda o la transmisión de informaciones por cualquier medio, con penalizaciones para el competidor 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 alguien que tenga un vínculo con el equipo aún en carrera llevará a la descalificación 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 descalificación. La reincidencia llevará a la descalificación.**

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 de material de asistencia (herramientas, grupos electrógenos, iluminación, compresores, etc.) en aviones privados o fletados por la organización.

**27P5 TEAM MANAGER**

**1) Los teams Managers están autorizados a estar en las llegadas de las especiales, 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 de la especial, 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 descalificación.**

**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 Jurado Internacional.**

**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 estos criterios 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**

**27P6 COMBUSTIBLE – AUTONOMÍA**

**1) Combustible**

**a) Los pilotos deberán utilizar en prioridad el "combustible comercial", es decir fabricado por una compañía petrolera, que es el que se vende en las redes comerciales de la autopista. Estos combustibles podrán entonces usarse hasta un índice de octano máximo de 98, con la única añadidura que la de un producto lubricante de venta usual, que no aumente el índice de octano. Como comburente, solamente el aire puede mezclarse con el combustible.**

**b) Si el combustible disponible del (o de los) países por donde pasa no es de calidad suficiente para ser usado por los competidores, se autoriza el uso de un combustible conforme, tal como lo define la F.I.M..**

También se autoriza el uso de combustible para la aviación (AVGAS).

**c) El uso de combustibles especiales que no sean los que se describen más arriba, está estrictamente prohibido bajo pena de descalificación. Por esta razón se realizarán controles.**

**2) Autonomía**

**Cada piloto será responsable del cálculo de su autonomía. En ningún caso podrá volverse contra la organización si la máquina no lograra cubrir la distancia mínima de 250 km, cualquiera sea la naturaleza del terreno.**

**Por seguridad, es indispensable una autonomía adicional del 10%, es decir 275 km.**

**3) Abastecimiento en combustible en Especiales**

La responsabilidad del abastecimiento sólo incumbe al piloto.

El abastecimiento en combustible debe realizarse con el motor parado.

Cada abastecimiento en curso de especial será objeto de una neutralización de 15'.

Cada abastecimiento será precedido de un C.P. Después de haber entregado el carnet, cada piloto deberá avanzar su máquina hasta el camión de abastecimiento. El combustible será distribuido en el orden de llegada al C.P.

Después de haber sido abastecido, el piloto se presentará en el control de neutralización, recuperará su carnet y se le dará una nueva largada después de la neutralización.

**Está prohibida toda ayuda externa durante el abastecimiento, bajo pena de penalizaciones según la decisión del Jurado Internacional. Se autoriza únicamente la ayuda entre competidores en carrera.**

El costo para el combustible que A.S.O. pone a disposición está incluido en el precio de la inscripción. Comprende los abastecimientos en barriles de sin plomo 95 en especial (27P6.3) y en el bivouac (27P6.4.b).

#### **4) Abastecimiento en combustible en los enlaces y en el bivouac**

**a)** En los enlaces y en las ciudades etapa (en el bivouac) las estaciones pueden proponer Súper 95 o 98, los pilotos deberán abastecerse en combustible a su cargo.

**b)** Cuando no hay estaciones a proximidad del bivouac, A.S.O. propondrá combustible en el bivouac, que se entregará en barriles. El combustible está incluido en la inscripción del vehículo.

## **28P SEGUROS**

### **28P1 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, Rumania, 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 más arriba):**

- 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 arriba, 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](http://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 realizará 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.**

## 28P2 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 y 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.

### 28P3 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](http://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.

## 29P 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 especial. La ficha de marcación se entrega al Control Horario de Llegada de cada etapa y se reemplaza con un nueva ficha de marcación al comenzar la siguiente etapa. El piloto 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 descalificación.

3) La presentación de la ficha de marcación en los distintos controles y la exactitud de lo escrito es entera responsabilidad del piloto. 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 pilotos están obligados, bajo pena de penalizaciones que pueden llegar a la descalificación, 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 descalificación.

5) La pérdida de una ficha de marcación tendrá una penalización en tiempo de 5 minutos.

6) Para facilidad de manipulación y economía de tiempo en los CP y CH, la ficha de marcación deberá ubicarse obligatoriamente en un bolsillo con solapa con velcro en el tanque de la máquina o en su defecto un emplazamiento fijo en el lugar habitual del tanque principal.

Caso contrario, los comisarios no intervendrán para buscar la ficha de marcación en un bolsillo o en cualquier otro lugar que no sea el que se define más arriba.

## 30P ZONAS DE CONTROL

- 1) Todos los controles, es decir: los Controles Horarios, de llegada y salida de las especiales, Controles de Paso, se indican por medio de un doble cartel estándar. El paso entre las 2 banderas es obligatorio para validar el respeto del itinerario.
- 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.  
El ancho máximo de la zona no puede superar los 15 m y debe encontrarse en un eje único salvo las zonas de CP.
- 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 itinerario de la carrera 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: descalificación o penalización 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 piloto. Salvo decisión contraria del Director de la carrera, éstos dejan de operar 1h00 después de la hora ideal del último, más el plazo de exclusión o cuando el Reglamento prevé la aplicación de la penalización fija, los Controles Horarios (largada y llegada de especiales) dejan de operar a una hora calculada teniendo en cuenta del o de los tiempos máximos autorizados que preceden este control para el último competidor clasificado.
- 7) Los pilotos están obligados, bajo pena de penalización que puede llegar a la descalificación, 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) Una máquina debe moverse por sus propios medios, se autoriza la fuerza del arranque. Caso contrario, se autoriza el empuje de un competidor en carrera, al igual que un vehículo/equipo de asistencia, cuando la carrera y la asistencia tienen el mismo itinerario.

## 31P CONTROLES HORARIOS

### 31P1 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 el piloto presenta la ficha de marcación al controlador. La marcación de la ficha sólo puede realizarse si el piloto y la máquina se encuentran en proximidades inmediatas de la tabla de control.
- 2) El procedimiento de marcación comienza en el momento en que la máquina 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 piloto observe cualquier parada o adopte un andar anormalmente lento. Un piloto 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 piloto no está expuesto a ninguna penalidad por llegada anticipada si la máquina 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 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 Enlaces, el piloto 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 piloto que deba pasar por un control a las 18h58', si la marcación se realizó entre 18h58'00" y 18h58'59".
- 7) Si la largada de una Especial está ubicada al final de un Enlace, la largada de la Especial es idéntica a la llegada del Enlace (control horario hermanado).
  - En la largada de la Especial, cuando el piloto llega del enlace, el controlador le toma la ficha después de marcarla y sitúa al piloto en función de la hora de largada provisoria.
  - En el momento de su largada en especial, el controlador inscribe la hora de largada de la especial, le entrega la ficha y le da la largada al piloto.
  - Si en caso de incidente existe una divergencia entre los dos horas anotadas, la hora de largada de la Especial 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 las especiales, 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 pilotos están autorizados a marcar por adelantado sin estar expuestos a penalizaciones.
- 11) Todo incumplimiento observado contra un piloto 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 descalificación, o uno/los tiempos máximo, puede modificarse en todo momento por decisión de los Comisarios deportivos, bajo propuesta del Director de la carrera. Los pilotos están informados de ello lo antes posible. La descalificación o penalización fija por adelantamiento del tiempo máximo autorizado sólo puede pronunciarse al final de la etapa.
- 13) Si la largada Especial coincide con el comienzo de una etapa, la hora de largada de la especial es también la de la etapa.
- 14) Al llegar de una especial, el punto de stop se junta con un Control Horario.
- 15) Si un control horario no está seguido de una largada de Especial, 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.

### **31P2 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 30 minutos después de la largada prevista de la última moto. Pasado este plazo, el piloto será descalificado.**

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

### 31P3 DEMORA EN EL CH DE LARGADA DE UNA ESPECIAL

Todo atraso para presentarse en la largada de una especial se penalizará a razón de un minuto por minuto de atraso, hasta 30 minutos después de la largada prevista de la última moto. Pasado este plazo, el piloto será descalificado.

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

### 31P4 TIEMPO MÁXIMO / TIEMPO IMPARTIDO

#### 1) Enlace

Se define un tiempo impartido para cada 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) Especiales

Las especiales se correrán en tiempo real, con un tiempo impartido máximo. El adelantamiento de este tiempo máximo provocará la aplicación de la penalidad 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.

### 31P5 SOBREPASAR EL TIEMPO MÁXIMO AUTORIZADO EN EL CH DE LLEGADA DE ETAPA

1) Todo piloto 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 piloto 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 hasta 30 minutos después de la largada prevista de la última moto,
- 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.
- Justificar 6h00 de descanso en el bivouac entre las 2 etapas o tener el visto bueno del médico,
- Responder a las prescripciones del artículo 081.1.1

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

3) El piloto que no logre retomar la largada de una etapa en estas condiciones será descalificado.

### 31P6 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 descalificado.

### 31P7 INTERVIEWS

#### 1) Llegada de especial:

Diariamente se instalarán zonas dedicadas a los interviews en las llegadas de especiales. Los pilotos 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 €. Toda reincidencia será juzgada por el Jurado Internacional.

## 2) Llegada Enlace:

Al llegar al bivouac, los pilotos 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 €. Toda reincidencia será juzgada por el Jurado Internacional.

## 32P CONTROLES DE PASO

### 32P1 GENERALIDADES

1) Para verificar que los pilotos 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 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.

### 32P2 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.

### 32P3 CIERRE DE LOS CONTROLES DE PASO

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

## 33P ESPECIALES

### 33P1 GENERALIDADES

1) **Se prohíbe a los pilotos circular en sentido contrario en el trazado de las especiales, bajo pena de penalización que puede llegar a la descalificación.**

2) En la largada de las Especiales, cuando el piloto en su máquina se detenga frente al control de largada, el controlador en el puesto escribe en la ficha de marcación del piloto la hora real de largada de la máquina (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 de la máquina.

El estacionamiento de más de 20 segundos en la línea de largada después de la señal de largada se penaliza con 2 minutos. En caso de imposibilidad del competidor de salir por sus propios medios de la zona de control, la penalidad prevista debe aplicarse.

- 3) El controlador sólo puede atrasar la largada de una Especial a la hora indicada en la ficha de marcación en caso de fuerza mayor.
- 4) Una salida en falso, y especialmente una largada realizada antes que el controlador dé la señal, se penaliza con 1 minuto como mínimo o aumenta el tiempo, penalización que se aplica por los Comisarios deportivos según el informe del controlador. Dicha penalización no excluye sanciones más graves que pueden estar impuestas por el Jurado Internacional y particularmente en caso de reincidencia.
- 5) La llegada de las especiales se considerará como lanzada, el doble cartel oficial se dispone como figura a continuación:
  - a) 2 carteles amarillos a cuadros (comienzo de zona),
  - b) después de alrededor 100 m, 2 carteles rojos a cuadros (largada dada),
  - c) a una distancia de 150 a 300 m, 2x2 carteles rojos (reloj y STOP),
  - d) por último, 100 m más lejos, 2 carteles finales beige con 3 barras transversales.
  - e) El paso entre las banderas del mismo valor es OBLIGATORIO.
- 6) Se prohíbe la parada entre el cartel amarillo de advertencia y el cartel de STOP. Toda infracción tendrá una penalidad 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.
- 7) A una distancia de 150 a 300 m después de la llegada, el piloto debe detenerse en un Control Horario señalizado 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 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" en el orden de llegada.
- 8) Si el piloto no pudiese repartir de la zona por sus propios medios, se aplican las penalidades previstas en el artículo 21P5. Si éste no se detuviese en el punto de Stop para que le escriban sus tiempos, se aplicará una penalidad de 1 hora.
- 9) Salvo en el caso del artículo 18P2.4.a, se prohíbe la asistencia durante una especial por otro medio que el de un piloto en carrera con piezas transportadas por otro equipo / piloto en carrera. La organización puede implementar zonas de asistencia reglamentada.
- 10) Los intervalos de largada para las especiales deben respetar las mismas disposiciones que las que están previstas para la largada de las Etapas, salvo en caso de penalización vial.
- 11) Todo piloto que se niegue a largar de una especial 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.

### **33P2 INTERRUPCIÓN DE ESPECIAL**

Cuando el desarrollo de una especial se anule definitivamente antes del paso del último piloto, y esto por cualquier motivo, se podrá obtener una clasificación de la especial, afectando un tiempo a todos los equipos afectados por las circunstancias de la interrupción. Este tiempo podrá calcularse como figura aquí abajo:

- 1) **Interrupción de Especial, en un punto único. La organización puede implementar zonas de asistencia reglamentada.**
  - a) Un tiempo de paso que se atribuye a cada waypoint y queda registrado en el GPS Unik, la clasificación de una especial 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 piloto se calculará teniendo en cuenta su posición en la pista al momento de la interrupción (posición Irirack) 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 Irirack, los Comisarios deportivos realizarán las investigaciones necesarias sobre el posicionamiento del vehículo, para afectar el tiempo que les parezca más conveniente.

2) **Interrupción de Especial, en varios puntos diferentes. Toma de tiempo en el CH de llegada de la especial:**

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 penalización fija y 5 minutos por waypoint faltante (DZ, FZ, WPM, WPV, WPE, WPS, CP), entre el punto en el cual el piloto se detuvo y la llegada de la Especial.

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 Jurado Internacional después que la Dirección de la carrera comunique los motivos de la interrupción.

4) Los pilotos 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 pilotos.

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

### 33P3 SEGURIDAD

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

### 33P4 NEUTRALIZACIÓN

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

El piloto 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.

## 34P REAGRUPAMIENTO

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

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

Luego deben conducir inmediata y directamente su máquina 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 las especiales, 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.

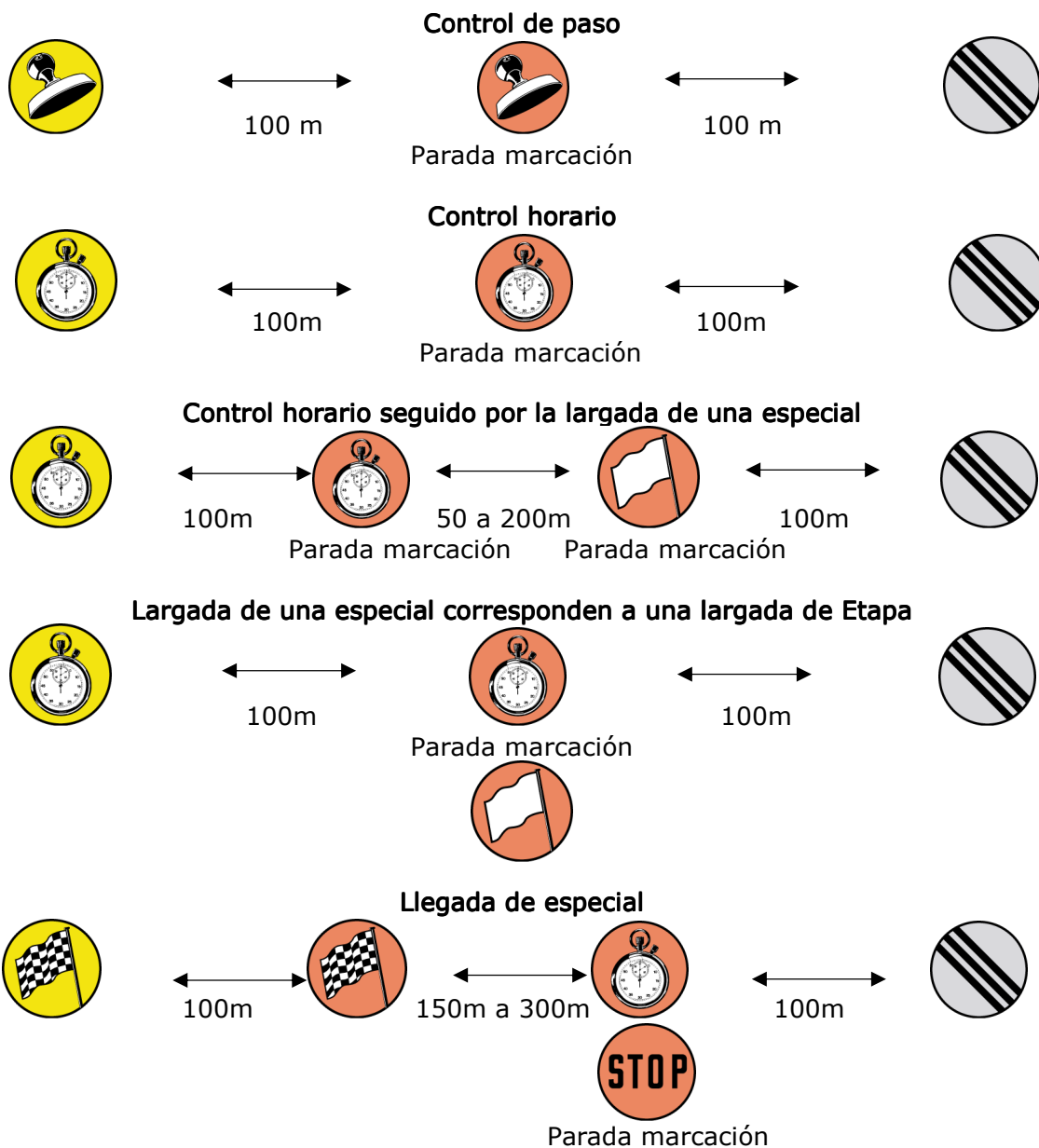
Bajo decisión de la Dirección de la carrera, esta Etapa puede seguirse o no, neutralizada o en cortejo y ser o no ser bajo el régimen del Parque cerrado.

### 35P SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES

**Comienzo de Zona:**  
2 carteles con fondo amarillo

**Zona de control:**  
2 carteles con fondo rojo

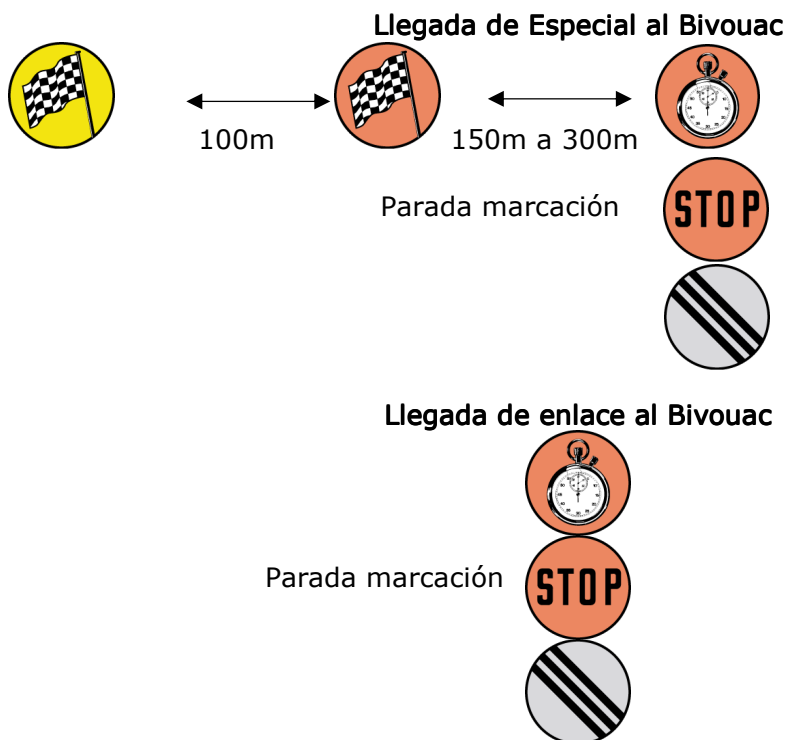
**Final de Zona:**  
2 carteles con fondo beige



Comienzo de Zona:  
2 carteles con fondo amarillo

Zona de control:  
2 carteles con fondo rojo

Final de Zona:  
2 carteles con fondo beige



## 36P PARQUE CERRADO

### 36P1 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 empuje de otro competidor aún en la carrera dentro del Parque cerrado se penalizará con 1 minuto.
  - c) Las máquinas 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) Las máquinas 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 incapacidad para reparar, la máquina puede ser empujada para salir de la zona con ayuda externa sin arriesgar penalizaciones, bajo la supervisión del jefe de puesto.
  - e) Las máquinas 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) Las máquinas están en Parque cerrado cuando vienen de los controles técnicos al llegar de la especial 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 descalificación.

3) Antes de salir de los parques o al comenzar una Etapa, cuando los Comisarios técnicos de la competencia constatan que una máquina 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 minutos de atraso registrados en un Sector de Enlace. Para no permitir que el piloto busque recuperar su atraso tras la reparación, éste recibe una nueva hora de largada. Todo atraso superior a 30 minutos llevará a la descalificación.

4) Después de haber estacionado la máquina en el parque cerrado y en caso de intemperie, los pilotos están autorizados a cubrir la máquina, con un cobertor transparente. El piloto 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 piloto en el parque cerrado de largada, de reagrupación o de final de Etapa: cambiar, con los medios que se disponen, un neumático reventado o dañado, un faro o luces traseras dañadas. Esta intervención debe estar totalmente terminada 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 la máquina de un Parque cerrado de largada, de reagrupamiento o de final de Etapa, el piloto está autorizado a penetrar en el parque 15 minutos antes de la hora de largada, salvo en Buenos Aires donde podrá 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 por un asistente del equipo bajo el control de un oficial de la competencia.

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

## 36P2 ESPECIFICIDADES

Las máquinas 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. Las máquinas 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. El parque cerrado será vigilado hasta la salida al podio, hasta el lunes 17 de enero a las 8h00 de la mañana donde deberá quedar vacío.

## 37P VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

### 37P1 GENERALIDADES

1) Todos los pilotos deben presentarse en las verificaciones administrativas. Los Comisarios deportivos pueden aplicar penalizaciones financieras por atraso en las verificaciones técnicas preliminares.

El equipo con su representante oficial debe presentar la /las máquinas 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/las máquina(s) en dicho parque. Los horarios de marcación, si existiesen, deberán respetarse y será responsabilidad del piloto.

Se niega la largada a todo piloto 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 máquina con sus placas de rally y placas de números en las verificaciones técnicas, que son de orden general: marca y modelo de la máquina, 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 de dicho auto.

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

4) En todo momento, durante el rally, se pueden realizar verificaciones complementarias tanto para los pilotos como en 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 piloto 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 descalificación. Se debe enviar una notificación por escrito a los competidores concernientes.

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

### **37P2 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 1 hora: 30 €
- por hora adicional: 15€

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

6) 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 €.

7) Las máquinas 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.

8) Las máquinas 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.

9) 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 máquina para poder pasar las verificaciones técnicas.

10) Las máquinas deberán presentarse en las verificaciones técnicas en condición de carrera y los cascos y equipamiento de seguridad citado en los artículos 41P1.1 y 41P1.2 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.

Toda máquina que apareciera no conforme o no adaptada a las normas del rally durante las verificaciones técnicas, podría ser cambiada de grupo, o verse negada la largada negada (decisión del Jurado Internacional).

En este último caso, los derechos de inscripción quedarán en poder de la organización.

### 37P3 OBLIGACIONES ADMINISTRATIVAS

1) Cada piloto 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 - FMN) para los pilotos cuya licencia no haya sido expedido por la FFM.
- autorización del propietario para usar la máquina, si éste último no fuese el piloto.
- permiso de conducir nacional en curso de validez, correspondiente a la categoría de la máquina inscripta,
- Licencia internacional F.I.M. de piloto 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 máquina deberá presentarse con los siguientes documentos originales:

- tarjeta gris o certificado de matriculación en regla (no matriculación provisoria),
- ficha de homologación y/o catálogo comercial,

3) 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.

### 37P4 EQUIPAJE MOTO

1) Se propone a los competidores el transporte de 2 baúles y 4 ruedas a una tarifa de 500 €.

2) Se deberá entregar los baúles y las ruedas antes de la largada de la carrera:

- o en Le Havre el 24 y 25 de noviembre de 2010,
- o en el Equipaje Motos, ubicado en el Parque de asistencia, Buenos Aires, desde el 28 de diciembre a las 12h00, hasta el 31 de diciembre a las 18h00.

3) Cuidado: Cada día, los pilotos tendrán sólo un baúl y 2 ruedas en cada uno de los bivouacs. En ningún momento los pilotos tendrán los 2 baúles y las 4 ruedas en simultáneo.

## 38P 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 160 US\$, monto que no se devolverá si el reclamo se considera no fundado e injustificado.

Esta decisión podrá discutirse ante el Tribunal Nacional de Disciplina y de Arbitraje de la Federación Francesa de Motociclismo conforme al artículo 4.6 y siguientes del Código de Disciplina y de Arbitraje de la Federación Internacional de Motociclismo.

- 2) No se podrá hacer ningún reclamo contra una constatación de hecho (Art 4.1.2 del Código Disciplinario y de arbitraje de la FIM).
- 3) Si el reclamo necesita el desmontaje y el nuevo montaje de distintas partes de una máquina, el reclamante deberá además entregar un depósito de garantía de:
  - 230 € por un motor de 2 tiempos
  - 460 € por un motor de 4 tiempos
- 4) Los competidores pueden apelar las decisiones pronunciadas, conforme a las estipulaciones de los artículos 4.1 y siguientes del Código Disciplinario y de Arbitraje FIM, salvo por razones de seguridad.
- 5) Los gastos ocasionados por los trabajos y por el transporte de la máquina son a cargo del reclamante si el reclamo no es justificado, y a cargo del piloto al que apunta el reclamo en caso contrario.
- 6) 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.
- 7) Todo piloto acusado deberá ser escuchado por el Jurado Internacional.

## 39P CLASIFICACIONES

### 39P1 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 Cuadriciclos. La clasificación final se establece sumando los tiempos realizados en las Especiales y las penalizaciones (contraídas durante los Enlaces 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 la última Especial. Si esto no alcanza para desempatar, los tiempos de las Especiales anteriores, etc., se toman entonces en consideración, salvo para las Etapas donde no se disputó ninguna Especial; se desempata entonces según el orden de los números. Esta regla de desempate puede aplicarse en todo momento del rally.

### 39P2 CLASIFICACIONES

- 1) **Definiciones de las distintas clasificaciones:**
  - a) **Clasificación parcial Especial:** no oficial, difundida únicamente para información (prensa, Teams,...)
  - b) **Clasificación provisoria Especial:** 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.



- 2) Las distintas clasificaciones se anunciarán cada noche en el bivouac a las 19h00, en el lugar del comedor, en el PCO y en el Equipaje Moto.
- 3) Durante el día de descanso, la clasificación del día anterior se colocará a las 19h00 y será definitiva 30 minutos después.
- 4) Precisando 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).**

## 40P LISTA DE PREMIOS

### 40P1 CLASIFICACIÓN GENERAL

<b>1er premio</b>	25.000 € + 1 trofeo	<b>6º premio</b>	1 trofeo
<b>2º premio</b>	20.000 € + 1 trofeo	<b>7º premio</b>	1 trofeo
<b>3er premio</b>	15.000 € + 1 trofeo	<b>8º premio</b>	1 trofeo
<b>4º premio</b>	10.000 € + 1 trofeo	<b>9º premio</b>	1 trofeo
<b>5º premio</b>	5.000 € + 1 trofeo	<b>10º premio</b>	1 trofeo

### 40P2 CLASIFICACIONES GRUPOS Y CLASES, TODOS PILOTOS

<b>Grupo 1 ELITE ASO</b>			
<b>1er premio</b>	1 trofeo		
<b>2º premio</b>	1 trofeo		
<b>3er premio</b>	1 trofeo		
<b>AMATEURS</b>			
<b>1er premio</b>	10.000 € + 1 trofeo		
<b>2º premio</b>	9.000 € + 1 trofeo		
<b>3er premio</b>	8.000 € + 1 trofeo		
<b>4º premio</b>	7.000 € + 1 trofeo		
<b>5º premio</b>	6.000 € + 1 trofeo		
<b>6º premio</b>	5.000 € + 1 trofeo		
<b>7º premio</b>	4.000 € + 1 trofeo		
<b>8º premio</b>	3.000 € + 1 trofeo		
<b>9º premio</b>	2.000 € + 1 trofeo		
<b>10º premio</b>	1.000 € + 1 trofeo		
<b>Grupo 2,1 Amateurs SÚPER PRODUCCIÓN 0 A 450 CC</b>		<b>Grupo 2,2 Amateurs SÚPER PRODUCCIÓN + DE 450 CC</b>	
<b>1er premio</b>	1 trofeo	<b>1er premio</b>	1 trofeo
<b>2º premio</b>	1 trofeo	<b>2º premio</b>	1 trofeo
<b>3er premio</b>	1 trofeo	<b>3er premio</b>	1 trofeo
<b>Grupo 2,3 Amateurs MARATÓN 0 A 450 CC</b>		<b>Grupo 2,4 Amateurs MARATÓN + DE 450 CC</b>	
<b>1er premio</b>	1 trofeo	<b>1er premio</b>	1 trofeo
<b>2º premio</b>	1 trofeo	<b>2º premio</b>	1 trofeo
<b>3er premio</b>	1 trofeo	<b>3er premio</b>	1 trofeo
<b>Grupo 3 CUADRICICLOS</b>			
<b>1er premio</b>	7.000 € + 1 trofeo		
<b>2º premio</b>	4.000 € + 1 trofeo		
<b>3er premio</b>	2.000 € + 1 trofeo		

### 40P3 CLASIFICACIONES DIVERSAS

<b>CLASIFICACIÓN FEMENINA</b>		<b>TROFEO 1ª VEZ (1ª participación)</b>	
<b>1er premio</b>	3.500 € + 1 trofeo	<b>1er premio</b>	3.500 € + 1 trofeo
<b>2º premio</b>	1 trofeo	<b>2º premio</b>	1 trofeo
<b>3er premio</b>	1 trofeo	<b>3er premio</b>	1 trofeo
<b>TROFEO ELF EQUIPAJE MOTO (*)</b>			
<b>1er premio</b>	3.000 € + 1 trofeo		
<b>2º premio</b>	2.000 € + 1 trofeo		
<b>3er premio</b>	1.000 € + 1 trofeo		

(\*) Para participar de este reto, los pilotos deberán declarar en el control final durante las verificaciones técnicas si están inscriptos sin asistencia. Se realizarán controles durante el rally. Las condiciones de participación en este reto se comunicarán en un Dakar News.

- 4) Los precios se acumulan. El monto total de los precios que se distribuyen es de 156.000 €,
- 5) 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, en el podio de la Rural, Buenos Aires. Las primas se enviarán a los competidores a más tardar el 31 de marzo de 2011.

## 41P SEGURIDAD DE LOS PILOTOS

### 41P1 EQUIPAMIENTO DE SUPERVIVENCIA

1) Por razones de seguridad, los pilotos deberán transportar obligatoriamente en su máquina, 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 (3 litros por piloto fijos en la moto + 2 litros en el Camel Back) en la largada de cada etapa,
- 1 frazada de supervivencia (Metalline),
- 1 baliza de emergencia Sarsat,
- protecciones dorsales y abdominales
- 1 Iritrack,
- 1 Sentinel.

2) Todo piloto 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 descalificación.

En caso de repetirse en una etapa posterior, el piloto recibirá una penalidad que puede llegar a la descalificación, según el Jurado Internacional. Sólo se admitirá una vez la recidiva.

3) Está prohibido el transporte de combustible en la máquina de otro modo que los tanques previstos a estos efectos.

Del mismo modo, se prohíbe el transporte de objetos, piezas, herramientas... susceptibles de agravar heridas, incluso de herir a un piloto (mochilas, cinturones...). En caso de incumplimiento de las reglas que figuran más arriba, se negará la largada al piloto.

4) El equipamiento de seguridad y de supervivencia deberá estar accesible sin desmontaje para que la Dirección de la carrera pueda controlarlos eventualmente antes de cada largada de etapa.

5) La ubicación de la baliza de socorro Sarsat deberá designarse en la máquina con un autoadhesivo que entregará A.S.O., éste deberá ser accesible sin desmontaje, incluso con la moto acostada.

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

### 41P2 VESTIMENTA Y CASCOS

- 1) En la totalidad del recorrido, es obligatorio el uso de protecciones dorsales y abdominales.
- 2) En la totalidad del recorrido, se recomienda vivamente el uso del collar cervical Leatt Brace.

3) El uso del casco homologado (normas F.I.M.) es obligatorio en la totalidad de la competencia bajo pena de descalificación.

El casco, de menos de 5 años, deberá presentarse en las verificaciones técnicas, al mismo tiempo que la moto.

#### 41P3 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.

### 42P 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 las especiales y las demás penalizaciones en tiempo se aplican a la clasificación general.

2) Todas las multas se abonarán a una asociación caritativa.

3) Cuando el texto del artículo y el cuadro difieren, el texto del artículo da fe.

CUADRO RECAPITULATIVO DE PENALIZACIONES	Art. Nº	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	3P3.c			X	3h00		
Iritrack no encendido durante las pruebas	3P3.d						X
Circulación con velocidad excesiva y/o manejo peligroso en el recinto del bivouac	3P3.e						Puede llegar a la descalificación
Presencia de una moto o cuadríciclo en el recinto del comedor. Por infracción:	3P3.f					300 €	

Ausencia en el 1 <sup>er</sup> Briefing	3P4.b					500 €	
3 <sup>a</sup> infracción, por exceso de velocidad	3P17						Puede llegar a la descalificación
Transporte aéreo, marítimo o terrestre del piloto por un tercero	8P4			X			
Piloto que se hace reemplazar en su máquina	8P5			X			
Máquina que no corresponde a las características de la inscripción	10P1.4		X				X
No conformidad administrativa o técnica	10P3.1		X				
Falta o mala colocación de una placa de rally o número	11P3					10% De los derechos (por constatación)	
Falta o mala colocación de al menos dos placas de rally o número	11P3					20% De los derechos	
Falta de dorsales al largar una etapa	11P4						Puede llegar a la descalificación
No colocación del nombre del piloto y del grupo sanguíneo en la moto y/o el casco	11P5					10% De los derechos (por constatación)	
Falta de brazalete	11P6					10% De los derechos	
Falta o mala colocación de una publicidad	12P1.2					10% De los derechos	
▪ 1 <sup>a</sup> constatación							
▪ Reincidencia						100% De los derechos	
Reconocimientos, ensayos o presencia en los países por donde pasa	16P6						Puede llegar hasta la negativa de largada
▪ Posesión de notas no autorizadas	17P2.3		X		O X		
▪ Posesión de fotos satelitales			X		O X		
Presencia de asistencia y/o de carteles en las zonas de público	18P2.3						Puede llegar a la descalificación

WPM, WPS, WPE, WPV, DZ, FZ, CP faltantes	19P2.1				Ver Road Book		Puede llegar a la descalificación
Permutación de GPS entre máquinas	19P3.2						Puede llegar a la descalificación
Acoplamiento prohibido	19P3.3						Puede llegar a la descalificación
Uso de puntos GPS distintos a los del organizador	19P3.7.a						Puede llegar a la descalificación
Carga o posesión de sistema de navegación no autorizada	19P3.7.b			X			
Presencia a bordo de un vehículo de cableado no justificado	19P3.7.c						Puede llegar a la descalificación
Posesión o utilización de sistema prohibidos	19P3.7.d						Puede llegar a la descalificación
Desbloqueo del GPS Emergency Code	20P1			X			
Desbloqueo del GPS Código "WPM": <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1er a 3er uso para los 20 1eros de la general y prioritarios</li> <li>▪ 1er a 3er uso para los demás</li> <li>▪ 4º uso</li> </ul>	20P2				6h00 3h00		
Alejamiento de más de 90m de un DZ o de una FZ	21P1.1 & 21P1.3				Ver Road Book		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mal funcionamiento del GPS debido al competidor</li> <li>▪ Código GPS no ingresado</li> </ul>	22P3						Puede llegar a la descalificación
Negativa de firmar las infracciones: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1ª infracción</li> <li>▪ 2ª infracción:</li> <li>▪ Reincidencia</li> </ul>	22P5				10' 1h00		
Todo adelantamiento de velocidad: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ entre 1 y 15 km/h</li> <li>▪ entre 16 y 40km/h</li> </ul> más allá de 40 km/h: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1er impulso</li> <li>▪ 2º impulso</li> <li>▪ 3er impulso</li> </ul>	23P3.2				1' por impulso 2' por impulso 20' 1h00	150 € 300 €	
				X			

No pago de multas dentro de las 24h00	23P3.3		X				
Superar la velocidad del enlace	23P4				Idem 28P3.2	Idem 28P3.2	
Mal funcionamiento del Sentinel debido al competidor ▪ Para los 10 1eros y pilotos Elite ▪ para los demás	25P1.2				1h00	300 €	
Las máquinas que no se dejen pasar ▪ Para los 10 1eros y pilotos Elite ▪ para los demás	25P1.3				15'	300 €	
Incumplimiento del artículo	24P2 24P3						X
No protección de la zona en caso de accidente	24P1.3						X
Piloto implicado en un accidente que provoca daños corporales	24P1.4						Puede llegar a la descalificación
Abandono no señalado	24P3.1	X				X	X + negativa de inscribir al equipo en una competencia ASO
▪ Encender la baliza sin razón médica ▪ En caso de intervención de la organización	24P3.2			X			
				X		X	
Transporte de un piloto en todo medio de transporte	24P3.4	X		X			
Presencia de una máquina abandonada en el itinerario	24P3.5	X					
Incumplimiento de las reglas de reexportation de una máquina siniestrada	24P6	X					
Comportamiento irrespetuoso	25P2.1.a					500 €	
Acción incorrecta, fraudulenta, antideportiva ▪ Antes de la competencia ▪ Durante la competencia	25P2.1.b		X		X		
▪ Abandono de ruedas o neumáticos reventados ▪ Reincidencia	25P2.1.c				X	1.000 € Por neumático	

Máquina cedida o vendida en un país por donde pasa	25P2.2						Prohibición de inscripción durante 5 años
Incumplimiento de reglas para el paso fronterizo	25P2.3						De 500 € a la descalificación
Incumplimiento de una zona sensible	25P2.4 a y c					1.000€	
▪ 1ª infracción							
▪ Reincidencia				X			
▪ Puerta de cerco rota	25P2.4.b					1.000€	
▪ Reincidencia				X			
Uso no autorizado de teléfono satelital / GSM	25P3.4						Puede llegar a la descalificación
Presencia de antena, sistema radial, transmisiones, medios satelitales prohibidos	25P4						Puede llegar a la descalificación
Incidente en el Iritrack debido al competidor	25P5.2						Puede llegar a la descalificación
Incidente debido al competidor o intento de fraude (cámara embarcada)	25P6.3						X
Toda infracción a la reglamentación en la asistencia	27P1.4						Puede llegar a la descalificación
Regreso al bivouac en pista única	27P2.d			X			
Asistencia prohibida	27P4						PAJ descalificación
Transporte de la máquina	27P1.6			X			
Asistencia por un vehículo o una persona no acreditada	27P4.2						
▪ en enlace						3h00	
▪ en especial						6h00	
▪ Asistencia en especial	27P4.3					6h00	PAJ descalificación
▪ Reincidencia				X			
▪ Presencia de una asistencia en DSS, ASS o enlace carrera	27P4.4					3h00	PAJ descalificación
▪ Reincidencia				X			
▪ Transporte, depósito, lanzamiento de piezas	27P4.5					6h00	PAJ descalificación
▪ Reincidencia				X			

<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Asistencia fuera del bivouac o en un lugar cerrado</li> <li>▪ Reincidencia</li> </ul>	27P4.6			X	6h00		PAJ descalificación
Paneles de tiempo, transmisión de informaciones	27P4.7				3h00	500 €	
Presencia de un vehículo en el itinerario antes de la carrera	27P4.8			X de todos los competidores asistidos			
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Asistencia aérea no autorizada</li> <li>▪ Reincidencia</li> </ul>	27P4.9			X	6h00		PAJ descalificación
Presencia de un Team Manager en la especial	27P5.1						Puede llegar a la descalificación
Transporte de herramientas y/o de piezas de repuesto en el avión	27P5.1						Puede llegar a la descalificación
Uso de combustible prohibido	27P6.c						Puede llegar a la descalificación
Rectificación o modificación de la ficha de marcación no aprobada por un comisario	29P2			X			
No marcación del cartón en un control o incumplimiento del orden cronológico	29P4						PAJ descalificación
Pérdida de un cartón de marcación	29P5				5'		
Llegar a una zona de control en sentido contrario y/o penetrar allí nuevamente una vez marcada la ficha	30P4						
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1ª infracción</li> <li>▪ 1ª reincidencia</li> <li>▪ 2ª reincidencia</li> </ul>					10' 1h00 o X o PF		
Incumplimiento de instrucciones del jefe de puesto	30P7						Puede llegar a la descalificación
Atraso / avance en un CH	31P1.8				1' Por minuto		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Atraso en el CH de largada de etapa o de especial, hasta 30' después de la última moto</li> <li>▪ A partir de 30' después de la última moto</li> </ul>	31P2 & 31P3			X	1' Por minuto		

Superar el tiempo máx. (especial)	31P4.2				Tiempo max + PF		
Incumplimiento del artículo 36P5.2	31P5.3			X			
Piloto que no se detiene en la zona de interview o Incivildad constatada Reincidencia	31P7					500 €	X
Circulación en sentido contrario en una especial	33P1.2						Puede llegar a la descalificación
Estacionamiento de más de 20" en la línea de largada	33P1.2				2'		
Largada en falso	33P1.4				1' mini		X
Parada entre el cartel amarillo y el cartel de stop	33P1.6				15'		
Máquina que no se detiene en el punto de stop	33P1.8				1h00		
Piloto que se niegue a partir en el lugar y a la hora que se le atribuyó	33P1.11				15'		
Infracción a la reglamentación del parque cerrado	36P1.2				10h00 mini		Puede llegar a la descalificación
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Intervención en un vehículo después de la hora de largada</li> <li>▪ Mas allá de 30' de atraso</li> </ul>	36P1.3			X	1' Por minuto		
Piloto que se presenta más allá de los límites	37P1.1		X				
Máquina no conforme con los reglamentos de seguridad FIM y el presente reglamento	37P1.3		X				
Falta de marcas de identificación	37P1.5			X			
Atraso en las verificaciones <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1ª hora comenzada</li> <li>▪ por hora siguiente</li> </ul>	37P2.2					50 € 80 €	
Atraso en las verificaciones técnicas: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ hasta 30 minutos</li> <li>▪ de 30' a 1h00</li> <li>▪ por hora adicional</li> </ul>	37P2.3					15 € 30 € 15 €	
Ausencia en el seminario Iritrack o Sentinel	37P2.6					500 €	

Material o soporte no preinstalado	<b>37P2.7</b>						<b>Embarque rechazado</b>
Material o soporte no preinstalado	<b>37P2.8</b>					<b>150 €</b> Por material	
Máquina no conforme o no adaptada a las normas del rally	<b>37P2.10</b>		X				X
Presentación de documentos no originales, o que no están en regla	<b>37P3.3</b>		X				
Monto del reclamo	<b>38P1</b>					<b>160 \$</b>	
Depósito de granaría en caso de desmontaje: ▪ 2 tiempos ▪ 4 tiempos	<b>38P3</b>					<b>230 €</b> <b>460 €</b>	
Falta de equipamiento de supervivencia en la largada ▪ Para puesta en conformidad ▪ Más allá de 30' ▪ 1ª reincidencia ▪ 2ª reincidencia	<b>41P1.2</b>					<b>1'</b> Por minuto	
				X			X
				X			
▪ No uso de protecciones dorsales y abdominales en la totalidad del recorrido ▪ No presentación del casco en el control técnico	<b>41P2.1</b>		X		X		

# REGLAMENTO TÉCNICO

## PREÁMBULO

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

El conjunto de reglamentos técnicos FIM se puede consultar en el sitio: [www.fim.ch](http://www.fim.ch)

### F.I.M.:

Tel.: + 41.22.950.950.0 (Suiza)

**Responsable Técnico Motos / Cuadriciclos:** Gianfranco FERRETTI.

Tel.: +39 338 28 09 993 (Italia)

E-mail: [francoferretti.gian@libero.it](mailto:francoferretti.gian@libero.it)

## ART. 1 GRUPO 1 - ELITE

1) Este grupo comprende:

- ⇒ las máquinas "Enduro" de serie, producidas al menos en 100 ejemplares y que están certificadas por la FIM
- ⇒ las máquinas que derivan de motos de Enduro cuyas modificaciones y/o equipamiento no permiten ser considerados como máquinas de serie, producidas al menos en 15 ejemplares y que están certificadas por la FIM.

Deberá realizarse un pedido de certificación provisoria ante la FIM para el Dakar 2011, para las motos producidas al menos en 15 ejemplares y se someterá a un control del comisario técnico aceptado por ASO. Los constructores deben tomar contacto con el servicio deportivo del Dakar, antes del 1º de octubre de 2010.

2) **Motor:**

Los carters de origen se marcarán durante las verificaciones. Toda pérdida de marcación podrá tener penalidades que pueden llegar a la descalificación.

La preparación del motor es libre, a la excepción de los carters principales que deben ser estrictamente de origen.

**Las reparaciones son libres en curso de carrera en la parte superior del motor. La intervención en la parte baja del motor (interior de carters principales) se considerará como un cambio de motor.**

**Sólo se autorizará 2 cambios de motor, es decir 3 motores en total. Los motores podrán repararse durante la carrera a condición de conservar el carter del motor marcado en las verificaciones.**

**Una vez desmontado y reemplazado por un motor B, el montaje del motor A en la máquina contará por un cambio de motor, a mismo título que el reemplazo por un motor C.**

## ART. 2 GRUPOS 2.1 & 2.2 – SUPER PRODUCCIÓN

Este grupo comprende:

- ⇒ las máquinas derivadas de motos de Enduro cuyas modificaciones y/o equipamiento no permitan estar en grupo Maratón,
- ⇒ las máquinas de los pilotos que deseen cambiar piezas marcadas,
- ⇒ las máquinas que deban cambiar piezas en curso de la carrera
- ⇒ las máquinas de diseño libre, producidas en pequeña serie y que respondan a los siguientes criterios:

- **Cuadro:** material libre, **salvo el titanio** (posible descalificación).
- **Motor:** carters inferiores y cigüeñal proveniente de un motor de serie homologado en Maratón. Preparación libre. Las reparaciones son libres durante la carrera. **Sólo se autorizará 2 cambios de motor, es decir 3 motores en total. Los motores podrán repararse durante la carrera a condición de conservar el carter del motor marcado en las verificaciones.**  
**Una vez desmontado y reemplazado por un motor B, el montaje del motor A en la máquina contará por un cambio de motor, a mismo título que el reemplazo por un motor C.**

## ART. 3 GRUPOS 2.3 & 2.4 – MARATÓN

- 1) Máquinas "Enduro" de serie, producidas al menos en 100 ejemplares y certificadas por la FIM.
- 2) Las máquinas del grupo Maratón deben ser de origen, tales como las entrega el constructor para su primera puesta en circulación. Las máquinas deben estar íntegramente conformes al catálogo comercial en la serie del constructor y se venden normalmente en el comercio. El catálogo de reparación (manual de mantenimiento para el uso de concesionarios) original (no se aceptan fotocopias), y el certificado de homologación (con una línea roja) o todo otro documento de homologación con la circulación vial) deberán presentarse al mismo tiempo que la máquina, durante las verificaciones técnicas.
- 3) En el caso que el piloto no podría presentar las fichas de homologación en las verificaciones, su máquina sería irrevocablemente descalificada del Grupo Maratón y sería inscribirse entonces en el Grupo Súper Producción.
- 4) El motor debe ser de origen del tipo "homologado" con carburador y accesorios (alternador, arranque y sistema completo de encendido). Deberá mantener su construcción totalmente de origen, únicamente se autoriza el montaje de un radiador de aceite.
- 5) **El principio de esta clasificación es simple: está prohibido cambiar las piezas principales durante la competencia.**

**La clasificación Maratón recompensará a los pilotos que terminaron la competencia sin haber cambiado las siguientes piezas:**

- motor,
- cuadro,
- horquilla (fundas, tubos y T),
- brazo oscilante,
- carters centrales, cilindro(s), culata(s).

Estas piezas deberán ser estrictamente de origen. Y estarán marcadas nominativamente en las verificaciones técnicas. El reemplazo de uno de ellas o del motor durante la competencia alejará definitivamente al piloto de la clasificación Maratón, pero no le impedirá seguir figurando en la clasificación general de la competencia en el Grupo Súper Producción (a excepción del cuadro, por el cual la pena impuesta será la descalificación).

- 6) Las demás piezas podrán reemplazarse por piezas estándar en la serie del tipo considerado del constructor, pero no se suprimirán definitivamente (por ej.: carenado).
- 7) **Quedan libres:**
  - La presencia del contador y del cuentarrevoluciones, a condición que la ubicación se use para colocar accesorios de navegación y que el piloto pueda controlar la velocidad de la máquina.
  - El manillar con comandos, pontets y cables, embrague y frenos, si están referenciados en el catálogo constructor, así como la presencia del protector de manos. Si el diámetro del manillar es distinto al original, únicamente se aceptan las fijaciones comercializadas diseñadas para este tipo. Está prohibida toda modificación o mecanizado posteriores realizados en estas fijaciones.
  - El montaje de un amortiguador de dirección.
  - La presencia de rejillas protege faros.
  - El faro y la luz trasera (bajo reserva de estar conformes con el reglamento).
  - Los neumáticos.
  - La transmisión secundaria (piñón, corona, cadena). Únicamente se podrá cambiar el ancho de la cadena, el paso permanece idéntico.
  - Las bujías.
  - Las plaquetas o protecciones de frenos, pequeños tubos y el líquido hidráulico.
  - El(los) tanque(s) de combustible y de agua bebible (y no de refrigeración de motor).
  - El elemento filtrante. Conservando la caja y el sistema de origen en su ubicación de origen. La toma de aire es libre. Puede desplazarse.

- La silla.
- Supresión de luces intermitentes y de un retrovisor, si son dos.
- El porta equipajes.
- La zapata de protección motor.
- La presencia de horcas y frenos delanteros.
- La elección del amortiguador.
- Los resortes de la horquilla (fundas, tubos y T de horquilla deberán ser originales). Regulaciones internas libres.
- Las palancas de patilla.
- La dimensión del reposa pie (si están referenciados para el constructor).
- La dimensión del pedal de freno (si están referenciadas para el constructor).
- El refuerzo del Kick de origen.
- La modificación del circuito eléctrico para la implantación de la luz trasera anti-neblina.
- Las ruedas: se pueden cambiar las llantas y radios por piezas de tipo reforzado, sabiendo que el cubo de la llanta debe ser el de origen.
- Rueda delantera: para las motos equipadas con una rueda delantera, de diámetro 19, se puede adaptar una rueda de diámetro 21, con el cubo y el ancho de la rueda de origen.
- Rueda trasera: para las motos equipadas con una rueda trasera, de diámetro 17, se puede adaptar una rueda de diámetro 18, con el cubo y el ancho de la rueda de origen.

**8)** Estas máquinas deberán responder como las demás categorías, a las normas de seguridad de la competencia y estar conformes con el Código vial (alarma sonora, retrovisor).

Si el motor lo puede y si la predisposición existe en el modelo de base, los pilotos están autorizados además del arranque eléctrico existente, a agregar un Kick starter para el encendido. Dichas piezas deberán figurar en el catálogo del Constructor.

Después del informe de los Comisarios Técnicos, el Jurado se reserva el derecho de aceptar o no una máquina en este grupo.

Están prohibidas las modificaciones no explícitamente autorizadas.

**9) Está prohibido:**

- Toda modificación que aumente el resultado del motor, embrague, transmisión primaria. Debe conservarse el sistema de enfriado en su integridad y el sistema de encendido original.
- Todas las modificaciones realizadas en el circuito eléctrico que no se precisen en el capítulo "libre".
- Todas las modificaciones del sistema de frenado que no se precisen en el capítulo "libre".
- Toda modificación o refuerzo en todo o en parte del cuadro, así como todo cambio de material, salvo los refuerzos destinados a soportar un refuerzo adicional o un porta equipajes.
- Todo cambio de material en alguna pieza (inclusive las que figuren en el catálogo del constructor) que no correspondería a la que efectivamente se montó de origen en el modelo presentado. Si el año de referencia no es el que corresponde a la primera fecha de puesta en circulación indicada en la tarjeta gris, pero la que dio el Constructor con sus n° de serie.
- Todo cambio de estética, desmontaje o retiro de piezas, accesorios o de equipamiento que no sean los que están precisados en el capítulo "libre".

**10) Nota:** Los Comisarios técnicos podrán solicitar piezas con fines de peritaje y esto en todo momento de la competencia.

## ART. 4 GRUPO 3 - CUADRICICLOS

1) Los cuatriciclos deben en todos los puntos, estar conformes con el Artículo 01.83 del Reglamento técnico FIM de los Rallys TT.

Se autorizan los cuatriciclos a 4 tiempos, de 2 o 4 ruedas motoras independientes.

Se permiten todas las mejoras técnicas.

2) **Motor:**

**Preparación libre.** Las reparaciones son libres en curso de la carrera. Sólo se autorizará 2 cambios de motor, es decir 3 motores en total. Los motores podrán repararse durante la carrera a condición de conservar el carter del motor marcado en las verificaciones.

Una vez desmontado y reemplazado por un motor B, el montaje del motor A en la máquina contará por un cambio de motor, al igual que el reemplazo por un motor C.

3) La máquina debe estar en perfecto estado técnicamente, estar matriculada para poder andar en las rutas abiertas a la circulación, estar equipada con un cortacircuitos ligado al piloto durante todo desplazamiento de la máquina motor en marcha y con una estructura de cinchas cruzadas o un entramado metálico entre las ruedas.

4) La transmisión equipada con una cadena deberá tener (en la parte inferior) un cebo o un carter que proteja la corona y los discos de freno.

5) Se debe instalar una barra de protección de cada lado de la máquina, para evitar el encastre de los cuatriciclos. El diámetro debe ser de 25 mm como mínimo.

Una estructura de cinchas cruzadas o un entramado metálico debe tapar la apertura entre las ruedas y la barra lateral para impedir que los pies del piloto no toquen el suelo accidentalmente.

Las barras delanteras y traseras deben estar en conformidad con el Diagrama Q Reglamento Técnico de Enduro y Rally FIM.

## ART. 5 SISTEMA DE ESCAPE Y SILENCIADOR

1) Incluso cuando las prescripciones particulares de una categoría autoricen el reemplazo del silenciador original o del escape completo, las motos que participan en una competencia en ruta abierta siempre deben tener un silenciador de escape, conforme a las reglamentaciones de los países que recorren durante la competencia.

2) El posicionamiento y la forma geométrica del sistema deberán estar conformes con las prescripciones técnicas de la F.I.M. de la disciplina. Además, se deberá prever una protección eficaz para que los caños calientes no puedan causar quemaduras.

3) El sistema de escape no debe tener un carácter provisorio. Los gases del escape sólo podrán salir en el extremo del sistema. Las piezas del cuadro no deben usarse para la evacuación de los gases del escape.

4) Toda irregularidad llevará a la negativa de largada hasta su puesta en conformidad.

5) El incumplimiento de los límites de nivel sonoro (máximo 96dB/A, medido en 13 m/seg durante las verificaciones y 98 dB/A durante el rally) tendrá las siguientes penalizaciones (Art. 79.11 del Reglamento Técnico de Enduro):

- 1ª infracción: 15 minutos
- 2ª infracción: 1h00
- 3ª infracción: Descalificación.

## ART. 6 EQUIPAMIENTO LUMINOSO Y ACCESORIOS

- 1) En todos los puntos deberá estar conforme con el Acuerdo Internacional de la circulación vial.
- 2) Cada máquina deberá estar equipada al menos con:
  - un faro,
  - una luz trasera homologada con la luz de freno,
  - una luz roja antineblina de 21W mínimo, de dimensiones 140 x 70mm o de varias luces con superficie equivalente (se aconseja lámpara de yodo),
  - un aparato sonoro 90 Db mínimo,
  - un retrovisor,
  - un tanque fijo rígido de 3 litros de agua (más 2 litros en móvil).
- 3) Cada cuadríciclo deberá estar equipado con un cortacircuito de seguridad, sin ningún sistema de neutralización. Dicho cortocircuitos deberá estar unido permanentemente al piloto. Al largar cada etapa y a lo largo de todo el recorrido se realizarán controles. En caso de infracción, los Comisarios deportivos aplicarán penalizaciones que van desde la negativa de la largada a la descalificación.
- 4) El(los) faro(s) y la(s) luces traseras rojas deberán imperativamente mantenerse encendidas durante el desarrollo completo de la competencia, esto para facilitar las maniobras de adelantamiento de los competidores o de los vehículos de la organización. La falta de éstos tendrá penalizaciones horarias. Todos los pilotos deberán estar equipados de piezas de repuesto.

## ART. 7 MARCACIÓN

### 7P1 GENERALIDADES

#### 1) En todas las categorías: el cuadro, el motor y el motor de repuesto.

La máquina y el piloto están asociados con un número de carrera y se identifican con una marcación durante las verificaciones técnicas. Estos 3 elementos son indisolubles durante toda la duración de la competencia.

Se consideran cuadros a todas las partes soldadas que rodean al motor y que soportan la columna de dirección y el anclaje de suspensión trasera. El cuadro y el carter motor, ya marcados durante las verificaciones de largada, o las demás piezas, podrán recibir en todo momento marcaciones específicas.

2) Todo fraude constatado y especialmente el hecho de presentar como intactas marcas de identificación retocadas, lleva también a la descalificación de piloto o del equipo que habría ayudado o facilitado la realización de la infracción, esto sin prejuzgar sanciones más graves que podrán solicitarse a la FMN a la cual pertenece el piloto o el cómplice.

3) Todo cambio de motor deberá señalarse a la Dirección de la carrera o al Comisario Técnico, como máximo a las 21h00 en el bivouac, bajo pena de penalización de 15'.

4) En la clasificación Maratón, se marcará el motor completo (original) montado en la máquina. Se realizarán otras marcas en:

- horquilla (fundas, tubos y T),
- brazo oscilante,

### 7P2 GRUPO DE ELITE

1) Antes de las verificaciones técnicas, los pilotos del Grupo Elite deberán prever el paso de cables de precintado en el bulón de fijación del motor sobre el cuadro (los 2 bulones, en caso de doble soporte), bajo pena de penalización de 150 €.

2) Los carters principales de origen se marcarán con un sticker durante las verificaciones.

3) El piloto es responsable de la perennidad del precintado y de las marcaciones. Toda marcación perdida tendrá una penalización según la decisión del Jurado Internacional.

# 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](http://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 13 000 € (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 sobrepasar 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 SEGURO MARÍTIMO

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 suscripta 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](http://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 AVIÓN – 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 espórsors, 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](http://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](mailto: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 TDCOM les 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 la obligación de su buen 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 41P1, 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](mailto: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 gestionarlos con 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 regulados 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. sobre el rally (por un desperfecto o pérdida del primero), 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 buen 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](mailto: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](mailto: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 el la inscripción del vehículo asistencia o 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](mailto: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](mailto: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](http://www.dakar.com)

## ANEXO 5 – COBERTURA IMÁGEN

1) Para permitir mayor difusión y promoción del 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 espónsors, 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 espónsor o tercerizador y el producto, la marca o el nombre comercial del tercero sin autorización expresa del corredor, espónsor 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](mailto:asotv@aso.fr)**

## ANEXO 6 – CÁMARAS EMBARCADAS

<b>CÁMARA EMBARCADA "RÉCORD MOTO"</b>					
Productos	Cant	Peso unitario (Kg)	Peso Total (Kg)	Dimensiones Unitarias L x l x h (mm)	Potencia necesaria (Volt x Amp = Watt)
<b>Cámara + Cable</b>	1	0,360	0,360	-	12 x 0,2 = 2,4
<b>Soporte Cámara</b>	1	0,300	0,300	-	
<b>Grabador + Telecontrol</b>	1	0,500	0,500	95 x 43 x 107	12 x 0,6 = 7,2
<b>Timer</b>	1	0,300	0,300	-	12 x 0,3 = 3,6
<b>Micro</b>	2	0,100	0,200	-	
<b>Pre ampli audio</b>	1	0,600	0,600		12 x 0,1 = 1,2
<b>Valija</b>					
<b>Total</b>			2,26		12 x 1,2 = 14,4
<b>Resumen "Moto Record":</b>					
Una cámara con su soporte (fijada en el casco o la moto) + 2 micros + un grabador (con un timer de programación de puesta en marcha), un pre-ampli audio instalados en el piloto si la cámara está en el casco, en la moto si la cámara está también en la moto. Peso total (aprox.) : 2,3 Kg Consumo : 12 Volt / 2 Amp. / 24 Watt					
<b>CÁMARA EMBARCADA "HF" MOTO</b>					
Productos	Cant	Peso unitario (Kg)	Peso Total (Kg)	Dimensiones Unitarias L x l x h (mm)	Potencia necesaria (Volt x Amp = Watt)
<b>Cámara + Cable</b>	1	0,360	0,360		12 x 0,2 = 2,4
<b>Soporte Cámara</b>	1	0,300	0,300		-
<b>Micro</b>	2	0,100	0,200	-	-
<b>Pre ampli audio</b>	1	0,600	0,600	-	12 x 0,1 = 1,2
<b>Emisor</b>	1	0,400	0,400		12 x 700 = 8,4
<b>Antenas + cable HF</b>	1	0,200	0,200		
<b>Total</b>			2,06		12 x 1 = 12
<b>Resumen "Moto HF":</b>					
Una cámara con su soporte + 2 micros + un pre ampli audio + un emisor + una antena y un cable HF. Peso total (aprox.) 2,0 Kg Consumo : 12 Volt / 1,5 Amp. / 18 Watt					
Nota: Si los constructores no pueden proponer la energía necesaria para la alimentación de los sistemas embarcados, se deberá prever agregar una batería de litio. Peso: 0,530 Kg Dimensiones: 135(mm) x 60(mm) x 40(mm)					

## 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 ASISTENCIAS

## 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 semiremolques.
  - 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 pedir 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 penalidades 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,
- el personal de la organización.

2) Toda incivilidad constatada dará lugar a una penalidad 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 penalidades que llegan 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 penalidades 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 penalidades que llegan 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) Todo sobrepaso de velocidad en una misma zona será considerado como una infracción. Una infracción es uno o varios adelantamientos en una misma zona de control. Un adelantamiento de velocidad en otra zona de control tendrá una segunda infracción.
- 3) Todo sobrepaso de 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.

Todo sobrepaso superior a 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 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 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 inscripta 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),

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 penalidades 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 brindase 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](http://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.