

# THE ODYSSEY



▶ ASUNCIÓN  
▶ LA PAZ  
▶ BUENOS AIRES  
JANUARY 2<sup>ND</sup> - 14<sup>TH</sup>



REGLAMENTO MOTO - CUADRICICLO



## ÍNDICE

**CAMBIOS DAKAR 2016 → Dakar 2017**

**CAMBIOS Versión Julio → Noviembre**

El Reglamento Particular, el Reglamento Técnico, el Reglamento Asistencia así como los Anexos que forman la totalidad del Reglamento Moto - Cuadriciclos del Dakar nº 39.

### REGLAMENTO PARTICULAR

#### 1P DEFINICIONES

- 1P1 Comité de Organización
- 1P2 Programa de la Competencia
- 1P3 Tableros
- 1P4 Servicio Competidores

#### 2P INSCRIPCIÓN

#### 3P TERMINOLOGÍA

#### 4P REGLAMENTACIÓN

- 4P1 Generalidades
- 4P2 Litigios

#### 5P MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO - ADITIVOS

#### 6P APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS REGLAMENTOS

#### 7P MÁQUINAS QUE SE ADMITEN

- 7P1 Condiciones generales de admisión
- 7P2 Grupos y Clases
- 7P3 Definiciones de los grupos y categorías

#### 8P PILOTOS

#### 9P OFICIALES

- 9P1 Lista de Oficiales
- 9P2 Encargados de Relaciones con los Pilotos

#### 10P INSCRIPCIONES

- 10P1 Generalidades
- 10P2 Pedido de inscripción
- 10P3 Negativa de largada
- 10P4 Anulación o prórroga de la Competencia

#### 11P IDENTIFICACIÓN

#### 12P PUBLICIDAD

- 12P1 Generalidades
- 12P2 Color de las matrículas números y publicidad

#### 13P ATRIBUCIÓN DE LOS NÚMEROS DE CARRERA

#### 14P PRIORIDAD DE PILOTOS

- 14P1 Generalidades

#### 14P2 Lista provisoria de Pilotos Élite A.S.O.

#### 15P ORDEN DE LARGADA

- 15P1 Generalidades
- 15P2 Orden de largada
- 15P3 Reposicionamiento

#### 16P ROAD BOOK Y NAVEGACIÓN - GENERALIDADES

#### 17P ROAD BOOK

- 17P1 Léxico Road Book
- 17P2 Road Book

#### 18P ITINERARIO OFICIAL

- 18P1 Generalidades
- 18P2 Etapa del "Paso Podio"
- 18P3 Zonas "Público"

### 18P4 1ª Etapa

#### 19P FUNCIONAMIENTO DEL GPS

- 19P1 Generalidades
- 19P2 Penalizaciones por Way Points faltantes
- 19P3 Navegación

#### 20P DESBLOQUEO DEL GPS

#### 21P ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD - DEFINICIÓN

#### 22P PROCEDIMIENTO DE CONTROL

#### 23P CIRCULACIÓN - VELOCIDAD

- 23P1 Generalidades
- 23P2 Cruce de Zonas de Control de Velocidad
- 23P3 Impulso
- 23P4 Límites de velocidad - Sectores de Enlaces
- 23P5 Límites de velocidad - Control de Paso (DZ + FZ)

#### 24P ACCIDENTE / ABANDONO

- 24P1 Accidente
- 24P2 Asistencia en caso de accidente de otro Piloto / Competidor
- 24P3 Abandono / Descalificación
- 24P4 Cierre de la pista
- 24P5 Repatriación de las Máquinas
- 24P6 Máquina dañada

#### 25P CÓDIGO DE MANEJO

- 25P1 Función Sentinel del GPS
- 25P2 Código de manejo
- 25P3 Teléfono satelital / GSM / Tableta táctil / Reloj GPS
- 25P4 Medios Radios y transmisiones
- 25P5 Iritrack, **Smalltrack**
- 25P6 Cámaras embarcadas

#### 26P RECONOCIMIENTOS Y APERTURA DEL RECORRIDO

- 26P1 Reconocimientos
- 26P2 Apertura del recorrido

#### 27P ASISTENCIA Y ABASTECIMIENTOS

- 27P1 Generalidades
- 27P2 Etapa Maratón Moto - Quad
- 27P3 Asistencia autorizada
- 27P4 Penalización por asistencia prohibida
- 27P5 Team Manager Dakar
- 27P6 Avión Team
- 27P7 Combustible - Abastecimiento - Autonomía

#### 28P SEGUROS

- 28P1 Asistencia / Repatriación
- 28P2 Responsabilidad Civil
- 28P3 Seguro Individual Accidentes

#### 29P FICHA DE MARCACIÓN

#### 30P ZONAS DE CONTROL

#### 31P CONTROLES HORARIOS

- 31P1 Generalidades

- 31P2 Demora en el CH de Largada de Etapa
- 31P3 Demora en el CH de Largada de un Sector Selectivo
- 31P4 Tiempo Máximo / Tiempo Impartido
- 31P5 Sobrepasar el Tiempo Máximo Autorizado en el CH de Llegada de Etapa
- 31P6 Sobrepasar el Tiempo Máximo Autorizado en el día de descanso
- 31P7 Interviews
- 32P CONTROLES DE PASO**
- 32P1 Generalidades
- 32P2 Hora de Cierre de los Controles de Paso
- 32P3 Cierre de los Controles de Paso
- 33P SECTORES SELECTIVOS**
- 33P1 Generalidades
- 33P2 Interrupción de Sector Selectivo
- 33P3 Seguridad
- 33P4 Neutralización de un Sector Selectivo
- 33P5 Descuento de tiempo
- 34P REAGRUPAMIENTO**
- 35P SEÑALIZACIÓN DE LOS CONTROLES**
- 36P PARQUE CERRADO**
- 36P1 Generalidades
- 36P2 Especificidades
- 37P VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS**
- 37P1 Generalidades
- 37P2 Verificaciones Administrativas y Técnicas en Asunción (Paraguay)
- 37P3 Obligaciones administrativas
- 37P4 Challenge "Malles Motos" (Baúles Motos)
- 38P RECLAMOS - LLAMADOS**
- 39P CLASIFICACIONES**
- 39P1 Generalidades
- 39P2 Clasificaciones
- 40P LISTA DE PREMIOS**
- 40P1 Clasificación General
- 40P2 Clasificaciones grupos y clases
- 40P3 Clasificaciones diversas
- 41P SEGURIDAD DE LOS PILOTOS**
- 41P1 Equipamiento de supervivencia
- 41P2 Vestimenta y cascos
- 41P3 Depósito de garantía - Carta de compromiso
- 42P PENALIZACIONES**

## REGLAMENTO TÉCNICO

- T1 GRUPO 1 - ÉLITE A.S.O.**
- T2 GRUPO 2.1 - SÚPER PRODUCCIÓN**
- T3 GRUPO 2.2 - MARATÓN**
- T4 GRUPO 3 - QUADS**
- T5 SISTEMA DE ESCAPE Y SILENCIADORES**
- T6 EQUIPOS LUMINOSOS Y ACCESORIOS**
- T7 MARCADO**
- T7P1 Generalidades
- T7P2 Grupo Pilotos Élite A.S.O.

## 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 / Smalltrack
- 3.3 Teléfono / Equipamiento de seguridad
- 3.4 Equipamiento GPS
- 3.5 Función Sentinel del GPS
- 3.6 Tripy (asistencias)
- 3.7 E-track (asistencias)
- 4 MARCA DAKAR**
- 5 COBERTURA IMÁGEN**
- 6 CÁMARAS EMBARCADAS**
- 7 DAKAR SERVICE CENTER**
- 8 LÉXICO ROAD BOOK (ART.17P1)**

## REGLAMENTO ASISTENCIA

- AI REGLAMENTO DEPORTIVO**
- A1 VEHÍCULOS ADMITIDOS**
- A2 EQUIPOS**
- A3 BRIEFING ASISTENCIA**
- A4 INSCRIPCIÓN ASISTENCIA**
- A5 IDENTIFICACIÓN**
- A6 ATRIBUCIÓN DE LOS NÚMEROS & ORDEN DE LARGADA**
- A6.1 Atribución de los números
- A6.2 Orden de largada
- A7 MARCACIÓN / TRIPY**
- A7.1 Generalidades
- A7.2 Tripy
- A8 ROAD BOOK / ITINERARIO**
- A8.1 Road Book
- A8.2 Itinerario
- A9 CÓDIGO DE MANEJO (ASISTENCIA)**
- A9.1 Comportamiento General
- A9.2 Accidente
- A9.3 Formalidades aduaneras
- A10 CIRCULACIÓN / VELOCIDAD**
- A10.1 Velocidad - Zonas de Control de Velocidad
- A10.2 Velocidad máxima
- A10.3 Velocidad Bivouac / Ciudades Etapas
- A11 ASISTENCIA**
- A11.1 Generalidades
- A11.2 Penalizaciones por asistencia prohibida
- A12 SEGUROS**
- A13 PUBLICIDAD**
- A14 VERIFICACIONES**
- A14.1 Verificaciones Administrativas
- A14.2 Verificaciones Técnicas
- A15 SEGURIDAD DE LOS EQUIPOS**
- A15.1 Equipamiento de supervivencia
- A15.2 Abandono
- A15.3 Cinturón / Arnés
- A16 ACCESORIOS Y NAVEGACIÓN**
- A16.1 Teléfonos satelitales
- A16.2 Radios
- A16.3 Medios satelitales

# REGLAMENTO PARTICULAR

**Advertencia:**

En cualquier caso, la versión francesa es la versión oficial del reglamento. Las traducciones en inglés y en español están editadas para facilitar la preparación de los Competidores, por lo tanto, en caso de litigio con las traducciones e interpretaciones, sólo se considerará y aplicará la versión francesa.

## 1P DEFINICIONES

### 1P1 COMITÉ DE ORGANIZACIÓN

Director de la Organización:	Etienne LAVIGNE
Director Deportivo:	Marc COMA
Coordinador Deportivo:	Tiziano SIVIERO
Coordinador Relaciones Competición y Competidores:	Xavier GAVORY
Responsable de la Logística:	Thomas CERF-MAYER
Coordinador Seguridad:	Francisco ROMERO
Presidente del A.S.A. del Paris Dakar:	Etienne LAVIGNE

### 1P2 PROGRAMA DE LA COMPETENCIA

15 de Mayo de 2016	Apertura de la recepción de las solicitudes de candidatura.
15 de Julio de 2016	Cierre de las inscripciones Motos / Cuadriciclos.
1º de Noviembre de 2016	Fin de la recepción de las solicitudes de candidatura y cierre de las inscripciones.
24 y 25 de Noviembre de 2016	Embarque de vehículos en <b>Le Havre</b> (vehículos de carrera y asistencia). Instalación de materiales de seguridad (Iritrack, <b>Smalltrack</b> , GPS, Sentinel, Etrack, Tripy). Verificaciones Técnicas de los Vehículos de Asistencia.
28 y 29 de Diciembre de 2016	Recuperación de los vehículos en el puerto de Zárate en Argentina
30/12/16 – 01/01/17	Verificaciones Administrativas en CONMEBOL y Técnicas en la Base Ñu Guazú en Asunción (Paraguay), luego colocación en Parque Cerrado en Costa Nera.
30 de Diciembre de 2016	<b>08h30-11h00</b> Recuperación de material de seguridad (sólo para los pilotos sud americanos)
31 de Diciembre de 2016	<b>14h00 – 18h00</b> Verificaciones administrativas y Técnicas
1º de Enero de 2017	<b>07h00 - 18h00</b> Verificaciones administrativas y Técnicas
1º de enero de 2017	<b>08h00 - 11h00</b> Verificaciones administrativas y Técnicas
	Briefing Asistencia ( <i>la hora y el lugar se comunicarán por Aditivo</i> )
	<b>14h00 – 15h00</b> Briefing Carrera en Teatro Municipal
	( <i>si se modifica, el nuevo horario se comunicará por Aditivo</i> )
	<b>17h00 – 22h00</b> Podium en <b>Costa Nera</b>
	( <i>si se modifica, el nuevo horario se comunicará por Aditivo</i> )
2 de enero de 2017	Largada 1ª Etapa: Asunción – Resistencia
8 de enero de 2017	Día de descanso en La Paz (Bolivia)
14 de enero de 2017	Última Etapa: Rio Cuarto – Buenos Aires
14 de enero de 2017	<b>15h00 – 22h00:</b> Podio Llegada y entrega de premios en Buenos Aires
	( <i>si se modifica, el nuevo horario se comunicará por Aditivo</i> )

### 1P3 TABLEROS

Toda la información Competidores, clasificación y notas de apertura, decisiones, documentos oficiales, Aditivos, notificaciones, penalidades, etc. podrán ser consultados en los siguientes lugares:

- En Asunción en CONMEBOL: En la sala de espera de las Verificaciones Administrativas, los días 30 y 31 de Diciembre y 1 de Enero de 2017;
- En Argentina y en Bolivia, en el Bivouac: del 2 al 13 de enero de 2017, todos los documentos firmados por los Oficiales se publicarán únicamente en el Tablero Oficial en la carpa de los Oficiales.

- En Buenos Aires: el 14 de Enero de 2017, se colocará la Clasificación Provisoria en la zona del Servicio Competidores *(la hora se comunicará por Aditivo)*;  
Pasado un plazo de 30 minutos, la Clasificación Provisoria será OFICIAL.  
El Parque Cerrado abrirá a partir de 15h00.

La lista de los pilotos autorizados a largar se colocará al salir del Briefing y en la entrada del Parque Cerrado en Costa Nera, en Asunción el 1 de enero de 2017 a las 15h00

Los Competidores tendrán la posibilidad de consultar todos los DOCUMENTOS DEPORTIVOS OFICIALES en línea. Se comunicará el medio de acceso por email a la totalidad de los competidores el 30 de diciembre de 2016.

#### 1P4 SERVICIO COMPETIDORES

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

A.S.O. – Servicio Competidores – A.S.A. del Paris Dakar

Xavier GAVORY, Coordinador Relaciones Competidores y Competición

Víctor ALVAREZ ESTEBAN, Anaïs BROUILLET, Nelly PAVÉE, Audrey WARION.

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 Amaury Sport Organisation (A.S.O. en lo sucesivo llamado el Organizador) el 39º Rally Todo Terreno Maratón Dakar, denominado para el 2017: **"Dakar Paraguay - Bolivia - Argentina"**, competencia internacional que se disputará **del 2 de enero al 14 de enero de 2017**, 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: **Paraguay (FEPAM), Bolivia (FMB) y Argentina (CAMOD).**

**Visa de Organización otorgada por la FFM (Federación Francesa de Motociclismo) (FMN):**

Nº 1

Para facilitar la comprensión de los Pilotos, los reglamentos están traducidos en inglés y en español. En caso de discrepancia con respecto a la interpretación de los distintos documentos y otras publicaciones del Organizador, **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

a) La asistencia se define por el trabajo sin restricción sobre un vehículo de carrera, o uno de sus elementos, incluso desmontado y/o la proximidad física de una persona(s) a proximidad de un vehículo de competencia.

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

- 1ª infracción: 6 horas,
- 2ª infracción: Descalificación.

### 3) Bivouac (Salvo Maratón)

a) Lugar ubicado entre los Controles Horarios de Llegada y de Largada de Etapa donde se agrupan todos los Pilotos, está localizado en el Road Book, con asistencia libre entre los Pilotos / 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 el Organizador, así como a los representantes de los poderes públicos locales.

b) Después de haber marcado en el CH de Llegada de Etapa, el Piloto o todo miembro del equipo podrá sacar la Máquina del Bivouac para abastecerla, lavarla, ir al hotel o efectuar pruebas técnicas, en un radio de 30 km del Bivouac.

Durante estas pruebas, el Iritrack y el Smalltrack deberán estar encendidos, bajo pena de ser penalizado según la decisión del Jurado Internacional. Todas estas pruebas deben realizarse fuera del recorrido de Sectores Selectivos.

c) 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. La velocidad en el Bivouac está limitada a 20km/h.

d) Se prohíbe la presencia de Motos / cuadríciclos en la zona de comedor, esto podrá acarrear una penalización de 300 € por infracción constatada.

e) Está totalmente prohibido a los Pilotos del 39° Dakar de desplegar, fuera de los espacios concedidos en la zona del Bivouac, cualquier soporte de visibilidad. Está también expresamente prohibido proceder a operaciones de distribución (que sea de forma gratuita o pagadora) de cualquier producto dentro del Bivouac.

Para cualquier otra operación promocional, el Piloto debe pedir el acuerdo previo y escrito del Organizador.

#### 4) Briefing

a) El Briefing será dirigido cada día por el delegado del Organizador. El Director de Carrera participa al Briefing.

Se detallarán las informaciones sobre la seguridad y el recorrido (modificaciones del Road Book). Estas informaciones se colocarán en el tablero oficial, después del Briefing.

b) Se realizará un Briefing general « Carrera » el 1 de Enero de 2017, a las 14h00 en el Teatro Municipal en Asunción. Se detallarán las informaciones sobre la seguridad y el recorrido. Estas informaciones, fechadas y firmadas por el Director de Carrera, se colocarán en el tablero oficial.

Es obligatoria la presencia de al menos un miembro de cada Equipo Carrera y Asistencia (se controlará mediante firma), bajo pena de multa de 500€ (penalizaciones Art 45.P).

c) A partir de la primera Etapa, se realizará un Briefing en el Bivouac, cada noche a las 20h00 (salvo caso particular indicado en el Timing), en "El Central". Se recomienda la presencia del Piloto. En las vísperas de los pasos fronterizos y en el día de descanso, el Briefing se realizará a las 19h00. Después del Briefing, se colocará un resumen en los tableros oficiales que tendrá las informaciones importantes (modificaciones del Road Book) y el código GPS de la Etapa del día siguiente.

#### El HUB del bivouac: "EL CENTRAL"

Dentro de este espacio, están a su disposición:

- El Servicio Competidores hasta las 23h00 (después traslado a la carpa de los Oficiales);
- El despachante de aduana WAIVER de las 16h00 a las 20h00;
- La agencia de viajes VSO;
- El Briefing.

#### 5) Ficha de Marcación

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

#### 6) CH

Control Horario (ver Artículo 31P). Si los Controles Horarios de Llegada de Etapa y de Largada de la Etapa siguiente son acoplados; no podrán ser alejados, para la Llegada de un Sector Selectivo de más de 5 km del centro del Bivouac y para la Largada del día siguiente de más de 10 km del centro del Bivouac.

### 7) Competidor

Término específico para la categoría Auto / Camión. No se aplica a la categoría Moto / Cuadríciclo. Reemplazado por "Piloto".

### 8) CP (Control de Paso) / CPs (Control de Paso Seguridad) / CPLs (Control de Paso Seguridad Enlace)

Zona de control donde los Comisarios sellarán la Ficha de Marcación y que debe ser obligatoriamente un WPM, un WPE, **un WPC** o un WPS.

### 9) Descalificación

Sanción decidida por el Jurado Internacional después de una infracción grave a los Reglamentos.

### 10) Duración de una Competencia

La Competencia comienza con las Verificaciones Administrativas y Técnicas (incluidas, las Verificaciones al embarque de los Vehículos), incluye el Rally, y se termina con la caducidad de uno de los siguientes plazos, el que sea el más tardío:

- plazo de reclamo o de recurso o fin de audición por el Jurado Internacional;
- fin de las verificaciones técnicas después de terminar la Competencia, hechas en conformidad con el Código Deportivo;
- fin de la entrega de premios, del podio y después de la apertura del Parque Cerrado.

### 11) DZ

Inicio de una Zona de Control de Velocidad **indicada en el Road Book**, 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 Way Point que da fe.

### 12) Competencia

Está considerada como "Competencia", **el 39° Rally Dakar llamado para el 2017: "Dakar Paraguay - Bolivia - Argentina"**.

### 13) Etapa

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

### 14) Etapa Maratón Moto - Cuadríciclo

Etapa de dos días sin ningún Vehículo de Asistencia y sin ningún miembro del Equipo / de Asistencia. **Está PROHIBIDA la asistencia exterior.**

Se autoriza la asistencia entre Pilotos Moto - Cuadríciclo que siguen en carrera.

El Bivouac de la Etapa Maratón está dentro de un espacio definido y delimitado por el Organizador, o dentro de un sitio cerrado como un estadio, gimnasio, etc. Está prohibida cualquier salida del Piloto y/o de la Máquina.

- 15) **FMN:** Federación Motociclista Nacional.  
**FMNR:** Federación Motociclista Nacional Organizadora.

### 16) FZ

Fin de una Zona de Control de Velocidad materializada con un WPE.

### 17) Impulso (Zona de Control de Velocidad)

Conforme al modo de funcionamiento permanente del GPS, se registra un impulso en el GPS.

Se registra un impulso cada 150 metros en la totalidad de los Sectores Selectivos y cada 500 metros en los Sectores de Enlaces salvo en las Zonas de Velocidad de la Ciudad, que se mantienen a 150 metros.

### 18) Infracción – (Zona de Control de Velocidad)

Una infracción está constituida por uno o varios excesos en una misma Zona de Control de Velocidad, definida por una DZ y una FZ. La segunda infracción intervendrá durante uno o varios excesos dentro de una nueva Zona de Control de Velocidad.



En caso de reincidencia durante la Competencia, la 3ª infracción (en 3 zonas diferentes) puede acarrear para todos los Pilotos, penalizaciones que llegan a la Descalificación, en función de los excesos señalados.

Una Zona de Control de Velocidad compuesta por 2 secciones sucesivas con 2 velocidades máximas distintas, será considerada como una sola y única Zona de Control de Velocidad.

#### **19) Itinerario oficial**

Representado por el paso por cada Way Point que figure en el Road Book (WPV, WPM, WPE, **WPC**, WPS, DZ, FZ, CP y **CH**).

#### **20) Adaptación con una Competencia Auto - Camión**

La diferencia entre la última Moto o cuadriciclo y el primer Auto deberá ser como mínimo de 30 minutos a partir de la primera Etapa que incluya un Sector Selectivo de más de 20 km.

#### **21) Máquina**

Designa el vehículo (Moto o cuadriciclo) inscripto en el Evento, que haya pasado las verificaciones técnicas, y que cumpla los requerimientos definidos en el presente Reglamento Particular.

#### **22) Malles Moto (Challenge Baúles Moto)**

Challenge creado para los Pilotos Moto y Cuadruciclo sin NINGUNA FORMA DE ASISTENCIA.

**Está reservado para los 20 primeros inscriptos a este Challenge.**

Un Piloto acompañado por una persona inscripta en carrera y/o Asistencia / Prensa no puede participar de este Challenge.

#### **23) Neutralización**

Tiempo durante el cual la Dirección de la Carrera para a los Pilotos o Sector con tiempo impartido pero no cronometrado entre dos Sectores Selectivos.

#### **24) Nota de Información**

Se trata de informaciones comunicadas por los Organizadores y/o por la Dirección de la Carrera a los Pilotos. Dicha nota se pondrá a disposición de los Pilotos en los mejores plazos. Una nota de información no puede modificar el Reglamento.

#### **25) Oficiales**

El Director de la Carrera, el/los Director(es) Adjunto(s) de la Carrera, el Presidente del Jurado Internacional, los miembros del Jurado Internacional, los Comisarios Técnicos y el/los Encargado(s) de Relaciones Competidores son considerados como "Oficiales".

#### **26) Parque Cerrado**

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

#### **27) Recorrido**

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

El recorrido se divide en Etapas, incluye cada una uno o varios Sectores Selectivos cronometrados, unidos con Sectores de Enlaces.

#### **28) PCO/PC Carrera**

Puesto de Coordinación Operativa de la Carrera (deportivo y seguridad) y gestión de los medios de intervención. El PCO será operativo las 24 horas del día.

#### **29) 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 Piloto penalizado continuar en condiciones normales de competencia, pero ser sancionado al mismo tiempo.

b) La Penalización Fija es un tiempo dado que se agrega a las penalizaciones ya impuestas al Piloto.

c) La Penalización Fija puede tener un valor diferente para cada Sector Selectivo, Sector de Enlace, calculada en función del perfil y de la dificultad de cada uno de estos.

d) El tiempo total afectado al Competidor por la aplicación de la Penalización Fija, para cada Etapa, se calculará sumando el Tiempo Máximo Autorizado del Sector Selectivo o del/de los Sector(es) de Enlace(s) de la Etapa no realizada, más la Penalización Fija del día del/de los sector(es) faltante(s), así como de eventuales Controles de Paso faltantes.

### 30) Penalización Deportiva

Por Penalización Deportiva se entiende una penalización impuesta por: exceso de velocidad, Control de Paso o Way Point no encontrados, manejo antideportivo u otra infracción cometida en un Sector Selectivo.

### 31) Pilotos

a) **Pilotos Élite A.S.O.:** Piloto que figura en la lista Élite A.S.O. gracias a su palmarés y a los distintos resultados obtenidos por dicho Piloto. Esta lista será provisional hasta el final de las verificaciones administrativas. **La lista de Pilotos Élite A.S.O. se publicará en su forma definitiva en el Aditivo n°1.**

b) **Piloto Amateur:** Cualquier Piloto que no figura en la lista de Pilotos Élite A.S.O., establecida por el Comité de Organización y adjunta al presente Reglamento (Artículo 14P2).

### 32) 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 Pilotos al Control Horario de entrada del reagrupamiento. Los 10 primeros Pilotos largarán de a uno y cada 2 minutos.

### 33) Road Book

Todos los Pilotos recibirán un Road Book en rollo, de tamaño A5 que tiene como máximo 5 líneas horizontales de kilometraje, dibujos e informaciones, con notas características y/o los Way Points obligatorios que deberán seguirse en el orden previsto bajo pena de penalización que puede llegar a la Descalificación.

### 34) Sector de Enlace

Tramo de itinerario con un Tiempo Impartido entre dos Controles Horarios sucesivos.

### 35) Sector Selectivo

Prueba de velocidad en tiempo real. Las Largadas de los Sectores Selectivos (DSS) están precedidas o adaptadas a un Control Horario y seguidas de un Control Horario tras la llegada (ASS).

### 36) Team Manager Dakar (Ver Artículo 27P5)

Un Team Manager Dakar es una persona que inscribe **al menos 4 Máquinas y un máximo de 8** bajo el mismo nombre de Team, que esté presente en el Rally. Debe de haber suscripto a la acreditación "Team Manager Dakar" y haber pagado el monto forfait de inscripción ante el Servicio Deportivo de la Organización antes del **1° de noviembre de 2016**. Se debe de recuperar la acreditación ante el Servicio Competidores durante las Verificaciones Administrativas.

El Team Manager Dakar no puede intervenir en la Máquina para hacer asistencia.

Un Piloto Élite, puede inscribir su propio Team Manager Dakar.

### 37) Tiempo Estimado

**Duración estimada** por el Organizador para realizar un Sector Selectivo.

### 38) Tiempo Impartido

a) **Cada Sector de Enlace tendrá una duración indicada, que los Competidores deben respetar obligatoriamente.**

b) Toda diferencia en este Tiempo Impartido tendrá una penalización al minuto en un Sector de Enlace (Artículo 31P1.8).

### 39) Tiempo Máximo Autorizado

Duración máxima dada para cada Sector Selectivo que, en caso de sobrepasarla, sin ninguna tolerancia, llevará a la aplicación de una penalización o sanción que puede ir de la Penalización Fija a la Descalificación. En ese momento, se dice que el control está "cerrado" para ese Piloto.

### 40) Cambio del Tiempo Máximo Autorizado

Si en la noche de una Etapa una cierta cantidad de Pilotos que largaron dicha Etapa, no cruzó 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.

### 41) Tiempo real

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

### 42) Punto GPS - Way Point (WPT)

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

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

### 43) WPC (Way Point Control)

Un WPC es un Way Point que permite verificar el respeto del seguimiento del Road Book, sin información de navegación comunicada por el GPS salvo su numeración, su orden de paso con respecto a los demás Way Points así como su nombre lo cual recupera su posición kilométrica entera en el Road Book.

### 44) WPE (Way Point Eclipse)

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

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

**Las Largadas de Sectores Selectivos serán WPE.**

Para validar el paso de un WPE, el Piloto 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.

### 45) WPM (Way Point Escondido)

Punto de paso obligatorio memorizado en el GPS, señalado en el Road Book y cuyas coordenadas no se revelan al Piloto. **Las Llegadas de los Sectores Selectivos son WPM.**

El GPS sólo dirige al Piloto hacia ese punto una vez que llegó a un radio de 800 metros de éste último.

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

### 46) 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 dan a conocer al Piloto. Puede estar ligado a un peligro 3 (!!!), a un cruce de ruta, de gasoducto, de vías férreas, etc.

El GPS sólo dirige al Piloto hacia ese punto una vez que llegó a un radio de **800 m** de éste último.

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

### 47) WPV (Way Point Visible)

Punto de información de navegación accesible en cada momento correspondiendo a los CH de Largada y de Llegada de cada Bivouac. Cuando no hay un Sector de Enlace al largar del Bivouac **y/o al llegar al Bivouac**, corresponden a las Largadas **y/o** Llegadas de los Sectores Selectivos.

## 4P REGLAMENTACIÓN

### 4P1 GENERALIDADES

1) La Competencia se disputa conforme:

- al Código Deportivo Internacional de la FIM y a sus anexos, al reglamento del Campeonato del mundo FIM de Rallys Todo Terreno (080) y de los reglamentos FFM;
- a las disposiciones de los códigos de medio ambiente y anti doping de la FIM;
- al presente Reglamento Particular y a sus anexos que forman parte integrante y son indisociables, y a los cuales todos los Pilotos se comprometen a someterse por el sólo hecho de participar al Rally.

2) El Director de la Carrera está encargado de la aplicación del código deportivo, de la reglamentación FFM y FIM, del presente Reglamento Particular de sus anexos durante el desarrollo del Rally Todo Terreno.

Todo reclamo por dicha aplicación o todo caso no previsto está 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 o Smalltrack, GPS o Sentinel.

## 5P MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO - ADITIVOS

1) Las disposiciones del Reglamento Particular sólo pueden modificarse conforme al Artículo 080.3 de los Anexos del Campeonato del Mundo FIM de Rallys Todo Terreno (Anexo 080).

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 el Director de la Carrera y por el Presidente del Jurado durante toda la duración de la Competencia.

Serán parte integrante del Reglamento.

3) Dichos Aditivos se colocarán en el o los tablero(s) oficiales en las verificaciones administrativas; luego en el Bivouac delante del Central, en el comedor y en los Baúles Motos durante el Rally. Se comunicarán cuanto antes, directamente a los Pilotos, que deberán acusar recepción con firmas al margen.

Aparecerán también en la página web.

4) Dichos Aditivos se imprimirán en papel amarillo.

## 6P APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LOS REGLAMENTOS

1) El Director de la Carrera debe informar al Jurado Internacional 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 transmitir al Presidente del Jurado Internacional todo reclamo realizado por un Piloto para su deliberación y posterior decisión.

4) Del mismo modo, todo caso no previsto en el Reglamento será estudiado por el Jurado Internacional, el único habilitado para tomar una decisión.

**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 2017 Paraguay - Argentina - Bolivia está abierto a las Máquinas "Maratón, Súper Producción y Cuadriciclos en 2 y 4 ruedas", 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 Rally Todo Terreno.

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 o el Cuadriciclo. Se deben respetar las prescripciones generales enunciadas más abajo y las que se imponen en el Artículo 41P1 "equipamiento de supervivencia", con el riesgo de tener penalizaciones que pueden llegar a la Descalificación. Los componentes de la Moto o del Cuadriciclo deben mantener su función de origen.

3) En todo momento de la Competencia, el Piloto debe mostrar a los Comisarios Técnicos y a los Oficiales que la Moto o el Cuadriciclo está conforme con el Reglamento en su integralidad, así como con las convenciones que rigen los vehículos que circulan en la vía pública, bajo pena de ser negado la largada o ser descalificado.

### 7P2 GRUPOS Y CLASES

GRUPOS Y CLASES	DENOMINACIÓN
GRUPO 1	PILOTOS ELITE A.S.O.
GRUPO 2	Que no figuran en la lista provisoria de Pilotos ÉLITE A.S.O.
Clase 2.1	Súper Producción - 0 a 450 cc
Clase 2.2	Maratón 0 a 450 cc
GRUPO 3	CUADRICICLOS
Clase 3.1	2 ruedas motoras - 0 a 750 cc
Clase 3.2	4 ruedas motoras - 0 a 900 cc

### 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

Estas Máquinas están basadas en máquinas de serie, homologadas (autorizadas a correr en vías abiertas a la circulación), que pueden modificarse y/o estar equipadas para la competición Todo Terreno de Rally Raid.

Las piezas principales: cuadro, motor (cilindro, culata y cárter motor) y el brazo oscilante usados deben ser piezas estándares, y deben estar disponibles libremente para el público. Estas piezas principales pueden modificarse, salvo los cárteres motor, pero deben respetar los Reglamentos Técnicos FIM para los Rally Todo Terreno - categoría Campeonato del Mundo 450cc.

La cilindrada máxima llega a 450cc mono o bicilindro.

**Pilotos:** Pilotos Élite A.S.O., que figuran en la lista provisoria Élite A.S.O., Artículo 14P2.

#### 2) GRUPO 2 QUE NO FIGURAN EN LA LISTA PROVISORIA ELITE A.S.O.

##### a) Clase 2.1 SÚPER PRODUCCIÓN de 0 a 450 cc

Estas Máquinas se basan en máquinas de serie, homologadas (autorizadas a correr en vías abiertas a la circulación), que pueden modificarse y/o equiparse para la competición Todo Terreno de Rally Raid.

Las piezas principales: cuadro, motor (cilindro, culata y cárter motor) y el brazo oscilante usados deben ser piezas estándares y deben estar disponibles libremente para el público. Estas piezas principales pueden modificarse, salvo los cárteres motor, pero deben respetar los Reglamentos Técnicos FIM para los Rally Todo Terreno – categoría Campeonato del Mundo 450cc.

**La cilindrada máxima llega a 450cc mono o bicilindro.**

**Pilotos: todo Piloto que no figure en la lista provisoria de Pilotos Élite A.S.O.**

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

#### **b) Clase 2.2 MARATÓN 0 a 450 cc**

Estas Máquinas se basan en máquinas de serie, homologadas (autorizadas a correr en vías abiertas a la circulación), que pueden modificarse y/o equiparse para la competición Todo Terreno de Rally Raid.

Las piezas principales: cuadro, motor (cilindro, culata y cárter motor) y el brazo oscilante usados deben ser piezas estándares y deben estar disponibles libremente para el público. Estas piezas principales pueden modificarse, salvo los cárteres motor, pero deben respetar los Reglamentos Técnicos FIM para los Rally Todo Terreno – categoría Campeonato del Mundo 450cc.

**La cilindrada máxima llega a 450cc mono o bicilindro.**

**Pilotos: todo Piloto que no figure en la lista provisoria de Pilotos Élite A.S.O.**

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

c) Para poder correr en categoría Maratón, no se autoriza ningún cambio de pieza principal durante la Competencia:

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

### **3) GRUPO 3 CUADRICICLOS**

#### **a) CLASE 3.1 - 2 ruedas motoras – de 0 a 750 cc – únicamente motor mono cilindro**

Los Cuadriciclos deben estar conformes en todos sus puntos con el Artículo 01.60 del Reglamento Técnico FIM de Rally Todo Terreno así como al Artículo 4 del presente Reglamento Técnico. Se autorizan los Cuadriciclos 4 tiempos con 2 ruedas motoras.

**Estas Máquinas tendrán que tener su certificado de matriculación y ser adaptadas a un uso Todo Terreno.** El certificado de matriculación debe imperativamente de reflejar las modificaciones hechas sobre el cuadriciclo, en particular el cilindro, marca, tipo y denominación comercial. Estas Máquinas se basan en piezas principales de cuadriciclos de serie, autorizados a correr en vías abiertas a la circulación.

Las piezas principales, chasis y motor (cilindro, culata y cárter motor) usados deben ser piezas estándares y deben estar disponibles libremente al público. Estas piezas principales pueden ser modificadas, salvo los cárteres motor, pero deben respetar los Reglamentos Técnicos FIM para los Rally Todo Terreno – categoría Cuadriciclo.

**Pilotos: Libres**

**Cilindrada: 0 a 750 cc solo motor mono cilindro.**

#### **b) CLASE 3.2 - 4 ruedas motoras – de 0 a 900 cc únicamente motor mono y bi cilindros**

Los Cuadriciclos deben estar conformes en todos sus puntos con los Artículos 01.60 y 080.7.1.2 del Reglamento Técnico FIM de Rally Todo Terreno. Se autorizan los Cuadriciclos 4 tiempos, de 4 ruedas motoras independiente o con brazo oscilante. Estas Máquinas deben obligatoriamente quedarse en configuración 4 ruedas motoras.

Estas Máquinas tendrán que tener su certificado de matriculación y adaptarse a un uso Todo Terreno. El certificado de matriculación debe imperativamente de reflejar las modificaciones hechas sobre el Cuadriciclo, en particular el cilindro, marca, tipo y denominación comercial.

**Estas Máquinas se basan en piezas principales de cuadriciclos de serie**, autorizados a correr en vías abiertas a la circulación.

Las piezas principales: chasis y motor (cilindro, culata y cárter motor) usados deben ser piezas estándares y deben estar disponibles libremente al público. Estas piezas principales pueden ser modificadas, salvo los cárteres motor, pero deben respetar los Reglamentos Técnicos FIM para los Rally Todo Terreno – categoría Cuadriciclo

**Pilotos:** Libres

**Cilindrada:** 0 a 900 cc – únicamente motor mono y bi cilindros.

## 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 2017. La licencia puede ser de dos tipos: "un evento" o "anual". Para la última, se necesita una autorización de correr entregada por su Federación Nacional Motociclista (FMN). Su permiso de conducir debe corresponder a la cilindrada de la Máquina.**

2) El Organizador se reserva el derecho de rechazar cualquier candidatura que no responda a los criterios de selección entre los que destacan, incluyendo pero no limitado a:

- la honorabilidad y la moralidad del candidato;
- el mérito y los resultados deportivos del candidato, así como, llegado el caso, sus antecedentes en el marco de pruebas anteriores;
- la representatividad del candidato,
- Las limitaciones logísticas (para la categoría Asistencia).

El Organizador se reserva el derecho de incrementar criterios adicionales en función de las exigencias deportivas y económicas de las que responde el Dakar.

3) Para obtener la Licencia FIM Internacional Rally Todo Terreno (IRT), 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.

4) El Organizador 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 Cuadriciclo, o de las capacidades físicas necesarias para realizar un Dakar.

5) 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.

6) **Bajo pena de Descalificación**, el Piloto debe correr la totalidad de todas las Etapas con su propia Máquina. Todo Piloto que tiene su Máquina transportada en un Sector Selectivo y/o en un Sector de Enlace por un Vehículo de Carrera y/o un Vehículo de Asistencia y/o por una asistencia exterior será descalificado.

7) Las condiciones naturales como la altitud, la geografía de los terrenos de los países atravesados, las condiciones meteorológicas (tanto el calor como el frío) son difíciles y pueden ser extremas. 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 Carrera:	DUCROCQ Marc (FRA)	Licencia FIM 7022
Director de Carrera Adjunto:	MENTAVERRI Robert (FR)	Licencia FFM 017119
Presidente del Jury:	NEVELS Erick (USA)	Licencia FIM 8589
Miembros del Jury:	DYKES Gillian (ZAF)	Licencia FIM 32585
	<i>Par Additif</i>	Licencia FIM : <i>Additif</i>
Comisarios Técnicos:	PEREZ SOLER Jorge (ESP)	Licencia FIM 6860
	YOMA Leonardo (ARG)	Licencia FIM 6746
	ZALAZAR Andrés (ARG)	Licencia FIM 8839
Relaciones Competidores:	POULSEN Juvana (CHL)	Licencia FIM 8670
Reguladores Médicos:	Dr RIVEMALE Thierry (FR)	
	Dr SOULAT, Louis (FR)	

Toda persona de la Organización poseedora de una licencia oficial será considerada automáticamente como Juez de Hecho, a la excepción de los miembros del Jurado Internacional.

### 9P2 ENCARGADOS DE RELACIONES CON LOS PILOTOS

1) La persona encargada de las Relaciones con los Pilotos se identifica con una marcación diferente.  
**Estará presente:**

- en las Verificaciones Administrativas y Técnicas,
- en las Largadas y en las Llegadas de las Etapas,
- en los reagrupamientos.

2) La misión de la persona encargada de las Relaciones con los Pilotos es la siguiente:

- informar a los Pilotos y mantener con ellos permanentemente un papel 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 Competencia,
- evitar la transmisión a los Oficiales 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).

3) Persona encargada de las Relaciones con los Pilotos



Juvana POULSEN (CHL)

## 10P INSCRIPCIONES

### 10P1 GENERALIDADES

1) Toda persona que desee participar en la Competencia, debe enviar al Servicio Competidores, el pedido de candidatura acompañado del monto de los derechos de inscripción y que incluyan como mínimo:

- el apellido, nombre, nacionalidad, dirección, email, número de licencia FIM 2016;
- categoría y número de permiso de conducir del Piloto;
- las características de la Máquina, el grupo, la clase.

Este pedido de candidatura se hará mediante la apertura de un dossier en la página [www.dakar.com](http://www.dakar.com)



2) Por el hecho de firmar el "Pedido de Candidatura", el Piloto se somete a las jurisdicciones deportivas únicamente reconocidas por el Reglamento presente, así como a las disposiciones de los Reglamentos Particular, Técnico y Asistencia, incluyendo sus anexos.

El Piloto debe firmar el "Pedido de Candidatura" durante las Verificaciones Administrativas de la Competencia.

3) Hasta el momento de las Verificaciones Técnicas, el Piloto puede reemplazar libremente la 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, el Jurado Internacional puede cambiar esta Máquina a otro grupo, o rechazarla 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.

3) **Definición de Amateur: Los Pilotos que no figuren en la lista provisoria de los Pilotos Élite A.S.O., 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/o Técnicas, el Piloto que sea rechazado en la largada por no conformidad administrativa o técnica, no podrá pretender a 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 APLAZAMIENTO DE LA COMPETENCIA

1) En el caso en que la largada del Rally no pueda realizarse, por cualquier motivo, y especialmente por los siguientes motivos no limitativos: no obtención y/o recuperación de homologaciones federales, autorizaciones de paso, disturbios políticos en uno u otro de los países por donde pasa la competencia 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. El Organizador sólo deberá a los Competidores los montos percibidos.

Los montos percibidos por el Organizador serán reembolsados **a más tardar al 31 de Marzo de 2017.**

2) En el caso en que la largada del Rally se atrase, el Organizador informará inmediatamente a cada Competidor por carta certificada 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 hábiles, contando desde la recepción de la carta certificada, para solicitar por este mismo medio el reembolso de sus derechos de inscripción, fijo(s) abonado(s) al Organizador. Dicho reembolso llegará **a más tardar el 31 de Marzo de 2017.**

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

## 11P IDENTIFICACIÓN

1) En las Verificaciones Técnicas, el Organizador dará a cada Piloto un conjunto de placas de identificación que incluyen: 1 placa frontal y 2 placas laterales que llevan los números de la carrera y donde aparecen los patrocinadores de la Competencia, llamadas placas números, así como un dorsal (una cara) que lleva el número.

Sin embargo, si el Piloto lo desea, puede hacer un pedido por escrito al Servicio Competidores entre el 21 de Noviembre y el 2 de Diciembre de 2016 para obtener la autorización para imprimir las placas de identificación de su Máquina.

**IMPORTANTE:** es imperativo que la forma, el tamaño de estas placas así como la tipografía del número queden idénticos a los de los archivos transmitidos por la Organización.

**Si no se respetase la forma y/o las dimensiones, las placas (adhesivo) de la Organización serán obligatoriamente puestas en la Máquina bajo pena de rechazar la largada de las Etapas.**

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 (Ver esquema Artículo 12P).

Las placas números deben colocarse y ser legibles y la placa frontal debe ser la primera inscripción legible en el frente. Estas placas siempre deben ser legibles.

**Para los Cuadriciclos, la placa frontal como las placas laterales son OBLIGATORIAS. Debe ser fijada en la cabeza de la horquilla como mínimo a la altura del manillar. Todo incumplimiento llevará al rechazo de la Máquina en las Verificaciones Técnicas así como a la negativa de largada en las Etapas durante el Rally. Es responsabilidad del Piloto prever un soporte para la placa si fuese necesario.**

3) En todo momento de la Competencia, la falta 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 a condición que el Organizador suministre dichos carteles o placas. La falta o la mala colocación simultánea de al menos 2 placas puede acarrear una penalización del 20% de los derechos de inscripción.

4) **El dorsal (una cara) debe fijarse OBLIGATORIAMENTE en la espalda del Piloto (ver esquema Artículo 12P). No puede cortarse ni/o modificarse ni/o cubrirse durante todo el Rally.**

**Si el Piloto utiliza una mochila, el dorsal debe cubrirla y ser legible.**

**IMPORTANTE:** el Piloto puede hacer un pedido por escrito al Servicio Competidores entre el **21 de Noviembre y el 2 de Diciembre de 2016** para obtener la autorización para imprimir su dorsal en su(s) chaqueta(s). Sin embargo, es imperativo que la forma y el tamaño del dorsal así como la tipografía del número y las marcas sean idénticos al archivo transmitido por la Organización y que se respete la colocación en la(s) chaqueta(s) (ver esquema Artículo 12P).

Si no se respetase la forma y/o las dimensiones y/o la colocación, el dorsal (tela) de la Organización se impondrá obligatoriamente en la(s) chaqueta(s) del Piloto.

**En todos los casos, el borde superior del dorsal trasero deberá estar situado como máximo a 20 cm del cuello de la chaqueta del Piloto.**

**La falta de dorsal al comienzo de una Etapa acarrea una penalidad de una hora que puede llegar a la Descalificación en caso de reincidencia.**

Las placas adhesivas y un dorsal de sustitución están disponibles en los "Malles Motos" (Baúles Motos).

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 Máquina y en el lado derecho e izquierdo del casco, sino se puede negar la largada.

6) Cada Piloto llevará un brazalete de identificación, equipado con un chip electrónico de identificación tipo RFID, en el cual figura el **nº del PCO: +33 1 41 33 02 10**. Todo defecto constatado por un Oficial tendrá una penalización del 10% del monto de los derechos de inscripción. En caso de deterioro de dicho brazalete, el Piloto deberá solicitar otro al Servicio Competidores, a cambio del brazalete deteriorado.

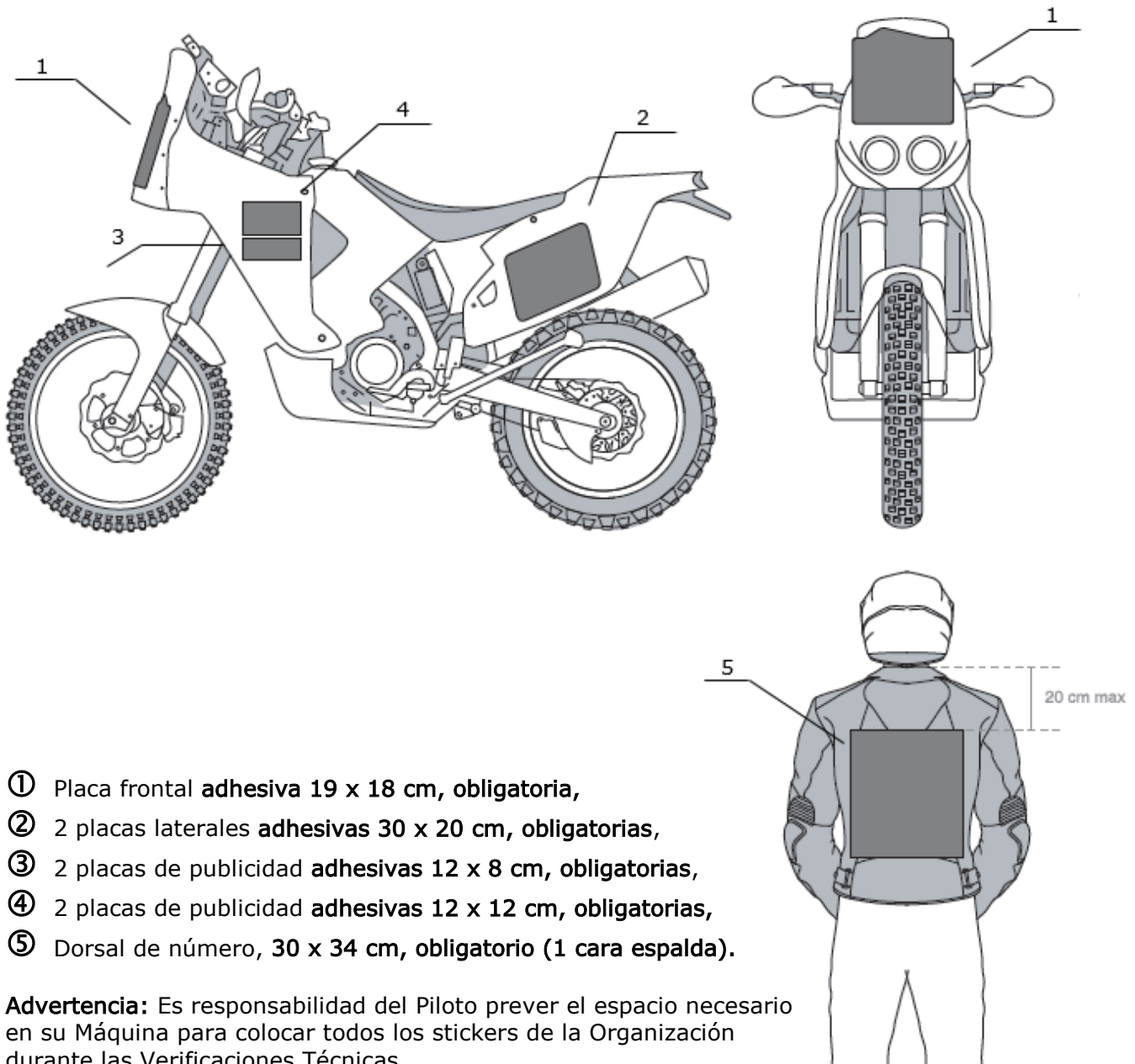
## 12P PUBLICIDAD

### 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 invada los lugares reservados y que están definidos más abajo,
  - d) no exprese opinión política y/o religiosa.
- 2) El Piloto debe asegurarse de la colocación correcta de la publicidad durante toda la duración del Rally. La falta o mala colocación de publicidad obligatoria o facultativa, si correspondiese, tendrá:
  - una penalización del 10% del monto de los derechos de inscripción para la 1ª vez
  - una penalización del 100% en cada reincidencia.

En caso de no pago en un plazo de 48 horas después de señalar el hecho, se negará la largada y se pronunciará la Descalificación.

### 3) Lista de publicidades de la Organización (Moto y Cuadriciclo): (La presentación de los sponsors/stickers se precisará por Aditivo)



- ① Placa frontal **adhesiva 19 x 18 cm, obligatoria,**
- ② 2 placas laterales **adhesivas 30 x 20 cm, obligatorias,**
- ③ 2 placas de publicidad **adhesivas 12 x 8 cm, obligatorias,**
- ④ 2 placas de publicidad **adhesivas 12 x 12 cm, obligatorias,**
- ⑤ Dorsal de número, **30 x 34 cm, obligatorio (1 cara espalda).**

**Advertencia:** Es responsabilidad del Piloto prever el espacio necesario en su Máquina para colocar todos los stickers de la Organización durante las Verificaciones Técnicas.

## 12P2 COLOR DE PLACAS NÚMEROS Y PUBLICIDAD

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

- **Grupo 1.1 (Élite A.S.O.):** placas amarillas,
- **Grupo 2.1 (Súper Producción de 0 a 450 cc):** placas blancas + SP,
- **Grupo 2.2 (Maratón de 0 a 450 cc):** placas blancas + M,
- **Grupo 3 (Cuadriciclos):** placas blancas.

## 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 provisoria de Pilotos Élite A.S.O. (Artículo 14P2);
- resultados obtenidos en el Dakar anterior y/o Dakar Series y/o el Campeonato 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 provisoria de Pilotos Élite A.S.O., lo será para el Dakar 2017. La lista será revisada anualmente, se publicará en su forma provisoria en el presente Reglamento y se publicará en su forma definitiva por Aditivo en las Verificaciones Administrativas.

2) El Organizador tiene el derecho de agregar, reemplazar o de suprimir en esta lista a todo Piloto de Moto en función de los resultados obtenidos en una Competencia FIM (Enduro, Cross, Rally Todo Terreno, etc.), y esto hasta el final de las Verificaciones Administrativas.

3) Los Pilotos Élite son:

- **Pilotos Profesionales**

Dichos Pilotos son Pilotos inscriptos/pagados por un Constructor (u otro) para participar en una competencia.

- **Pilotos Amateurs**

Dichos Pilotos, por sus resultados, figuran en la lista provisoria de Pilotos Élite A.S.O.

## 14P2 LISTA PROVISORIA DE PILOTOS ÉLITE A.S.O.

- BARREDA BORT JOAN (ESP)	- BRABEC ICKY (USA)
- BENAVIDES KEVIN (ARG)	- BOTTURI ALESSANDRO (ITA)
- CASTEU DAVID (FRA)	- DUCLOS ALAIN (FRA)
- FARIA RUBEN (PRT)	- FARRES GUELL GERARD (ESP)
- GONCALVEZ PAULO (PRT)	- GOUËT DANIEL (CHL)
- JAKES IVAN (SVK)	- METGE MICHAEL (FRA)
- MEO ANTOINE (FRA)	- MONLEON ARMAND (SPA)
- PAIN OLIVIER (FRA)	- PEDRERO GARCIA JUAN (ESP)
- PIZZOLITO JAVIER (ARG)	- PRICE TOBY (AUS)
- QUINTANILLA PABLO (CHL)	- RODRIGUES HELDER (PRT)
- SANZ PLA-GIRIBERT LAIA (ESP)	- SUNDERLAND SAM (GBR)
- SVITKO STEFAN (SLO)	- VAN BEREVEN ADRIEN (FRA)
- VERHOEVEN FRANS (NLD)	- WALKNER MATTHIAS (AUT)

## 15P ORDEN DE LARGADA

### 15P1 GENERALIDADES

1) En el caso en que dos o varios Sectores Selectivos hayan sido corrido en la misma Etapa, el orden de largada de la Etapa del día siguiente se establecerá mediante la acumulación de tiempos de dichos Sectores Selectivos.

2) En el caso de 2 o varios Sectores Selectivos sucesivos, la largada del siguiente Sector Selectivo se basará en la hora de llegada del Sector Selectivo anterior en horas, minutos y segundos, hora a la que se agregará el Tiempo Impartido para el eventual Sector de Enlace.

3) Las penalidades eventuales que se atribuyen a el/los Sector(es) de Enlaces(s) se agregan a la Clasificación General de la Etapa que se corre.

### 15P2 ORDEN DE LARGADA

De manera general, los órdenes de largada se constituirán así:

Las Motos - Cuadriciclos largarán según el orden de la clasificación del Sector Selectivo del día anterior:

- los 10 primeros: 1x1 cada 3 minutos,
- del 11º al 20º: 1x1 cada 2 minutos,
- del 21º al 30º: 1x1 cada 1 minuto,
- el resto, de a una o de a dos cada 30 segundos.

El orden de largada para el resto así como el Timing vendrán indicados en el Road Book de cada etapa.

Todos los cambios serán objeto de una Nota de Información que se colocará en el Tablero Oficial.

El orden de largada se establecerá sobre la base del tiempo realizado en el Sector Selectivo, más las Penalidades Deportivas (velocidad, Way Points faltantes) que se obtuvieron en este Sector Selectivo.

**En caso de empate, se harán según el orden de los números de la carrera.**

Las demás penalidades: Viales (descuido o pérdida de la Ficha de Marcación, etc. así como las penalidades correspondientes al Artículo 25P - Código de Manejo) se aplicarán a la Clasificación General.

### 1) Diferencias

**La diferencia entre la(el) última(o) Moto - Cuadriciclo y el primer Auto será de 30 minutos como mínimo y de 2 horas como máximo.**

### 2) 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 del Sector Selectivo del día anterior;
- 5 minutos después, 2ª ola: los siguientes 20;
- luego, una ola de 20, cada 5 minutos.

El Piloto podrá elegir su sitio en la línea de largada.

### 3) Timing (itinerario / horario)

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

Las órdenes y diferencias para la largada de los **Podios de Largada (1 de Enero de 2017) y de Llegada (14 de Enero de 2017)** serán objeto de una Nota de Información.

### 4) 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 a las 21h30 partirán después de los otros, en el orden de largada del día anterior. La lista de largada de todos los Pilotos se colocará **a más tardar a las 22h00.**

## 15P3 REPOSICIONAMIENTO PARA LA ETAPA DEL DÍA SIGUIENTE

**El piloto que pueda optar a reposicionamiento para la Etapa del día siguiente será reposicionado en el orden de su posición en la clasificación general de la víspera a partir del puesto 25.**

Los 15 primeros de la Clasificación General provisoria o de la Clasificación General provisoria de la Etapa del día antes podrán presentar **como máximo tres pedidos** de reposicionamiento durante el Rally ante el Director de la Carrera.

Este pedido debe ser obligatoriamente presentado mediante el formulario 'Pedido de Reposicionamiento' disponible en la carpa de los Oficiales.

Este pedido debe ser entregado al Director de la Carrera **antes de las 17h30** por el Piloto o por su Team Manager Dakar.

Los pedidos de reposicionamiento no se admitirán la noche del primer día de una Etapa Maratón.

El Director de la Carrera presentará ante el Jurado Internacional todo caso particular.

## 16P ROAD BOOK Y NAVEGACIÓN - GENERALIDADES

1) El recorrido del Rally figura en el Road Book que se entrega a los Pilotos.

La totalidad del recorrido está controlado y validado por el equipo de apertura durante la verificación del recorrido. Será: común a las cuatro categorías o dedicado a los Motos/cuadriciclos (a la voluntad del Organizador).

2) La Máquina debe estar equipada obligatoriamente con un GPS al que se le hayan subido los Way Points dados por el Organizador.

3) Diferentes puntos de paso obligatorios (Way Points) 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) A partir del 1º de julio de 2016 y hasta el final del Rally, están prohibidos los reconocimientos del itinerario deportivo del 39º Dakar que puedan dar una ventaja aunque sea menor, esto bajo todas sus formas, en todos los países por donde pasa la Competencia, para todos los Pilotos/Competidores inscriptos o que son susceptibles de inscribirse y para todas personas teniendo un vínculo con un Piloto/Competidor inscripto o que sea susceptible de inscribirse. Estas restricciones se aplican a los países anfitriones del **Dakar 2017: Paraguay, Bolivia y Argentina.**

La participación en carreras nacionales y/o la organización de tests/pruebas en estos países deberán ser objeto de un pedido de autorización detallado ante el Comité de Organización de la Competencia. Éste decidirá en función de las informaciones recibidas, si autoriza o no la participación en estas carreras y/o la realización de estos tests/pruebas

El incumplimiento de dichas reglas provocará la negativa sistemática de inscripción durante 5 años del Piloto en cuestión pero también de todos los Pilotos del Team, y del conjunto de la Asistencia ligada a este Team.

Durante la Competencia, si está comprobado que este Artículo no ha sido respetado, la Descalificación del Piloto en cuestión pero también de todos los Pilotos del Team y del conjunto de la Asistencia ligada a este Team será inmediata.

7) El recorte kilométrico de las Etapas se comunicará a los Pilotos / Competidores el **23 de noviembre de 2016** en una Conferencia de prensa organizada en París.

## 17P ROAD BOOK

17P1 LEXICO ROAD BOOK (VER ANEXO 8)

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, **WPC**, WPS, DZ, FZ, CP, CPLs) que deberán respetarse bajo pena de recibir una penalización que puede llegar a la Descalificación. En caso de Descalificación, por no seguimiento del Itinerario, el Piloto no podrá hacer apelación de la decisión.

2) Un Sector Selectivo o un Sector de Enlace que se desarrolla en una pista existente, figurará en el Road Book con una línea continua.

Un Sector Selectivo o un Sector de Enlace que se desarrolla en un fuera de pista, figurará en el Road Book con una línea discontinua.

3) Sólo se autoriza al Piloto llevar encima y 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.

Al Piloto que no respete dichas reglas se le negará la largada o será excluido.

4) El Road Book de la 1ª Etapa se entregará en el Briefing el **1 de Enero de 2017 a las 14h00** en el **Teatro Municipal en Asunción.**

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 **para la siguiente Etapa a partir de las 14h00 en El Central en el bivouac.** Serán propiedad del Piloto.

5) Después del paso del equipo de apertura de la Organización, las eventuales modificaciones se entregarán con el Road Book al CH de Llegada de Etapa y se colocarán diariamente, antes de las 18h00 o a más tardar durante el briefing, en el Bivouac bajo el control y la responsabilidad del Organizador.

6) El Piloto deberá, en todos los casos, adaptar el manejo a las condiciones del terreno que evoluciona frecuentemente y se necesitará gran atención, cualquiera sea el tipo de recorrido (Sectores Selectivos, Sectores de Enlaces, fuera de pista, etc.).

7) Cuando las Etapas o Sectores de Etapa son diferentes entre las categorías Moto - Cuadriciclos y Auto - Camión, la Organización entregará Road Book específicos para cada categoría de Máquina / Vehículo.

Cada Piloto es responsable de su Road Book y debe verificar que el recibido corresponde al de su categoría.

## 18P ITINERARIO OFICIAL

### 18P1 GENERALIDADES

1) El Itinerario Oficial (Sectores Selectivos y Sectores de Enlaces) se memoriza en el GPS que se entrega al Piloto.

**El Itinerario debe de ser efectuado en su integralidad bajo pena de penalidad llegando e incluyendo Descalificación. Sólo las partes de asfalto mencionadas en el Itinerario Oficial están autorizadas. En caso de Descalificación, por no seguimiento del Itinerario, el Piloto no podrá hacer apelación de la decisión.**

La validación cronológica de cada Way Point (WPV, WPM, WPE, WPC, WPS, DZ, FZ, CP, CPLS) localizado en el Road Book, garantizará el respeto del itinerario por parte de los Pilotos. 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 podrá ser modificada automáticamente al llegar al Bivouac o al largar la Etapa. El Piloto es quien debe de asegurarse que se realizó la modificación.

3) A la excepción de las coordenadas de los Bivouacs, no se indicará ninguna coordenada de Way Point en el Road Book.

### 18P2 ETAPA DEL "PASO PODIO"

En el caso en el cual la ceremonia Podio no está seguida inmediatamente por un Sector de Enlace y/o por un Sector Selectivo, todos los Pilotos Moto / Quad deberán efectuar una ida y vuelta con sus Máquinas desde el Parque Cerrado para pasar sobre el Podio Largada.

Cada Piloto recibirá una Ficha de Marcación y un Tiempo Impartido para efectuar este recorrido.

Un vehículo de Asistencia inscripto ante la Organización podrá ir hacia el Piloto y asistirlo solamente en caso de problema técnico y, únicamente, después de haber obtenido el acuerdo del Director de Carrera o de la Organización.

**Llevar el casco, las botas y la ropa de carrera es obligatorio.**

### 18P3 ZONAS "PÚBLICO"

1) En todo el recorrido habrá Zonas de Público, en uno o varios puntos de los Sectores Selectivos, en función de las Etapas. Estarán destinadas a recibir a los espectadores.

Dichas zonas estarán mencionadas en el Road Book y avisadas durante el Briefing. Se solicita una vigilancia particular al Piloto durante el cruce de dichas zonas.

2) Las asistencias no podrán llegar hasta allí, salvo si estas zonas figuran en el Itinerario de su Road Book del día.



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

## 18P4 Primera Etapa

La 1ª Etapa tendrá lugar el 2 de enero 2017. El orden de largada se dará según el orden de número de carrera Moto/Quad

Los 30 primeros: 1x1 cada 2 minutos

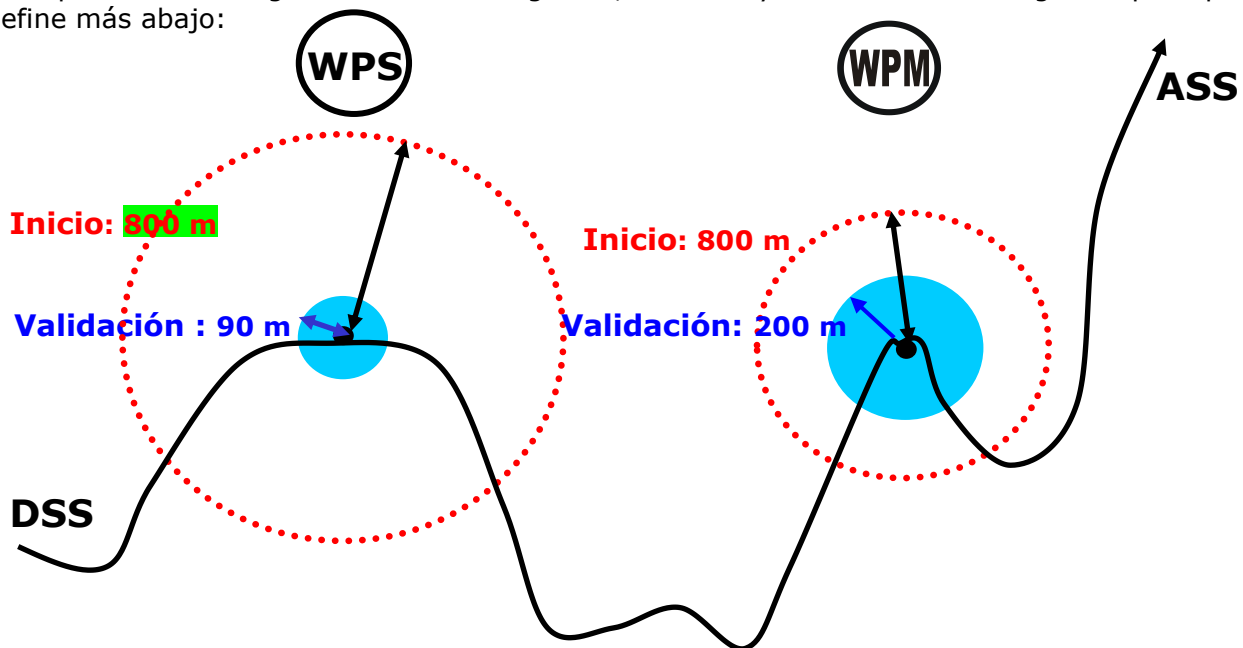
Del 31º al final: 1x1 cada minuto

## 19P FUNCIONAMIENTO DEL GPS

### 19P1 GENERALIDADES

1) El GPS utiliza el sistema de Way Points, **Control (WPC)**, Visibles (WPV), Ocultos (WPM), de Seguridad (WPS) y Eclipse (WPE).

Para responder a los reglamentos 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 la Máquina penetre en un radio circular de 800 m alrededor **de un WPM o de un WPS**, el GPS muestra toda la información habitual: COG (Cap over Ground), SOG (Speed over Ground), CTW (Cap to Way Point), DTW (Distance to Way Point), etc.

Toda esta información también se muestra en la pantalla del GPS hacia un WPE, una vez que atraviesa el Way Point anterior. **Sin embargo, si el Piloto no validó el Way Point anterior, la información aparecerá en la pantalla, una vez que penetre el radio de 800 m en torno al WPE.**

3) El Piloto deberá respetar el orden cronológico de los Way Points de la Etapa que se considera. Caso contrario, el GPS mostrará únicamente el rumbo y la velocidad.

Sin embargo, el Piloto puede forzar el GPS para posicionarse en otro WPT con la tecla "W+" o "W-".

### 4) Funcionamiento del WPC

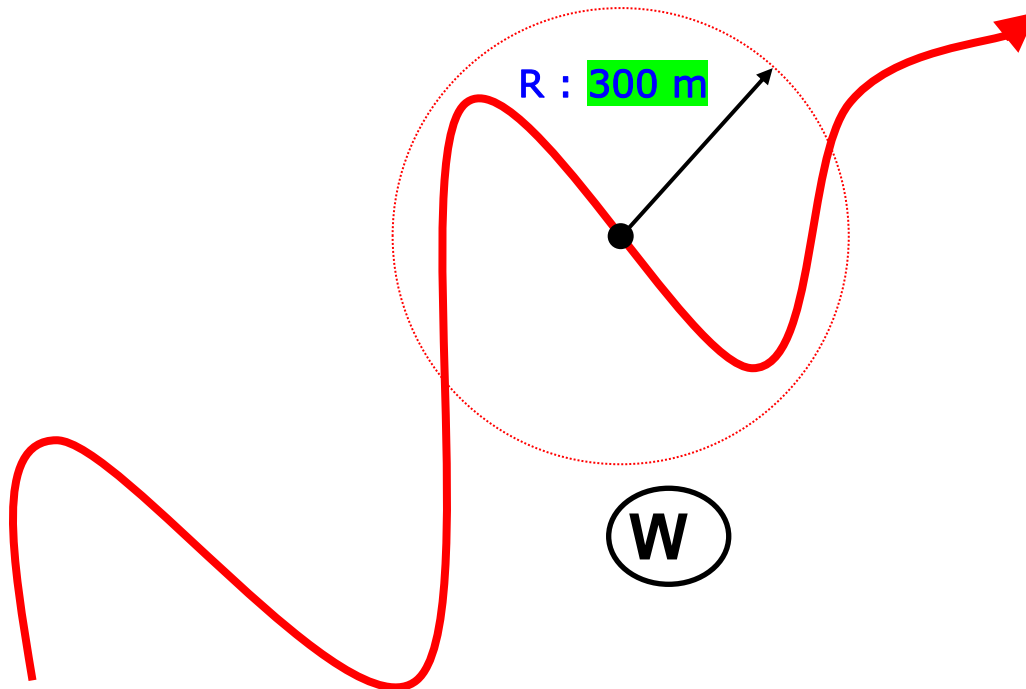
Funcionamiento del WPC. Un WPC es un Way Point que permite verificar el seguimiento del Road Book sin otra información servida por el GPS que su numeración, su orden de paso de acuerdo con los otros Way Points así como su nombre que vuelve a tomar su posición kilométrica total en el Road Book (ejemplo: K58 que está situado en el kilómetro 58,00 o 58,99 del Road Book) y en el que el radio de validación es de **300 m**.

Los Equipos reciben información de su validación en la pantalla del GPS por:

- El cambio, sobre la pantalla de la página de navegación principal del GPS, del número de Way Point **Control** al Way Point siguiente.

- El incremento del contador del número de Way Points pasados

- La aparición en sombreado de su número en la página CHECK.



## 19P2 PENALIZACIONES POR WPT FALTANTES

1) En el Road Book se indicará la escala de penalizaciones de cada Way Point faltante (WPV, WPM, WPE, WPS, WPC, DZ, FZ, CP, CPLs).

En caso de no respetar el Itinerario Oficial (sucesión de Way Points faltantes que representan un corte de Itinerario), las penalizaciones podrán llegar a la Descalificación, en función del perfil de la Etapa y de la cantidad de kilómetros faltantes.

Si el equipo de apertura agregase WPT, se colocará una nueva lista que indique los números de WPT y las penalizaciones en el Tablero Oficial.

2) Además de examinar la Ficha de Marcación, se realizarán el análisis del GPS y el informe del Iritrack o **Smalltrack** para controlar el trazado que se siguió realmente.

## 19P3 NAVEGACIÓN

**IMPERATIVO:** Por razones de seguridad, el **soporte del** GPS debe montarse IMPERATIVAMENTE en un soporte rígido, no puede colocarse en un guardabarros o en una protección de rueda (Cuadriciclo). Todo montaje no conforme a las Verificaciones Técnicas llevará a la negativa de largada.

1) Los sistemas y aparatos de navegación cualesquiera sean, están reglamentados y especialmente la función GPS. Está prohibido llevar o tener sistemas no explícitamente descritos en este Reglamento, lo que llevará a la Descalificación, cualquiera sea el modo y la tecnología usados para evaluar o estimar la posición.

## 2) GPS UNIK II

Es obligatorio montar un aparato GPS 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, eléctrica y electrónica 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 ser permanente y estar protegida con un fusible de 3 amperes y deberá brindar una tensión regulada entre 9 y 24 voltios continuos. El montaje mecánico deberá ser flexible e integrar los amortiguadores (silent blocks) suministrados.

Dicho aparato está personalizado y se marcará con un precinto. 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 penalizaciones que pueden llegar a la Descalificación.

## 3) Repetidores de rumbo GPS, de velocidad y de odómetro (opcional)

Modelos únicos homologados por el Organizador y entregados por el prestatario del Organizador, deberán estar adaptados al GPS fijo. Está prohibida la adaptación de cualquier otro modelo, o sistema al GPS, especialmente los ordenadores u organizadores, y esto, por cualquier medio.

## 4) Tripmeter mecánico de un modelo libre (obligatorio)

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.

## 5) Odómetro del GPS Unik II (función del GPS Unik II)

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

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

Indicador de rumbo de la Máquina, 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.

## 7) Generalidades

a) Se prohíbe el uso de puntos GPS, que no sean aquellos dados por el Organizador para el Dakar Paraguay – Bolivia - Argentina 2017.

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

Únicamente se autoriza la adaptación de funciones GPS y repetidores de rumbo GPS, de velocidad, de odómetro (modelos únicos).

b) Está prohibido cualquier otro aparato de tipo GPS fijo, portátil, integrado o que tenga las capacidades del tipo GPS, 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.

**IMPORTANTE: SE AUTORIZA CUALQUIER SISTEMA DE ADQUISICIÓN DE DATOS EN LAS MÁQUINAS A CONDICIÓN QUE EL SISTEMA NO ESTÉ EQUIPADO DE UN SISTEMA GPS, BAJO PENA DE DESCALIFICACIÓN.**

c) Está prohibida la presencia de pre cableado no justificado (alimentación eléctrica, antena, sensores, etc.).

El Organizador 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 todo otro material o sistema distinto de los autorizados 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, el Piloto dispone de una posibilidad para desbloquear el GPS introduciendo un código específico:

### 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 Way Points.

La utilización de dicho código tendrá las siguientes penalizaciones:

- del 1<sup>er</sup> al 3<sup>er</sup> uso: 6 horas por utilización, para los primeros 15 de la Clasificación General y los Pilotos Élite A.S.O., 3 horas para los demás Pilotos.
- el 4<sup>o</sup> 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 GPS se materializará en el Road Book con un casillero que indique: "DZ" y por un Way Point Seguridad o Eclipse (WPS o WPE). Para validar el comienzo de la Zona "DZ", el Piloto y su Máquina deben pasar obligatoriamente a menos de 90 m (radio en torno al Way Point "DZ"), bajo pena de penalidad por WPT faltante (Artículo 19P2);
- En un radio de **800 m** de dicho punto (en el caso de un WPS), el GPS de la Máquina se activará (DTW, CTW y flecha) para guiar al Piloto hasta ese punto;
- 90m antes del punto GPS, al Piloto se le indica en el GPS que se acerca a la Zona de Control (desaceleración);
- Los 90m situados después del punto GPS se consideran como zona "tope" de desaceleración (Zona de Tolerancia), antes de entrar en la Zona de Control. [Ninguna sanción se podrá aplicar en esta zona.](#)

### 2) La Zona de Control de Velocidad

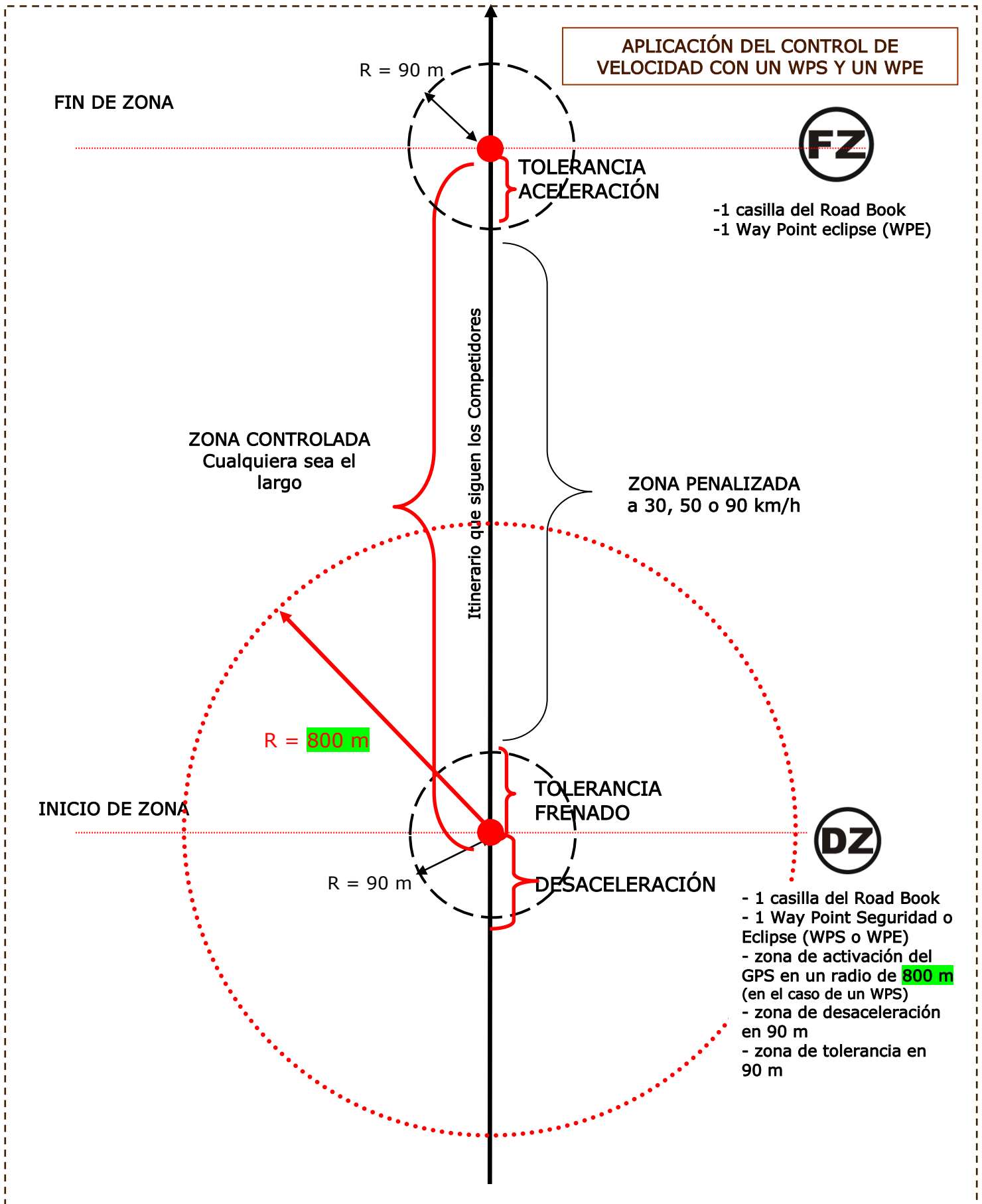
La Zona de Control aparece permanentemente en la pantalla GPS del Piloto, cuando se valida el radio de entrada del Way Point. El Piloto no podrá entonces ignorar ni la entrada ni la salida.

La velocidad de la Máquina 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 Way Point Eclipse (WPE);
- En torno a este punto, se colocará una Zona de Tolerancia de 90 m para evitar toda polémica en la toma de velocidad;

- A partir de este punto, el Piloto 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 Piloto debe obligatoriamente pasar a menos de 90 m (radio en torno al WPE "FZ") (penalizaciones: Artículo 19P2). **En esta zona de tolerancia, ninguna penalización podrá ser aplicada. A partir de ahí, se aplicarán las penalizaciones conforme al Artículo 19P2.**



## 22P PROCEDIMIENTO DE CONTROL

- 1) Durante toda la duración del Rally, el Piloto es responsable de la verificación del buen estado de funcionamiento del GPS descargado por el Organizador.
- 2) El GPS debe estar en funcionamiento y estar conectado permanentemente, alimentación y antena conectada, durante toda la duración de cada Etapa.
- 3) Todo incidente debido al Piloto (pérdida, destrucción, apagado, etc.), que haga imposible la lectura del 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 (ver Artículo 25P1 2.). Las penalizaciones que se aplicarán serán idénticas para un Piloto que no haya ingresado el código del día en el GPS.
- 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 Carrera.
- 5) Todo rechazo de firmar llevará las penalizaciones siguientes:
  - 1<sup>er</sup> rechazo: 10 minutos;
  - 2<sup>o</sup> rechazo: 1 hora;
  - 3<sup>o</sup> rechazo: Descalificación.
- 6) En caso de reclamo, acompañado de la caución, el Piloto tendrá 30 minutos después de la notificación, para informar por escrito a la Dirección de la Carrera. Un técnico GPS desmonta y precinta el GPS en presencia del Piloto, y luego lo descarga y entrega su informe de análisis a la Dirección de la Carrera y al Piloto.

## 23P CIRCULACIÓN – VELOCIDAD

### 23P1 GENERALIDADES

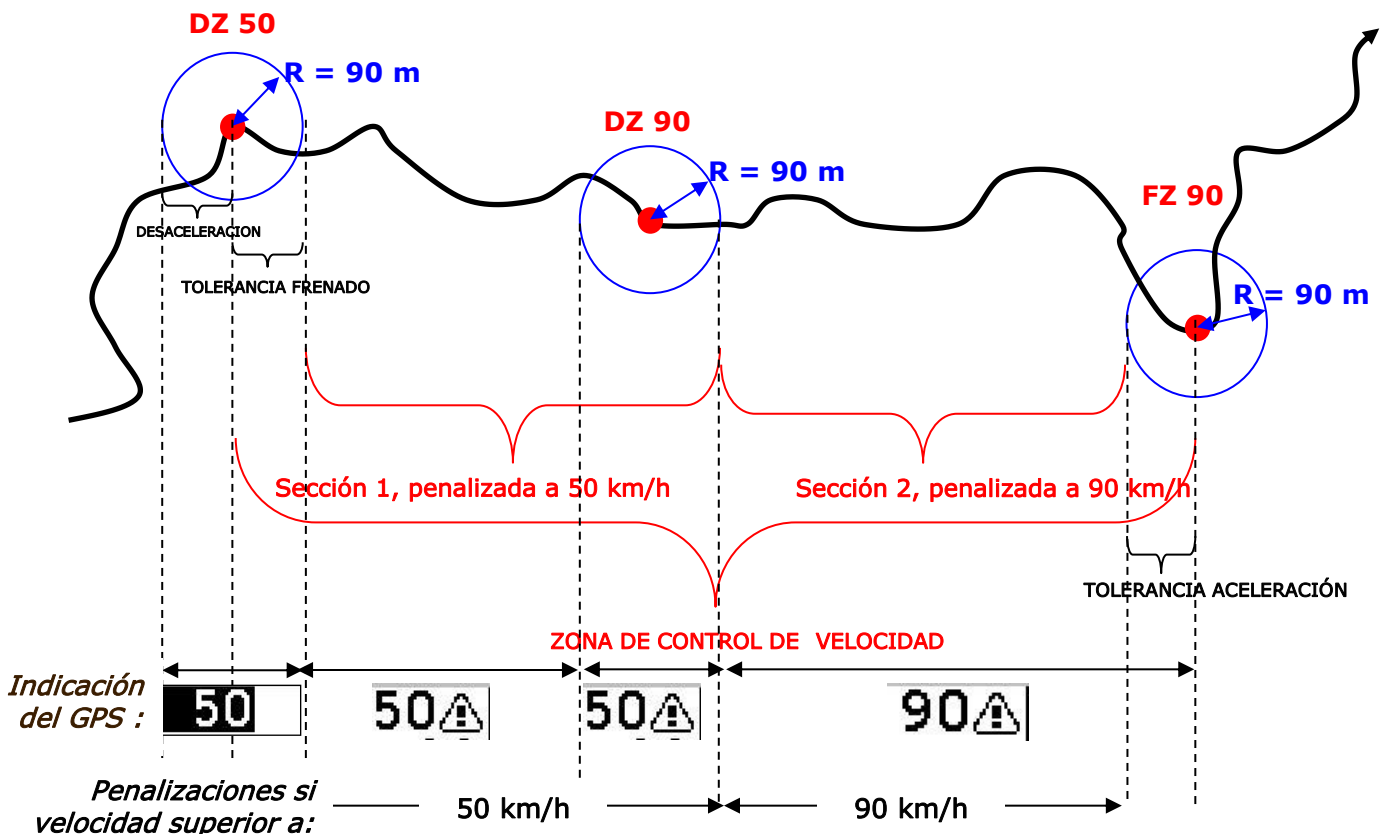
- 1) Los agentes de la circulación, Jueces de Hecho u Oficiales de la Competencia que constaten una infracción a las reglas de la circulación cometida por un Piloto de la Competencia, deben informarle lo antes posible. En caso en que decidan no detener al Piloto o que no se pueda detener al Piloto en infracción, se puede pedir aplicar las penalizaciones previstas, bajo reserva que:
  - a) la notificación de la infracción llegue por vía oficial y en nota escrita, antes de colocar la clasificación de la Etapa durante la cual se cometió la infracción;
  - b) las actas tienen que estar bien detallados 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 ruta, en **Paraguay, Bolivia y Argentina**, todos los Vehículos tienen la obligación de circular con las luces encendidas. Esta obligación también se aplica para los Sectores Selectivos.

### 23P2 CRUCE DE ZONAS DE CONTROL DE VELOCIDAD (SALVO VELOCIDAD MÁXIMA)

- 1) En las zonas que se definen como "Zonas de Control de Velocidad", la velocidad de paso de las Máquinas, tanto en Sectores de Enlace como en Sectores Selectivos, será limitada a 30, 50 o 90 km/h.
- 2) En caso de existir reglamentación local inferior, ésta es la que se aplica. Por otra parte, es la responsabilidad del Piloto de adaptar su velocidad a la población y a la circulación.

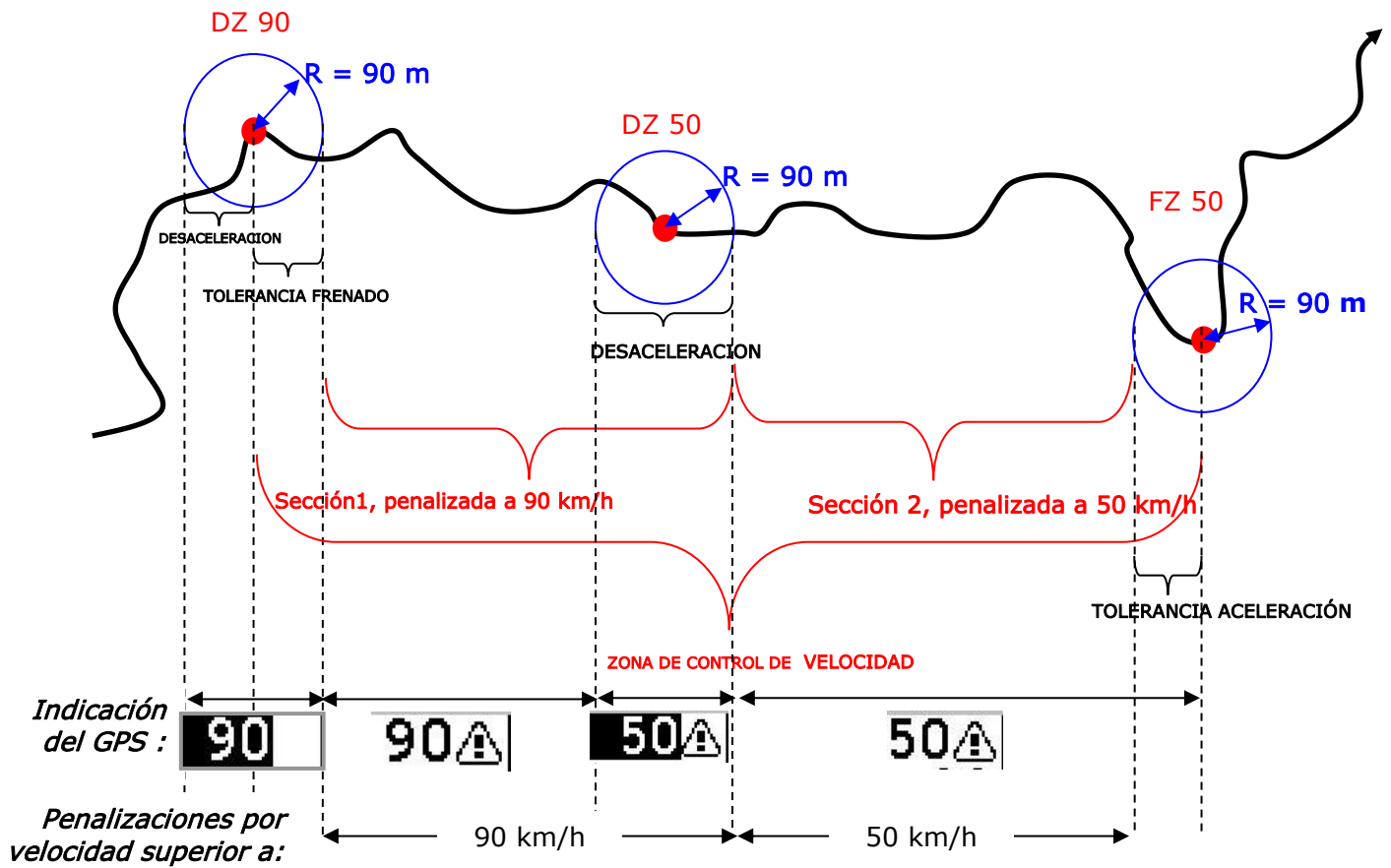
- 3) Se indicarán Zonas de Control de Velocidad en el Road Book con las menciones "DZ", "FZ" y "DZs".
- 4) La presencia o falta de paneles que indiquen la velocidad no podrá dar lugar a ningún reclamo. Se autorizan los adelantamientos, a condición de no superar la velocidad máxima autorizada en la zona.
- 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 GPS para indicar el exceso y la grabación de éste. El GPS podrá controlarse en la Llegada del Sector Selectivo 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 m y la velocidad se registra en la página speed del GPS "SPD". A la Llegada del Sector Selectivo 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 dos secciones sucesivas, con dos velocidades con distintos valores, la velocidad máxima autorizada en un radio de 90 m del Way Point de entrada de la segunda sección será la velocidad máxima de ambas secciones. Si se tratase de velocidad decreciente, la entrada en el radio de 90 m de este mismo Way Point marca el inicio de la Zona de Desaceleración (ver esquemas más abajo).

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





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



### 23P3 IMPULSO

1) Si el Piloto discute las infracciones encontradas, deberá realizar un reclamo por escrito, acompañado de la caución, que enviará **al Director de Carrera** dentro de 30 minutos que siguen a la notificación, para proceder la descarga el GPS.

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

- **entre 1 y 15 km/h:**  
1 minuto x la cantidad de impulsos + una suma fija de 100 €;
- **entre 16 y 40 km/h:**  
2 minutos x la cantidad de impulsos + una suma fija de 200 €;
- **más allá de 40 km/h:**
  - 1º impulso: 5 minutos + una suma fija de 300 €;
  - 2º impulso sucesivo: 10 minutos + una suma fija de 500 €;
  - 3º impulso sucesivo: 15 minutos + una suma fija de 700 €;
  - 4º impulso sucesivo: 60 minutos + una suma fija de 1.500€.

3) Toda reincidencia tendrá una penalización que puede ir desde 1.000 € hasta la Descalificación.

4) **Nota:** El pago de multas deberá realizarse a la persona encargada de las Relaciones Competidores o al Director de Carrera dentro de las 48 horas después de haber sido notificado, bajo pena de negar la largada.

## 23P4 LÍMITES DE VELOCIDAD – SECTORES DE ENLACES (VELOCIDAD MÁXIMA)

1) Independientemente de las Zonas de Control de Velocidad (Artículo 23P2), la velocidad máxima estará limitada y controlada en todos los Sectores de Enlace, salvo caso particular que se precisará por Aditivo y/o en el Road Book.

La velocidad máxima autorizada será aquella vigente en el país por donde pasa, en función del tipo de vehículo, es decir para Motos y Cuadriciclos:

- **Paraguay:** 110 kph,
- **Bolivia:** 80 kph,
- **Argentina:** 110 kph.

2) En los Sectores de Enlaces, se registra un impulso en el GPS cada **500 m**. Aparecerá una sigla en la pantalla del GPS para indicar que se superó esta velocidad y ésta quedará registrada. Se controlará el GPS al llegar al Bivouac según los mismos procedimientos que los que se describen en el Artículo 22P.

3) Todo exceso de velocidad registrado en el GPS será sancionado por el Director de la Carrera, según las siguientes penalizaciones:

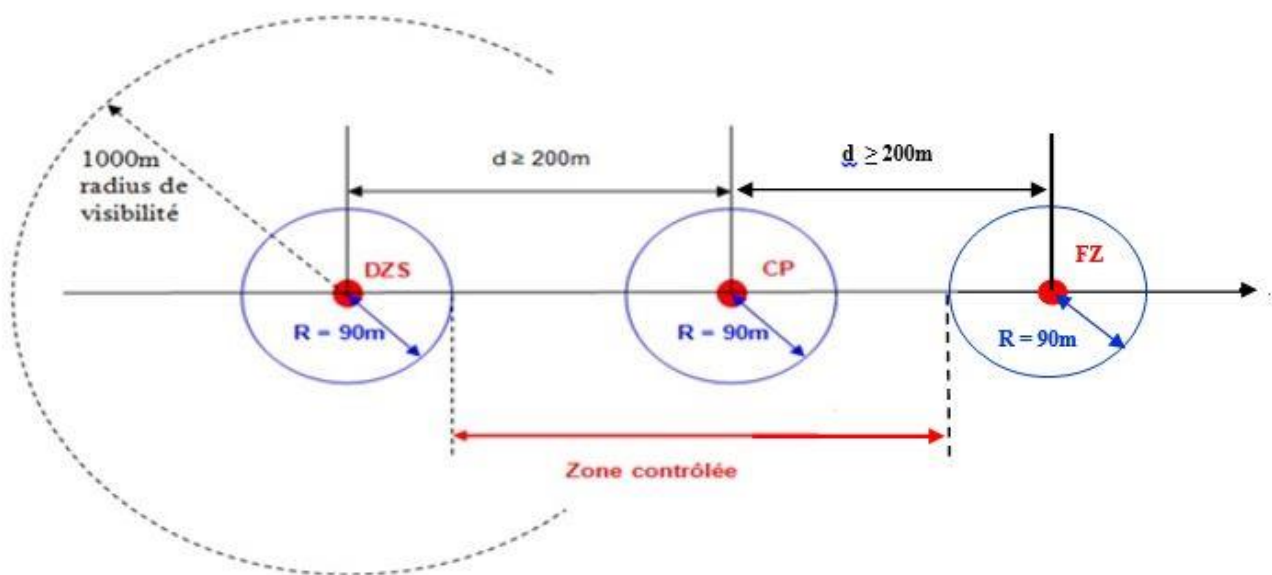
- **De 1 à 20 km/h:**  
30 segundos por impulso + una suma fija de 100 €;
- **De 21 à 40 km/h:**  
1 minuto por impulso + una suma fija de 200 €;
- **Más allá de 40 km/h:**  
5 minutos por impulso + una suma fija de 300 €.

Más allá de 3 impulsos sucesivos, penalizaciones decididas por el Jurado Internacional, que pueden llegar a la Descalificación.

## 23P5 LÍMITES DE VELOCIDAD – CONTROL DE PASO (DZ + FZ)

En las zonas de CP, la velocidad máxima es de 50 km/h.

El control de velocidad se realizará conforme al esquema representado abajo



Los paneles reglamentarios de entrada de zona de CP no indican el Inicio de Zonas de Seguridad (DZs). Sólo las informaciones presentadas en la pantalla dan fe.

## 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 consciente y puede moverse:

- resguardar la zona, presionando simultáneamente los dos botones azules del GPS para activar la función de alarma del Sentinel, para informar a los Pilotos / 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 y la Smalltrack no funcionan bien y el Piloto no lograra entrar en comunicación con el PCO, debe encender la baliza de emergencia Sarsat.

3) Si la Máquina representa un peligro para los demás Pilotos / Competidores o, para resguardar el lugar del accidente, el Piloto debe colocar su casco en un lugar apropiado al menos 50 metros antes de la posición de la Máquina para prevenir los demás Pilotos / Competidores. Todo Piloto que infrinja esta regla es pasible de penalización según la decisión del Jurado Internacional.

4) Los Pilotos implicados en un accidente con daños corporales o no, podrán ser objeto de una investigación por parte del Jurado Internacional. En función de las circunstancias, se podrán aplicar penalizaciones que pueden llegar a la Descalificación.

5) En caso de accidente o de litigio entre un equipo Auto / Camión y un Piloto Moto / Quad en un Sector Selectivo, el Piloto Moto / Quad deberá hacer una declaración por escrito destinada al Director de la Carrera Moto / Quad quien la enviará al Director de la carrera Auto / Camión quien a su vez decidirá sobre la continuación. Asimismo, el equipo Auto / Camión o su Team Manager Dakar podrá depositar una declaración escrita de los hechos ante el Director de Carrera Auto / Camión.

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

1) Se recuerda que la ética exige detenerse cuando un Piloto constata un accidente 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 Piloto/Competidor, debe en este orden:

- detenerse,
- resguardar la zona, presionando los dos botones de alarma del Sentinel, para informar a los Pilotos / Competidores que llegan al lugar,
- presionar el botón rojo del Iritrack,
- aportar los primeros auxilios a los heridos e informarse sobre su(s) condición(es),
- presionar el botón azul del Iritrack, para entrar en comunicación con el PCO y dar cuenta de la situación,
- esperar la llegada del auxilio o de otro Piloto / 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 Piloto/Competidor accidentado, o la suya si no encuentra la del otro Piloto / Competidor.

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

**3) El tiempo total de detención (si supera los 3 minutos) entre las 2 alertas Iritrack (botón rojo al detenerse y verde al salir) se descontará del tiempo realizado para el Sector Selectivo el mismo día, sólo para los 2 primeros Pilotos que se detuvieron en el accidente, a pedido del Piloto a la Dirección de Carrera, a más tardar 1 hora después de llegar a la Etapa del día.** (Cf. Artículo 33P5).

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

**4) Los Pilotos que no respeten las prescripciones del presente Artículo 24P2 será objeto de un informe al Jurado Internacional que podrá 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: +33 1 41 33 02 10**

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 el Organizador.

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.

**IMPORTANTE:** Cuando el Piloto toma la decisión de abandonar, él deberá avisar al PCO de sus intenciones para su viaje de regreso (Piloto y material):

- si regresa al Bivouac, deberá presentarse ante el Servicio Competidores en El Central;
- si no regresa al Bivouac, deberá llamar el PCO.

**3) En caso de abandono, el Piloto debe asegurarse rápidamente en devolver su material de seguridad a los prestatarios respectivos: baliza, Iritrack, Smalltrack, Sentinel y GPS y accesorios asociados.**

Dicho material deberá entregarse a los representantes de los prestatarios que se los hayan suministrado, localizados en el Safety Center, a proximidades de los « Malles Motos ».

Se recomienda vivamente al Piloto no dejar el material de seguridad en su Máquina si tuviese que abandonarla en la pista.

En ningún caso, el Organizador puede ser considerado responsable de la desaparición o pérdida de este tipo de material.

**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.

**En caso de situación excepcional, el Organizador se reserva el derecho de realizar un transporte excepcional para un Piloto y/o una Máquina de acuerdo con el Director de Carrera.**

**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 FMN.**

#### **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 exacta al PCO con el material de supervivencia que lleva embarcado.

2) El Piloto que abandone su Máquina antes del paso del Camión Barredor, lo hace bajo su propia y completa responsabilidad. En caso de daño o de robo, el Organizador declina toda responsabilidad. No se podrá iniciar ningún recurso contra la Organización que trate sobre las consecuencias del robo de una Máquina.

3) El Piloto que se niegue a ocupar su lugar en el Camión Barredor, lo hará bajo su propia y completa responsabilidad y deberá 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 si él llegase a reparar y a llegar al Bivouac a tiempo y que haya hecho la totalidad del recorrido.

4) Los vehículos "Barredores" no están en medida de transportar los Cuadriciclos.

## 24P5 REPATRIACIÓN DE LAS MÁQUINAS

1) En la medida en que el Piloto que abandonó haya respetado los procedimientos enumerados en el Artículo 24P3, y que los vehículos Barredores hayan llevado la Máquina al Bivouac; el Organizador pondrá en marcha un servicio de repatriación de las Máquinas hacia Francia para todos los Pilotos que cargaron su Máquina en el barco en Le Havre.

Para saber dónde se deben de recuperar las Máquinas abandono, acercarse a la Organización.

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 al lugar de repatriación. La Organización declina toda responsabilidad sobre las ruedas y baúles transportados, el estado al llegar, así como de los eventuales robos.

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

En cualquier caso, la Organización no podrá ser considerada como responsable en caso de daños o pérdidas de equipamiento cualquiera sea éste.

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

Si una Máquina ha sido siniestrada (accidente, incendio, destrucción etc.), el Piloto deberá entregar una declaración en el puesto de policía o de aduana. La declaración deberá contener los hechos, el número de matrícula, el número de la carrera, los datos de las personas concernientes, eventuales testigos, etc. Se deberá entregar una copia a la Organización.

Luego, los Pilotos deberán acercarse a la Organización para conocer los pasos a seguir.

La Máquina deberá llevarse imperativamente al puerto de embarque de regreso de Argentina, 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 Piloto.

Además de los riesgos a los que se exponen localmente por el incumplimiento de las leyes vigentes (multas, bloqueo de la Máquina / Piloto, 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 carretera, los Pilotos deberán acercarse a la Organización para conocer los pasos a seguir.

## 25P CÓDIGO DE MANEJO

### 25P1 FUNCIÓN SENTINEL DEL GPS

1) Para resguardar los adelantamientos, la función Sentinel del GPS (dispositivo que permite señalar a un Piloto / Competidor que puede ser adelantado) es obligatorio para todas las categorías.

2) El GPS - Sentinel debe estar en funcionamiento durante el desarrollo de cada Etapa y debe estar conectado directamente a la batería de la Máquina, **sin posibilidad de corte.**  
El funcionamiento del material (GPS - Sentinel) es responsabilidad del Piloto.

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

- 1h00 para los Pilotos clasificados **entre los 15 primeros de la Clasificación General y para los Pilotos Élite A.S.O.;**
- 300 € para los demás Pilotos.

3) Todo(a) Piloto / Máquina alcanzado(a) por un Auto / Camión deberá hacer lo necesario para ponerse en un lado y dejarse pasar. En un Sector Selectivo, Todo(a) Piloto / 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, después del estudio de los datos grabados:

- 15 minutos para los Pilotos clasificados **entre los 15 primeros de la Clasificación General y para los Pilotos Élite A.S.O.;**
- 300 € para los demás Pilotos.

4) Todos los casos litigiosos serán tratados por el Jurado Internacional, después de escuchar a las dos 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) En caso de desacuerdo, deberá realizarse la descarga de los datos del aparato, por petición escrita al Director de la Carrera, como máximo 30 minutos después de la notificación de la infracción.

### 25P2 CÓDIGO DE MANEJO DE LOS PILOTOS

#### 1) Comportamiento General

a) El Piloto debe tener un comportamiento respetuoso tanto en la ruta como frente:

- a las autoridades y a la población de los países por donde pasa,
- a los demás Pilotos / Competidores,
- al personal de la Organización.

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

b) Toda acción incorrecta, fraudulenta o antideportiva realizada por el Piloto antes o durante la Competencia será juzgada por el Jurado Internacional, que puede 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) inculminado(s).

c) Por razones de seguridad, durante la totalidad del Rally, está prohibido hacer demostraciones con la Máquina: burn, show, maniobra peligrosa, etc. en las Zonas de Público.

#### 2) Venta / Cesión de la Máquina PROHIBIDA

**En caso de abandono, o después del Rally, está formalmente prohibido que un Piloto, un Team Manager Dakar, el propietario del vehículo o toda otra persona del Team ceda o venda su/una 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 de la Máquina / del Piloto, etc.), toda infracción a la regla llevará a negar la inscripción en el Dakar para los 5 años a venir para todas las personas concernientes y/o ligadas a este asunto.

### 3) Pasos fronterizos **Paraguay/Argentina, Argentina/Bolivia y Bolivia / Argentina**

Por razones sanitarias, está estrictamente prohibido hacer pasar los siguientes productos de Paraguay a Argentina, de Argentina a Bolivia y de Bolivia a Argentina (SENACASA PARAGUAY-SENASAG BOLIVIA ley No 2061 del 16 Marzo 2000 – SENASA ARGENTINA resolución n°295 de 1999 y resolución n°816 del 2002). Los Vehículos serán registrados antes de pasar cada 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 de la Máquina / del Piloto, etc.), todo Piloto sorprendido infringiendo dicha regla será penalizado en **una multa que va desde los 500 € a la Descalificación.**

### 4) Consignas obligatorias con respecto a los trámites aduaneros (TODAS CATEGORÍA)

#### a) Packing List

- Se entiende por "Packing List" el documento administrativo oficial y obligatorio de importación temporaria de cada Máquina / Vehículo, cualquier sea su categoría, en Carrera o en Asistencia;
- El Piloto / Competidor debe conservar este documento en permanencia, debe entregar una copia al declarante de aduanas del Rally y al Organizador, durante las Verificaciones Administrativas, y/o al embarcar en Le Havre;  
Ningún paso de frontera se puede realizar sin este documento. Indica todos los bienes y los materiales presentes a bordo de cada Vehículo y describe la Máquina / el Vehículo.

**Esta lista debe imperativamente ser exactamente idéntica de la salida de Europa al regreso de Argentina para las Máquinas / los Vehículos que hayan embarcado a bordo del ferry del Organizador; y la salida de Argentina hasta el paso de la última frontera DESPUÉS de la Competencia marcada por el regreso en el país de origen para las Máquinas / los Vehículos que hayan venido por sus propios medios.**

#### b) Transporte de piezas de repuesto

- Para respetar los trámites aduaneros y para no tener problemas al pasar las fronteras o al embarcar: todas las fronteras deben pasarse con, a bordo del Vehículo, el mismo stock de piezas de repuesto que se declaró en el origen, y que fue declarado en el Packing List obligatorio de cada Vehículo. Por consiguiente está estrictamente prohibido dejar, vender o ceder todo material transportado;
- Además de los riesgos a los que se exponen localmente por el incumplimiento de las leyes vigentes (multas, bloqueo de la Máquina / del Piloto, etc.), todo Piloto sorprendido infringiendo dicha regla **será penalizado con una multa de 500 € por material** (por ej.: un neumático = 500 €). **Toda reincidencia podrá tener penalizaciones que llegan a la Descalificación.**

#### c) Consignas en caso de abandono

En caso de abandono de un vehículo de asistencia, su equipo tendrá IMPERATIVAMENTE, además de respetar los trámites necesarios del Artículo A15.2 del Reglamento Asistencia, que avisar cuanto antes al declarante aduanero y al Servicio Competidores, sobre el estado del vehículo, donde está y los trámites desarrollados para mandarlo: hacia el puerto en Argentina para su embarcación en

dirección de Le Havre, o hacia el país de origen del vehículo si no haya sido embarcado en Le Havre en el barco del Organizador.

### 5) 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 de las casillas del Road Book. **Especialmente está prohibido "cortar" las curvas a través de campos, selvas, huertos y pantanos.**

- 1ª infracción: **1.000 € + 15 minutos,**
- reincidencia: **Descalificación.**

b) Para respetar las zonas por donde pasa la Competencia, está prohibido destruir las puertas de las vallas ubicadas en el itinerario. Jueces de Hecho estarán en el lugar. Toda puerta de vallas rota tendrá una penalización de 1.000 € + 15 minutos. **Toda reincidencia llevará a la Descalificación.**

c) Algunas zonas del itinerario están declaradas como **ZONAS SENSIBLES**. Se mencionarán la víspera de la Etapa considerada en el Briefing y se colocarán en los informes de los Briefings. **Estarán materializadas con estacas y cintas.**



Este logo específico que señale dichas Zonas Sensibles figurará en la 3ª columna del Road Book (Artículo 17P1 y anexo 8).

Todo Piloto que no respete las Zonas Sensibles será penalizado del siguiente modo:

- 1ª infracción: **1.000 € + 15 minutos**
- reincidencia: **Descalificación.**

### 25P3 TELÉFONO SATELITAL / GSM / TABLETA TÁCTIL / RELOJ GPS

1) Por razones de seguridad, se autoriza tener un teléfono satelital Iridium y/o un GSM. Se tolera los smartphones, si éstos no disponen de aplicaciones adicionales de cartografía/geolocalización. Se efectuarán controles inesperados. Las tabletas así como los relojes GPS están estrictamente prohibidos.

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

2) El/los número(s) de llamada de todas las tarjetas SIM del Piloto, cualquiera sea el medio de comunicación, debe(n) ser comunicadas durante las Verificaciones Administrativas.

3) En los Sectores Selectivos, el teléfono debe de permanecer apagado. Exclusivamente en caso de problema, se podrá usar los teléfonos, ÚNICAMENTE con la Máquina detenida, para señalar un abandono, un accidente, un problema. Previamente, el Piloto deberá prevenir al PCO sobre su situación, con su Iritrack.

4) Estos teléfonos podrán usarse, EXCLUSIVAMENTE con la Máquina detenida en los Sectores de Enlace.

5) En Sectores Selectivos, no se autoriza ninguna transmisión (de o hacia la Máquina) de tipo SMS, MMS, datos o data. Están prohibidos todos los equipamientos (cables de datos, conexión infrarrojos, Blue Tooth, Wifi u otros).

6) Sólo se autoriza el modo teléfono.

7) Toda infracción llevará penalidades que llegan hasta la Descalificación.



## 25P4 RADIOS Y TRANSMISIONES

1) Únicamente se autorizará los montajes de antenas:

- GPS simples, suministradas por el prestatario de la Organización,
- de Iridium 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 de que se trata de puestos bloqueados en una frecuencia única. Si el prestatario radio de la Organización (Astrium) no suministrase el/los Talkie Walkie, se deberá realizar pedidos de autorización ante las autoridades de los países por donde pasa la Competencia y las frecuencias usadas deberán ser transmitidas al Organizador.

### 3) Medios satelitales

**Está prohibido** todo sistema de conexión satelital u otro, entre una Máquina /un Vehículo en carrera en un Sector Selectivo y una base externa u otro vehículo, que no sea el Iritrack y la baliza de emergencia Sarsat.

### 4) Data

**Está prohibido** todo sistema de transmisión de datos, de seguimiento de vehículos o de gestión de flota. Y cualesquiera sean los medios o soportes técnicos usados, **bajo pena de Descalificación**, a la excepción de los sistemas Iritrack y Sentinel.

## 25P5 IRITRACK / SMALLTRACK

1) El Iritrack **y la Smalltrack** son sistemas de seguimiento de los vehículos por satélite, implementados por la Organización y obligatorios para todos los Pilotos / Competidores.

Las alarmas y alertas pueden encenderse ya sea automáticamente (**Iritrack y Smalltrack**), o manualmente (**Iritrack**).

a) modo automático:

- alarma con golpe violento (decelerómetro), seguida de un stop de 3 minutos,
- inclinaciones anormales (inclinómetro), seguidas de un stop de 3 minutos.

b) modo manual:

- botón azul: llamados al PCO,
- botón rojo: accidente con daños corporales,
- botón verde: accidente sin daños corporales o problemas mecánicos.

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

2) Durante toda la duración del Rally, el Piloto es considerado responsable por el buen funcionamiento de su Iritrack **y de su Smalltrack**. Deberán estar en funcionamiento y seguir conectados 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.**

3) La ubicación del Iritrack **y de la Smalltrack** en la Máquina deberá permitir un acceso permanente a las funciones esenciales del aparato y no permitir averías.

Todo Piloto cuyo Iritrack **o Smalltrack** no será fijado según las especificaciones del proveedor o del Organizador durante las Verificaciones Técnicas deberá imperativamente montar el aparato, bajo pena de ser negada la largada.

4) Se negará la largada a todo Piloto / Competidor cuyo Iritrack **o Smalltrack** no funcionase a la largada de un CH Enlace. Tendrá unos 30 minutos para ponerse en conformidad sin tener penalidades. Pasado este tiempo impartido, se aplicarán penalidades por retraso. **El Piloto sólo podrá largar una vez que su Iritrack o Smalltrack sea instalado según las consignas de montaje.**

5) En caso de mal funcionamiento del Iritrack y de la Smalltrack al mismo tiempo, la Organización podrá parar a un Piloto para ser arreglado a fin de tener en permanencia al menos un sistema en funcionamiento, entregarle un sistema de tracking de emergencia (Worldtrack). Este material deberá ser devuelto en el Safety Center la misma noche a su llegada al Bivouac.

## 25P6 CÁMARAS EMBARCADAS (VER ANEXO 6 – FICHA TÉCNICA)

1) El Piloto tendrá la obligación de aceptar el montaje de una cámara tipo GoPro sobre su Máquina cuyas características son como siguiente:

- Dimensiones: 1.6" x 2.4" x 1.2" (42 x 60 x 30 mm)
- Peso: 179g batería + cajas incluidas.

2) Las cámaras estarán instaladas en las Máquinas con ventosas o todo otro sistema sin modificar los parámetros de seguridad.

Para las GoPro instaladas sobre el equipamiento del Piloto (casco, peto, etc.), se instalará según lo desee el Piloto.

Dichos sistemas se instalarán en forma temporaria en las Máquinas en función de las necesidades de la Organización. La negativa de equiparse llevará a la negativa de largada.

3) El Piloto encenderá la cámara según las informaciones dadas por el técnico que la habrá instalado. La cámara deberá estar en funcionamiento y seguir conectada permanentemente, con la alimentación y la antena conectadas, durante la duración de la Etapa.

4) 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 de Carrera.

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

### 26P2 APERTURA DEL RECORRIDO

El Organizador se encarga de poner en marcha un equipo, cuya misión es verificar la integralidad del recorrido, algunos días antes del paso de la Competencia, bajo su responsabilidad.

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 los Sectores Selectivos, no se autoriza ninguna asistencia, salvo la que está expresamente autorizada en el presente Reglamento (salvo entre Pilotos / Competidores que aún están en Carrera).

2) Se prohíbe la asistencia realizada en los Sectores Selectivos por vehículos inscriptos en la categoría Asistencia.

Durante todo el Rally, sólo se autoriza la asistencia realizada con el personal de Asistencia en los tramos comunes a la Carrera y a los vehículos de Asistencia.

3) Los equipos de asistencia deben respetar íntegramente los itinerarios de los Sectores de 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 (Vehículo(s) y persona(s)).

5) Un Piloto / Competidor podrá estar privado de su vehículo de Asistencia temporaria o definitivamente al igual que del material que transporta, según la gravedad de las infracciones cometidas por éste.

## 27P2 ETAPA MARATÓN MOTO – CUADRICICLO

*Se especificará mediante aditivo.*

4) No se autoriza el pedido de reposicionamiento durante el primer día de una Etapa Maratón.

### 5) MARCAJE RUEDAS

El Piloto o su asistencia debe llevar las ruedas / neumáticos en la zona cerca del Safety Center la víspera del día de la Etapa Maratón para ser marcados por los Oficiales. La Organización definirá un lugar dedicado y lo comunicará la víspera del marcaje; se anunciará durante el Briefing.

- Hay un tiempo máximo de 3 horas para marcar las ruedas desde la hora que entran al CH del bivouac la víspera de la Etapa Maratón. La marcación empieza a las 15h15 hasta las 22h30.
- Cada piloto que llega al bivouac antes de las 21h00 debe marcar sus ruedas / neumáticos hasta las 22h30.
- Cada piloto que llega al CH del bivouac después de las 21h00 deberá marcar sus ruedas / neumáticos hasta las 4h30.
- En el caso en el que la Etapa Maratón siga el Día de Descanso, el marcaje será posible de las 11h00 a las 13h00 el Día de Descanso.

Cualquier demora en la marcación de las ruedas traerá con una multa de 200 €.

En ningún caso, las ruedas / neumáticos pueden ser reemplazados por neumáticos no marcados durante las dos jornadas de una Etapa Maratón.

**En caso de no respetar esta regla, se aplicarán las penalidades por "asistencia prohibida".**

6) Únicamente se aplicarán las penalidades deportivas la noche del primer día de una Etapa Maratón. Las demás penalidades contraídas en la Etapa Maratón se aplicarán al final de la Etapa Maratón.

7) La Organización pondrá un camión taller a disposición con acceso a: aire, agua, herramientas básicas, incluyendo sobre todo: juegos de destornillados, llaves, pinzas, sierras, mazas, así como distintos puestos para soldar. También se pondrán a disposición, sobre pedido, aceite motor, aceite horquilla y WD 40.

8) Durante la(s) etapa(s) Maratón, uno o distintos grupo(s) restringidos de fotógrafos y/o cameramen acreditados y seleccionados por el Organizador podrán ser autorizados a entrar en el recinto del Bivouac / parque de trabajo, bajo el control de los Oficiales.

## 27P3 ASISTENCIA AUTORIZADA

1) Únicamente se autorizan los vehículos de Asistencia y las personas regularmente inscriptas en la Carrera o en Asistencia para transportar material de asistencia dentro de los límites de peso impuestos por el Acuerdo Internacional de la Circulación Vial.

## 2) Se autoriza la asistencia:

### a) En el trazado de un Sector Selectivo

Por parte del equipo de un Auto, por el Piloto de una Máquina (Moto / Cuadriciclo) o un Camión regularmente inscripto y aún en Carrera.

Por parte de los vehículos de la categoría Asistencia, después el cierre del control de Llegada de este Sector Selectivo y después de haber avisado a la Organización.

### b) En el recorrido de un Sector de Enlace

Por parte del equipo de un Auto, por el Piloto de una Máquina (Moto / Cuadriciclo) o un Camión regularmente inscriptos y aún en Carrera.

Por parte de los vehículos de la categoría Asistencia, cuando los vehículos de Asistencia tienen un itinerario común al de la Carrera. **Está prohibido el abastecimiento de nafta o diesel a partir de un Vehículo 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, por el Piloto de una Máquina (Moto / Cuadriciclo) o un Camión regularmente inscriptos y aún en Carrera, por parte de los Vehículos de la categoría Asistencia.

Las personas inscriptas en Asistencia están autorizadas a sacar libremente las Máquinas de Carrera del Bivouac para realizar el abastecimiento en combustible, el lavado o para hacer pruebas (el Iritrack **y la Smalltrack** deben estar encendidos) dentro de un radio de 30 km alrededor del Bivouac.

### d) En el Bivouac, después de la Largada de un Sector Selectivo

Una vez que un Piloto largó de un Sector Selectivo, se autoriza la Asistencia en el Bivouac (en condiciones que se describen en el punto c) si el regreso del Piloto con su Máquina 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 Piloto 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.

## 3) Día de descanso

Durante el día de descanso, **SÓLO se autoriza la importación temporaria de NEUMÁTICOS**. El Piloto debe mandar la lista detallada al Servicio Competidores **antes del 1° de Diciembre de 2016**.

**La entrega se debe de hacer en cualquier lugar que no sea el Bivouac.**

En ningún caso, esta importación podrá modificar la Packing List original del o de los Vehículo(s) del Piloto / Competidor o de cualquier otro Vehículo inscripto.

**Por esto, los neumáticos usados deberán ser reexportados y no podrán quedarse o ser vendidos en el territorio argentino.**

En caso de no respetar este Artículo, se negará durante 5 años la inscripción a la Competencia al Piloto y su Team.

## 27P4 PENALIZACIONES POR ASISTENCIA PROHIBIDA

**La asistencia y remolque estarán autorizados, sin penalización, únicamente por un Piloto / Competidor de una Moto, Quad, Auto o Camión inscriptos y aún en carrera.**

**En cualquier otro caso, se podrá llegar a la descalificación del Piloto.**

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.

**2) La asistencia por una persona o un vehículo no acreditado tendrá las siguientes penalidades:**

- 1ª infracción: obligación para las personas y/o vehículos concernientes de acreditarse (con un adicional del 50% de los derechos de inscripción) ante el Organizador o abandonar el itinerario del Rally.

**Penalización por el Piloto concerniente:**

- Penalización que puede llegar a las 6 horas a la discreción del Jurado Internacional en un Sector Selectivo;
  - Penalización que puede llegar a las 3 horas a la discreción del Jurado Internacional en un Sector de Enlace.
- Reincidencia: **Descalificación del Piloto concerniente en todos los casos.**

**3) La asistencia no autorizada por parte de una persona y/o un vehículo inscripto en categoría Asistencia y toda presencia de una Asistencia en un Sector de Enlace, una largada o una llegada de Sector Selectivo si estos no figuran en el recorrido Asistencia tendrá las siguientes penalizaciones:**

**1ª infracción: Penalizaciones a aplicar al Piloto implicado:**

- Penalización que puede llegar a las 6 horas a la discreción del Jurado Internacional en un Sector Selectivo;
  - Penalización que puede llegar a las 3 horas a la discreción del Jurado Internacional en un Sector de Enlace.
- Reincidencia: **Descalificación del Piloto concerniente y de su Asistencia en todos los casos.**

**4) Toda entrega o lanzamiento de material en una Etapa llevará a penalizaciones que van de 6 horas a la Descalificación.**

**5) Toda asistencia fuera del Bivouac o en un lugar cerrado (en o fuera del Bivouac) tendrá penalizaciones que van desde las 6 horas a la Descalificación. La reincidencia llevará a la Descalificación. Una carpa no se considera como un lugar cerrado.**

**6) Para el Piloto se sancionará la búsqueda o la transmisión de informaciones por cualquier medio, con penalizaciones de 3 horas + 500 € por infracción.**

**7) La presencia de todo medio de locomoción (auto, moto, cuatriciclo, 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 Pilotos aún en Carrera llevará a la Descalificación inmediata de todos los participantes que tengan un vínculo con uno de estos medios.**

**8) La asistencia aérea no administrada por el Organizador tendrá penalizaciones que van de las 6 horas a la Descalificación. La reincidencia llevará a la Descalificación.**

Por asistencia aérea, se considera toda presencia en una Etapa de una aeronave que tenga a bordo al menos una persona que tenga un cualquier vínculo con un Piloto con una Máquina de Carrera y todo transporte del material de asistencia (herramientas, grupos electrógenos, iluminación, compresores, etc.) en aviones privados o fletados por la Organización.

## **27P5 TEAM MANAGER DAKAR**

El Organizador es el único habilitado a aceptar, o no, el pedido de acreditación de toda persona como Team Manager Dakar.

**Referirse a la definición "del Team Manager Dakar" al Artículo 3P36. Esta acreditación es nominativa y no se puede transferir.**

a) El Team Manager Dakar debe asistir al Briefing específico Team Manager Dakar organizado durante las Verificaciones Administrativas (*hora y lugar se comunicarán en el mes de diciembre*) así como al Briefing general del **1 de Enero de 2017 de 14h00 a 15h00 en el Teatro Municipal en Asunción**. Debe también asistir al Briefing diario en el Bivouac.

b) En ningún caso, esta acreditación tendrá un valor deportivo tal como se define en los reglamentos FIM.

c) Se autoriza al Team Manager Dakar ir a las Llegadas de Sectores Selectivos, cuando éstas estén situadas en los itinerarios Asistencia o dentro de un radio de 50 km del Bivouac. No se autoriza ninguna intervención mecánica en la Máquina. Ninguna entrega de material (herramientas, parte suelta, etc.) está autorizada.

El Team Manager Dakar deberá, al pedir su acreditación, declarar por escrito al Servicio Deportivo de la Organización el número y el tipo de vehículo utilizado así como el número de dorsal en categoría Carrera y/o en Asistencia.

d) En ningún momento podrá estar en el itinerario del Sector Selectivo, salvo autorización particular del Director de Carrera.

En caso de infracción, al/a los Piloto/s asistido/s se pondrá una penalización que puede llegar a la Descalificación.

e) Durante las Verificaciones Administrativas, en la caseta de los Oficiales Moto, el Team Manager Dakar deberá aprobar y firmar la lista de Pilotos, Máquinas y Vehículos de las categorías Carrera y/o Asistencia que están inscriptos bajo su responsabilidad ante la Organización y entregarla al Director de la carrera para que se le entregue su acreditación.

## 27P6 AVIÓN TEAM

Un Team podrá beneficiarse, en la medida de los sitios disponibles, y del pago de los derechos de inscripción, con un transporte en avión de la Organización.

Un miembro de un Team que viaja en el avión no está autorizado a trasladar herramientas y piezas sueltas. En caso de infracción, al/a los Piloto/s asistido/s se pondrá una penalización que puede llegar a la Descalificación.

Dentro de un mismo team, se podrá inscribir una o varias personas para un lugar de Team Avión, que eventualmente podrán alternar el lugar entre el avión Team 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 Organizador.

Las inscripciones se harán mediante invitación tras la recepción de los pedidos que deberán llegar al Servicio Competidores **antes del 1<sup>er</sup> de Octubre de 2016**.

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](mailto:concurrents@dakar.com)

## 27P7 COMBUSTIBLE – ABASTECIMIENTO - AUTONOMÍA

### 1) Combustible

a) Los Pilotos deberán utilizar el "combustible comercial", es decir fabricado por una compañía petrolera, que es el que se vende en las redes comerciales de las carreteras. 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) El combustible puesto a disposición por el Organizador tiene los siguientes índices de octano:

- En Paraguay: 98
- En Bolivia:
  - Para asegurar combustible de calidad, la Organización pondrá a disposición gasolineras móviles. Las modalidades del abastecimiento se comunicarán por Aditivo.
- En Argentina:
  - En estación : 98
  - En tambores: 98

Sólo las estaciones mencionadas por el Organizador en el Road Book garantizan los índices de octano expuestos más arriba.

c) El uso de combustibles especiales 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 logrará 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 Sectores Selectivos

La responsabilidad del abastecimiento sólo incumbe al Piloto.

Cada abastecimiento en curso de Sector Selectivo será objeto de una Neutralización de 15 minutos **prevista por el Organizador.**

El abastecimiento en combustible debe realizarse con el motor parado.

Cada abastecimiento será precedido de un CP. Después de haber entregado la Ficha de Marcación, cada Piloto deberá avanzar su Máquina hasta el camión de abastecimiento. El combustible será distribuido en el orden de llegada al CP.

Después de haber sido abastecido, el Piloto se presentará en el control de Neutralización, recuperará su Ficha de Marcación 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 Pilotos Moto / Cuadriciclo en Carrera.

El costo para el combustible que el Organizador pone a disposición está incluido en el precio de la inscripción. Comprende los abastecimientos en barriles de sin plomo 95 en Sector Selectivo (Artículo 27P7.3) y en el Bivouac (Artículo 27P7.4).

## 4) Abastecimiento en combustible en los Sectores de Enlaces y en el Bivouac

a) En los Sectores de Enlaces y en las ciudades Etapa (en el Bivouac) cuando las estaciones pueden proponer Súper 95 o 98, los Pilotos deberán abastecerse en combustible a su cargo. Está sumamente recomendado que los Pilotos abastezcan en las gasolineras seleccionadas por el Organizador y apareciendo en los Road Books.

b) Cuando no hay estaciones a proximidad del Bivouac, el Organizador propondrá combustible en el Bivouac, que se entregará en barriles. El combustible está incluido en la inscripción de la Máquina / del Vehículo.

## 5) Zona de abastecimiento en el Bivouac

Por razones de seguridad y por razones ambientales, las Máquinas deben imperativamente abastecerse en la zona específica de abastecimiento prevista en el Bivouac con los medios que brinda la Organización. El incumplimiento de este Artículo llevará a la Descalificación.

# 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 trauma psicológico.

## 1) DEFINICIONES

### a) Asegurador

MUTUAIDE ASISTENCIA, en adelante MUTUAIDE, Sociedad anónima con un capital de 9.590.040 € totalmente pagado, con sede social en 8-14 avenue des Frères Lumière, 94366 Bry sur Marne Cedex, empresa que se rige por el Código de Seguros – bajo el control de la Autoridad de Control Prudencial ubicado en el 61 rue Taitbout – 75009 Paris - 383 974 086 R.C.S Créteil.

### b) Beneficiarios

- los Pilotos / Competidores y sus asistencias;
- 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 en un viaje organizado por V.S.O.

### c) Campo de aplicación

Las garantías se acuerdan en el trayecto del **Rally Dakar 2017, del primer día de Verificaciones en Asunción (Paraguay), el 30 de Diciembre de 2016 hasta el 16 de Enero de 2017 al mediodía en Buenos Aires**, para los Pilotos / Competidores y sus Asistencias.

Durante esta duración, los Pilotos / Competidores que quedaron afuera de la carrera o que abandonaron siguen siendo asegurados en Paraguay, Bolivia y Argentina a condición que sigan el Rally o que vayan a Buenos Aires o al puerto de embarque en Argentina por el trayecto más directo desde el lugar del 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, Croacia, 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) Sudamérica

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Guyana Francesa, Paraguay, Perú, Surinam, Uruguay, Venezuela.

### g) 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.

### h) Daños corporales

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

## 2) LAS GARANTÍAS

### ADVERTENCIA

En caso de daños corporales, el equipo médico del Rally organiza el transporte del Beneficiario desde el lugar del accidente hacia el Bivouac del Rally o hacia 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 viviendo o que tiene su domicilio en América del Sur o en Europa (ver los países detallados más arriba):

- u hospitalizar al Beneficiario en un centro de cuidados cercano y llegado el caso, si su estado médico lo necesitase, considerar el regreso en una estructura hospitalaria apropiada cercana a su domicilio o en su domicilio;
- o, si el Beneficiario se encuentra incapacitado físicamente para viajar por sus propios medios, activar y organizar el transporte del Beneficiario hacia su lugar de domicilio o hacia un servicio hospitalario apropiado próximo a su lugar de domicilio.

Para un Beneficiario residente o que esté domiciliado fuera de América del Sur o 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.

Sin embargo, todo pedido de repatriación directo en un país situado fuera de América del Sur o de Europa podrá ser estudiado caso por caso en el lugar con el Director Médico de MUTUAIDE.

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

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

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

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

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

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

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

#### **a) Traslado y/o repatriación del Beneficiario**

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

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

Para la elección del medio utilizado para el transporte, se toma en consideración únicamente el interés médico del Beneficiario y el respeto de las reglamentaciones sanitarias vigentes.

**IMPORTANTE: Dicha prestación no se realiza nunca para afecciones o lesiones benignas que pueden ser tratadas en el lugar y que no le impiden al Beneficiario seguir el Rally o llegar a Buenos Aires por sus propios medios (salvo, en ciertos casos, sobre decisión del Director Médico del Rally, de los "Gastos Médicos").**

**Nota: La obligación de parar el Rally no da derecho sistemáticamente a una repatriación.**

**ATENCIÓN:** Como la repatriación del Beneficiario que resida o que esté domiciliado fuera de América del Sur o de Europa está a cargo suyo a partir de Europa hacia el país donde esté domiciliado o

donde resida, se recomienda poseer un título de transporte y/o un seguro específico y verificar con su asegurador las garantías con las que se beneficiaría.

#### **b) Gastos médicos (entre los cuales gastos de hospitalización) abonados en el Rally Dakar 2017**

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

**Son excluidos todos los gastos médicos, de medicamentos o de hospitalizaciones, contraídos después de una eventual repatriación o al regreso del Beneficiario a su domicilio o en una estructura cercana de 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 € 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 Administrativas 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 Pilotos / 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 ASISTENCIA 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 sesenta (60) 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.

Esta extensión de la prestación no se aplica a los Beneficiarios bolivianos en Bolivia, a los Paraguayos en Paraguay y a los Beneficiarios argentinos en Argentina.

#### **c) Repatriación del cuerpo**

Si un Beneficiario fallece durante el Rally Dakar 2016, 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 cinco (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 € impuestos incluidos. 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 cinco (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 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 € impuestos incluidos.  
Se realiza contra un cheque de garantía a la orden de MUTUAIDE ASISTENCIA 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 sesenta (60) 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 remplazo**

Si después de un accidente corporal o de una enfermedad que afecte al Beneficiario, ninguno de los demás Beneficiarios (co-Piloto, Equipo de asistencia) esté en medidas de remplazarlo para conducir, MUTUAIDE pone a disposición y toma a su cargo un chofer de remplazo para llevar el vehículo hasta Buenos Aires o al puerto de embarque en Argentina, 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, el Beneficiario debe contactar a MUTUAIDE en un plazo máximo de treinta días siguiendo el hecho traumático y comunicar los datos de su médico de cabecera.

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

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

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

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

### **3) EXCLUSIONES**

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

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

**Nota:** La obligación para el Piloto / Competidor de abandonar el Rally no significa que puede aprovechar de una repatriación a cargo de MUTUAIDE de manera sistemática.

**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 médicos o de hospitalización subidos después de la repatriación;
- los gastos médicos subidos sin el acuerdo previo del Director Médico del Rally;
- 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 la Competencia.**

**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 en el servicio del orden, a la organización o al control del Rally;**
- **a los Competidores por daños corporales o materiales causados a otros Competidores en Sectores de Enlaces pero, en Sectores Selectivos, únicamente si la responsabilidad de uno de ellos puede verificarse claramente y sin ambigüedades, en forma probada;**
- **a los Pilotos con respecto a sus copilotos y pasajeros por accidentes acaecidos en zonas de vía pública de uso no privativo (especialmente en Sectores de Enlaces), y en Sectores Selectivos únicamente a condición de 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, el Organizador no puede ser tenido responsable).

#### Período de garantía:

- para los Vehículos embarcados en los ferry que el Organizador pone a disposición: el seguro tomará efecto al momento del ingreso de los vehículos en el parque protegido en el puerto europeo el 24 y 25 de Noviembre de 2016 y caducará cuando salgan los Vehículos del parque protegido del puerto de regreso en Europa a más tardar el 28 de Febrero de 2017 a las 23h59.
- Se precisa que las travesías marítimas no están cubiertas con esta póliza.
- Para los demás Vehículos (no enviados por los ferry propuestos por el Organizador) el seguro tomará efecto al momento del ingreso de los Vehículos en el recinto de las Verificaciones en Asunción (Paraguay), a partir del 30º de Diciembre de 2016 y caducará después del podio de llegada en Buenos Aires (Argentina), es decir el 14 de Enero de 2017 a las 23h59 como máximo.

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

#### Cuidado:

- Todos los vehículos que no embarcan a bordo del ferry propuesto por el Organizador deben entonces suscribir seguros para cada uno de los países atravesados por el Rally.

- Esta póliza sólo cubre el trayecto oficial del Rally (Sectores Selectivos y Sectores de Enlaces), indicado por el Organizador. Los Competidores que tienen que alejarse de éste (en particular antes de las Verificaciones o después de su abandono), deben entonces suscribir un seguro según las obligaciones locales.

- Son expresamente excluidos de la póliza todas las pruebas privadas que se realizan antes de la entrada de la Máquina / del Vehículo en la zona de las Verificaciones Técnicas en Asunción; los Competidores que deseen realizar pruebas deben asegurarse.

- Son expresamente excluidos todos los comportamientos viales peligrosos (demostración, show, burn, etc.) durante todo el Rally.

Los Vehículos que ya no están en la carrera o que abandonaron, siguen cubiertos a condición que lleguen a Buenos Aires o al puerto de embarque en Argentina por la ruta más directa desde el lugar del abandono o por el itinerario de la competencia.

En caso de accidente, el Piloto / Competidor o su representante deberá hacer la declaración por escrito en un plazo de 24 horas, ante el Director de Carrera o del Responsable de Relaciones con los Competidores (o eventualmente directamente en la sede del Organizador). Allí se deberá mencionar las circunstancias del accidente y los datos de los testigos.

El Piloto / Competidor se inscribe así en el **Rally Dakar Paraguay – Bolivia - Argentina 2017** conociendo los riesgos que pueden tener durante el desarrollo de este Rally.

#### **Circulación en el Bivouac**

La organización solicita y obliga a todos los Competidores que utilicen un tipo de transporte fuera de las máquinas y Vehículos inscriptos en carrera: Mini-motos, cuatriciclos, scooters o cualquier otra máquina con ruedas, asegure estas Máquinas / Vehículos contra eventuales accidentes. Estas Máquinas / Vehículos deben estar asegurados aunque no salgan del Bivouac.

#### **28P3 SEGURO INDIVIDUAL ACCIDENTES**

El Piloto / Competidor debe informarse en su Asociación Deportiva Nacional para conocer las garantías acordadas por su licencia deportiva de Piloto. **También se le recomienda suscribir seguros complementarios ante el asegurador que elija.**

**Este Seguro Individual Accidentes (que garantiza el pago de un capital en caso de fallecimiento o invalidez permanente resultante de un accidente sobrevenido durante el Rally) puede suscribirse**

antes del Rally en el Departamento Sport Evénements de Gras Savoye cuyos datos, promociones y vínculo internet figuran en el sitio del Rally [www.dakar.com](http://www.dakar.com).

Esta oferta puede complementarse con una garantía opcional "Gastos médicos" (que permite el reembolso de gastos médicos y de hospitalización contraídos fuera del país de su domicilio con el acuerdo del equipo médico del rally y que resultan de un accidente acaecido durante el Rally). Como se indica anteriormente, los gastos médicos contraídos con el acuerdo del Director Médico son a cargo de MUTUAIDE dentro del límite de 4.500 €.

**La adhesión a este Seguro Individual Accidentes, así como la opción "Gastos médicos", es facultativa pero se recomienda vivamente.**

Esta opción se puede suscribir a partir de este momento, por correspondencia, en el Departamento Sport Evénements de Gras Savoye, o, en último recurso, durante las Verificaciones Administrativas en Asunción.

Gras Savoye queda a la disposición de los participantes por cualquier otra demanda formulada antes del 9 de diciembre de 2016.

El texto integral del contrato de seguros está disponible bajo 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 Sector de Enlace y cada Sector Selectivo. La Ficha de Marcación se entrega al Control Horario de Llegada de cada Etapa y se remplaza con una 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)** El hecho de perder la Ficha de Marcación o de no tomarla al CH de Largada llevará una penalización en tiempo de 5 minutos que se aplicará a la Clasificación General.

**6)** Para facilitar el proceso y ganar tiempo a los Controles de Paso y Controles Horarios, la Ficha de Marcación tendrá que ser posicionada dentro de una funda con solapa velcro sobre el depósito o sobre el sitio fijo dentro se encuentra normalmente el depósito principal.

En caso contrario, los Comisarios no buscarán la Ficha de Marcación dentro de un bolso u otro sitio que no esté definido más arriba.

## 30P ZONAS DE CONTROL

**1)** Todos los controles, es decir: los Controles Horarios, de Llegada y Largada de los Sectores Selectivos, Controles de Paso, se indican por medio de un doble cartel estándar.

**2)** El comienzo de la Zona de Control se indica con 2 carteles de advertencia con fondo amarillo. A una distancia de alrededor 100 m, la colocación del puesto de control se indica con 2 carteles con fondo rojo. El fin de la Zona de Control, alrededor de 100 m más lejos, se indica con 2 carteles finales con fondo beige con 3 barras negras transversales.

3) La Zona de Control debe instalarse de manera tal que los Pilotos 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 Control de Paso.

4) Está estrictamente prohibido penetrar en y/o salir de una Zona de Control con otra dirección que no sea la prevista en el Road Book y/o penetrar nuevamente en una Zona de Control, cuando la Ficha de Control 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 Penalidad Fija cuando esté prevista.**

5) La hora oficial es la hora GPS.

La hora ideal de marcación es única responsabilidad del Piloto, que puede consultar el reloj oficial ubicado en la tabla de control.

**La "Hora Rally" será la del país cruzado, o sea GMT-3 en Paraguay, GMT-3 en Argentina y GMT-4 en Bolivia.**

6) Los puestos de control comenzaran a funcionar 30 minutos antes de la hora ideal de paso del primer Piloto. Salvo decisión contraria del Director de Carrera, dejan de operar 1 hora después de la hora ideal del último Piloto.

Los Controles Horarios (Largada y Llegada de los Sectores Selectivos) dejan de operar en una hora calculada teniendo en cuenta el o los Tiempo(s) Máximo(s) Autorizado(s) que precedan dicho control para el último Piloto / 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 (el Jurado Internacional examina 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 remolque y/o el empuje por un Piloto / Competidor en Carrera, al igual que por 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 de Marcación 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 de 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, de las verificaciones técnicas y de los controles GPS.

4) El Piloto no está expuesto a ninguna penalización por una llegada anticipada si la Máquina entra en la Zona de Control durante el minuto que precede al minuto ideal de marcación.

5) Para los Sectores de Enlaces, la hora ideal de marcación es la que se obtiene sumando el Tiempo Impartido para recorrer el Sector de Enlace a la hora de largada de este sector. Estos tiempos se expresan en horas y minutos y siempre se indican de 00.01 a 24.00.

6) En los Sectores de Enlace, el 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) Cuando la Largada de Sector Selectivo está situado al final de un Sector de Enlace, la Largada del Sector Selectivo es idéntico a la Llegada del Sector de Enlace (Control Horario hermanado).

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

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

10) En los Controles Horarios de fin de Etapa, así como en los Parques Cerrados, los Pilotos están autorizados a marcar por adelantado sin estar expuestos a penalizaciones.

11) El plazo de Descalificación, o uno/los Tiempos Máximo(s), puede modificarse en todo momento por decisión del Jurado Internacional, bajo propuesta del Director de 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.

12) Si la Largada de un Sector Selectivo coincide con el comienzo de una Etapa, la hora de Largada del Sector Selectivo es también la de la Etapa.

13) A la Llegada de un Sector Selectivo, el punto de stop se junta con un Control Horario.

14) Si un Control Horario no está seguido de una Largada de Sector Selectivo, la hora de marcación que aparece en la Ficha constituye a la vez la hora de llegada a dicho control horario y la hora de largada del nuevo sector.

### 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 última Moto o del último cuadríciclo.

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

Se considera como documento oficial, para reemplazar a la "hoja 50" al CH de largada del Enlace, la hoja de orden de largada emitida por el cronometraje oficial y utilizada por el jefe de puesto para dar la largada del Enlace cada día.

El jefe de puesto anotará todo atraso (hora / minuto) en la columna específica. En caso de litigio, los Oficiales podrán utilizar este documento.

### 31P3 DEMORA EN EL CH DE LARGADA DE UN SECTOR SELECTIVO

Todo atraso para presentarse en la Largada de un Sector Selectivo se penalizará a razón de un minuto por minuto de atraso, hasta 30 minutos después de la última Moto o del último Cuadríciclo.

Al Piloto se le dará una nueva hora y una nueva orden de largada, según la decisión del Jefe de Puesto.

Si la Largada de la Etapa y/o del Sector Selectivo se hace solo sin los Autos – Camiones; entonces, el plazo de descalificación por atraso en la largada será de 1 hora.

### 31P4 TIEMPO MÁXIMO / TIEMPO IMPARTIDO

#### 1) Sector de Enlace

Se define un Tiempo Impartido para cada Sector de Enlace.

Toda diferencia sobre este Tiempo Impartido se penalizará con un minuto por minuto de atraso o de anticipación.

Se autoriza la marcación adelantada en el Control Horario Sector de Enlace de Llegada al Bivouac.

#### 2) Sectores Selectivos

Los Sectores Selectivos se correrán en tiempo real, con un Tiempo Impartido Máximo. El adelantamiento de este Tiempo Máximo provocará la aplicación de la Penalización Fija del día. Si la Llegada del Sector Selectivo 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 Autorizados, 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. **También se aplica esta regla para el enlace entre Río Cuarto y Buenos Aires el Sábado 14 de Enero durante la Etapa 12.**

2) Después de una cierta hora definida por la Dirección de la Carrera, a su llegada al Control Horario de Llegada Bivouac, el Piloto recibirá una Ficha de Marcación "Llegada tarde / Late arrival". Deberá de hacerla firmar por el Safety Center, por el servicio médico y entregarla al PCO con el fin de recibir el Road Book y las modificaciones. Deberá de presentarse al CH de Largada Enlace de la Etapa siguiente al Oficial Moto presente; el cual le podrá autorizar o negar la largada.

Pasado un plazo de 30 minutos después de la última Moto o del último Quad, no se podrá largar, bajo ningún caso. Si la Largada de la Etapa y/o del Sector Selectivo se hace solo sin los Autos – Camiones; entonces, el plazo será de 1 hora.

3) Todo Piloto que no logre retomar la largada de una Etapa en estas condiciones será excluido.

#### 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 el día siguiente se fija a las 18h00. Pasada esta hora, el Piloto que llega de la Etapa del día anterior será descalificado.

#### 31P7 INTERVIEWS

##### 1) Llegada de Sector Selectivo

Diariamente se instalarán zonas dedicadas a los interviews en las Llegadas de Sectores Selectivos. 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 Sector de Enlace** en la Ficha de los Pilotos concernientes después de los interviews.

Toda infracción a esta regla o incivildad constatada dará lugar a **una penalización de 500 €**.

La reincidencia será juzgada por el Jurado Internacional.

##### 2) Llegada de Sector de 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 €**.

La 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 "**final**" beige con 3 barras negras transversales.

3) La ubicación de dichos Controles de Paso debe ser visible y se debe señalar a los Pilotos con banderas y se debe localizar en un terreno más bien llano y duro, sino, el terreno debe ser descendente.

4) El Jefe de Puesto deberá anotar la hora de paso del Piloto, 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 Piloto / 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 Way Point correspondiente será tomada en cuenta y mostrará el respeto del Itinerario Oficial del Piloto. En ese caso, no habrá penalidad por CP faltante.

## 33P SECTORES SELECTIVOS

### 33P1 GENERALIDADES

1) Se prohíbe a los Pilotos circular en sentido contrario en el trazado de los Sectores Selectivos, bajo pena de penalización que puede llegar a la Descalificación.

2) En la Largada de los Sectores Selectivos, 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 dos minutos. En caso de imposibilidad del Piloto 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 un Sector Selectivo 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 un minuto como mínimo o aumenta el tiempo, penalización que se aplica por el Jurado Internacional 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 los Sectores Selectivos 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.

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 señalado con un reloj rojo y con un cartel rojo de STOP. El controlador en el puesto escribe en la Ficha de Marcación, la hora de llegada (hora, minutos y segundos) que es también la hora de Largada del siguiente Sector de Enlace (hora y minutos). En caso de llegada de varios Pilotos / Competidores en el mismo minuto, el Jefe de Puesto difiere la largada de estos Pilotos / Competidores a intervalos de al menos 30 segundos 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 36P1.d. Si éste no se detuviese en el punto de Stop para que le escriban sus tiempos, se aplicará una penalidad de una hora.
- 9) Se prohíbe la asistencia durante un Sector Selectivo por OTRO MEDIO que el de un Piloto / Competidor en Carrera con piezas transportadas por otro Piloto / Competidor en Carrera. La Organización puede implementar zonas de asistencia reglamentada.
- 10) Los intervalos de largada para los Sectores Selectivos deben respetar las mismas disposiciones que las que están previstas para la largada de las Etapas, salvo en caso de penalización vial.
- 11) Todo Piloto que se niegue a largar de un Sector Selectivo a la hora y en el lugar que se le atribuye, 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 SECTOR SELECTIVO

1) Cuando el desarrollo de un Sector Selectivo **se pare definitivamente en un punto único** antes del paso **del primer Piloto / Competidor**, y esto por cualquier motivo, se podrá obtener una clasificación del Sector Selectivo afectando un tiempo a todos los Pilotos / Competidores afectados por las circunstancias de la interrupción.

Este tiempo podrá calcularse como figura aquí abajo.

a) Un tiempo de paso se atribuye a cada Way Point y queda registrado en el GPS Unik II, la clasificación de un Sector Selectivo podrá obtenerse gracias al tiempo de paso del Way Point que precede el lugar de la interrupción.

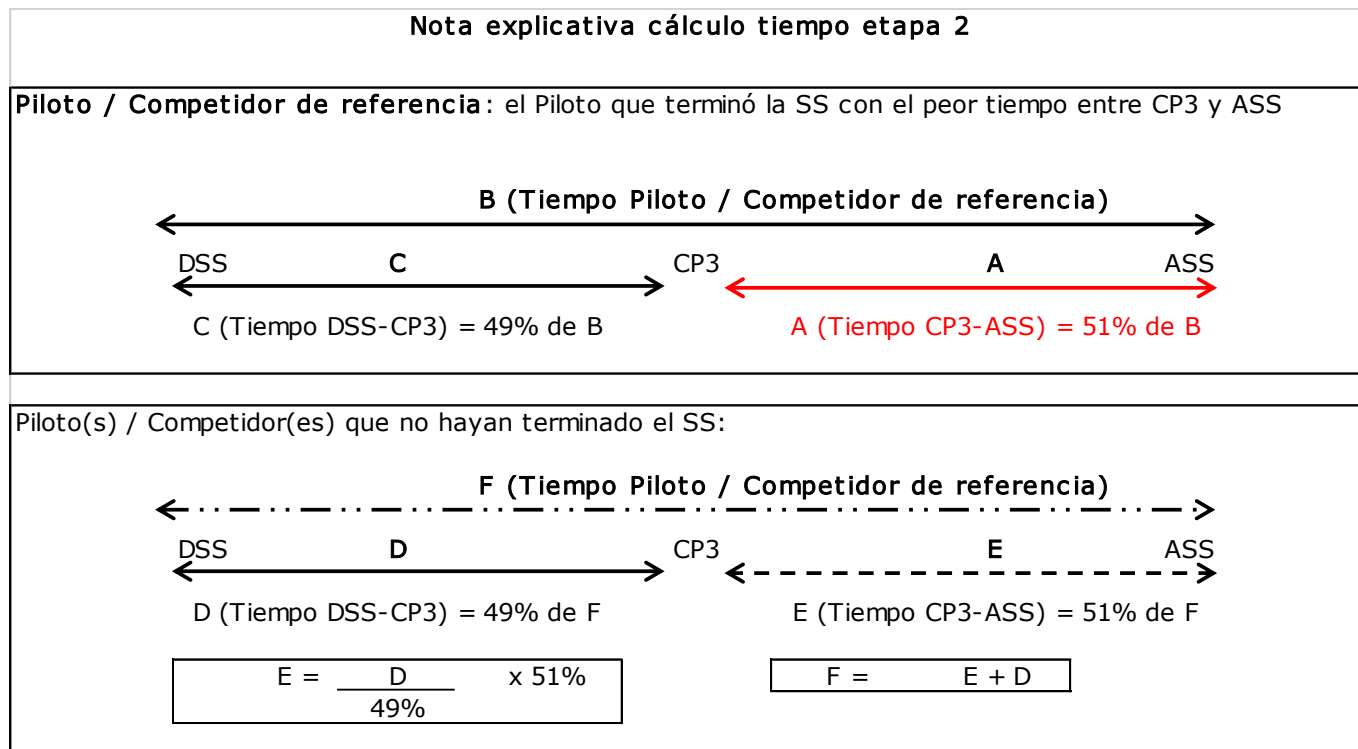
Los tiempos de paso de los distintos Way Points que registra el GPS se transmitirán por radio en el momento de la marcación del Piloto en el CH de Llegada del Bivouac.

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 Iritrack **y/o Smalltrack**) y los tiempos que realizaron los Pilotos / Competidores que pasaron antes o justo después de él por este punto. El Jurado Internacional podrá elegir como tiempo de referencia el que le parezca más conveniente.

c) En caso de mal funcionamiento del GPS, del Iritrack **y de la Smalltrack**, el Jurado Internacional realizará las investigaciones necesarias sobre el posicionamiento del Piloto / Competidor, para afectarle el tiempo que les parezca más conveniente.

2) Cuando el desarrollo de un Sector Selectivo **se pare definitivamente en un punto único o en distintos puntos** después del paso **de un/o distintos Piloto(s) / Competidor(es)**, y esto por cualquier motivo, se podrá obtener una clasificación del Sector Selectivo afectando un tiempo a todos los Pilotos / Competidores afectados por las circunstancias de la interrupción.

Este tiempo se calculará según descrito en el ejemplo abajo implementado en el Dakar 2015:



En el caso de circunstancias necesitando la aplicación de este método de cálculo, se publicará un Aditivo.

En el caso en que el Jurado Internacional considere como anormal, obviamente, el peor tiempo realizado efectivamente, podrá elegir como tiempo de referencia el tiempo que le parezca más conveniente.

3) La aplicación de dichas disposiciones es responsabilidad exclusiva del Jurado Internacional después de que la Dirección de Carrera comunique los motivos de la interrupción.

4) Los Pilotos / Competidores responsables o co-responsables de una parada de la carrera no podrán beneficiarse, bajo ningún caso, 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 y por razones de seguridad, la Organización junto con el Director de Carrera puede interrumpir un Sector Selectivo en un punto dado y los Pilotos / Competidores podrán continuar el Sector Selectivo una vez pasada la zona peligrosa. La clasificación se establece sumando los tiempos de las dos porciones de dicho Sector Selectivo.

### 33P3 SEGURIDAD

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

En casos excepcionales, por razones de seguridad, el Director de Carrera puede descontar a uno o varios Pilotos el tiempo de parada total para un incidente de carrera.

### 33P4 NEUTRALIZACIÓN DE UN SECTOR SELECTIVO

Durante ciertas Etapas, se realizará una Neutralización con la forma de un traslado, con un Tiempo Impartido, para separar dos tramos de un mismo Sector Selectivo.

El 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 primer tramo) y la hora de final de Neutralización, que también será la hora de largada del segundo tramo.

Durante esta Neutralización, la velocidad máxima autorizada, controlada con el GPS, será aquella vigente en el país por donde pasa.

Se autoriza la asistencia en el Itinerario de la Neutralización entre Pilotos / Competidores aún en Carrera.

Se autoriza la asistencia con un vehículo de Asistencia y el reabastecimiento solamente en los tramos comunes a la Carrera y a los vehículos de Asistencia. Cualquier infracción conllevará una penalización prevista en el Artículo 27P4 y sucesivos.

### 33P5 DESCUENTO DE TIEMPO

Un descuento de tiempo podrá ser pedido por un Piloto para una parada en un incidente de otro Piloto / Competidor (ver Artículo 24P2.3).

Para toda otra parada consecutiva a un Hecho de Carrera, de más de 3 minutos, el descuento de tiempo se hará eventualmente sobre pedido escrito por el Piloto ante la Dirección de Carrera dentro de la hora siguiente su llegada al Bivouac.

## 34P REAGRUPACIONES




























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 Carrera, el Jurado Internacional puede, por razones de seguridad, decidir anular una Etapa antes de su término. Se instala entonces un Control Horario que sirve como final de la Etapa (ídem para los Sectores Selectivos, el Control Horario está hermanado con el control de fin de Sector Selectivo), donde los tiempos encontrados sirven para establecer la clasificación de esta Etapa.

Bajo decisión de la Dirección de 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	Fin de Zona: 2 carteles con fondo beige
<b><u>Control de Paso</u></b>		
	← 100m → 	← 100m → 
Parada marcación		
<b><u>Control Horario</u></b>		
	← 100m → 	← 100m → 
Parada marcación		
<b><u>Control Horario seguido por la Largada de un Sector Selectivo</u></b>		
	← 100m → 	50 a 200m → 
← 100m →	← 100m →	← 100m → 
Parada marcación		Parada marcación
<b><u>Largada de un Sector Selectivo correspondiendo a la Largada de una Etapa</u></b>		
	← 100m → 	← 100m → 
Parada marcación		
		
<b><u>Llegada de Sector Selectivo</u></b>		
	← 100m → 	150 a 300m → 
← 100m →	← 100m →	← 100m → 
Parada marcación		
		
<b><u>Llegada de Sector Selectivo al Bivouac</u></b>		
	← 100m → 	150 a 300m → 
← 100m →	← 100m →	← 100m → 
Parada marcación		
		
<b><u>Llegada de Sector de Enlace al Bivouac</u></b>		
		
Parada marcación		
		
		

## 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 remolque o empuje de otro Piloto / Competidor aún en Carrera dentro del Parque Cerrado se penalizará con un 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 no poder repartir, la Máquina sólo puede ser remolcada o 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 del Sector Selectivo o de la Etapa.

2) Salvo en caso del Control Horario de Sector 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 Carrera, que puede solicitar la reparación. En estos casos, los minutos plenos utilizados para realizar la intervención se consideran como tantos minutos de atraso registrados en un Sector de Enlace. Para no permitir que el 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 su Máquina en el Parque Cerrado y en caso de intemperie, el Piloto está autorizado a cubrir su Máquina, **con un cobertor transparente.** El Piloto debe abandonar inmediatamente el parque que desde ese momento queda prohibida toda entrada. Para los Parques Cerrados ciudad de Largada y ciudad de Llegada, el Competidor dejará el cobertor por el suelo al lado de la Máquina y se instalará, por la noche, por la Organización.

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 y de reagrupación: de cambiar, con los medios a bordo, un faro o luz trasera dañados. Esta intervención debe estar totalmente terminada antes de la hora de la largada. Caso contrario, el adelantamiento de tiempo tendrá una penalización de un minuto por minuto de atraso.

6) **Para sacar su Máquina de un Parque Cerrado de largada, de reagrupamiento o de final de Etapa, el Piloto está autorizado a entrar en el parque 15 minutos antes de la hora de largada, salvo en Asunción donde estará autorizado a entrar en el parque 30 minutos antes de la hora ideal de largada.**

7) Dentro del Parque Cerrado, la puesta en marcha de los motores puede realizarse con la ayuda de una batería externa suministrada y sacada bajo el control de un Oficial de la Competencia.

8) Antes de dejar el Parque Cerrado, el Piloto está autorizado a sacar las cubiertas de lona de su Máquina 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, hasta que la Máquina sea recuperada por el Competidor;
- c) En Costa Nera en Asunción, después de las Verificaciones Técnicas los días 30 y 31 de Diciembre 2016 y 1º de Enero de 2017;
- d) El 14 de Enero de 2017 después de la Etapa Rio Cuarto – Buenos Aires;
- e) Después del podio, el 14 de Enero de 2017, en Buenos Aires. El Parque Cerrado se convertirá en Parque Guardado, después del plazo de reclamo, hasta el domingo 15 de Enero a las 8h00, cuando el parque deberá quedar completamente vacío.

## 37P VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

### 37P1 GENERALIDADES

Los Pilotos (y su Asistencia) recibirán una convocatoria que precisa la fecha y la hora exactas en la que deberán presentarse a las Verificaciones.

**Se debe respetar imperativamente esta convocatoria. Corresponde a la hora de marcación en el Control Horario (CH) de ingreso al Parque de Espera de las Verificaciones.**

**EL PILOTO TIENE LA OBLIGACIÓN DE PRESENTARSE CON SU MÁQUINA.** La Máquina será inmediatamente puesta en Parque Cerrado después de las Verificaciones Técnicas.

**Después de haber puesto la Máquina en el Parque de Espera, los Pilotos tienen 15 minutos para presentarse en las Verificaciones Administrativas.**

1) Todos los Pilotos deben presentarse en las Verificaciones Administrativas. Según el programa que establece el Organizador, el Jurado Internacional puede aplicar penalizaciones financieras por atraso en las Verificaciones Técnicas.

El Piloto con, cuando se aplica, su Team Manager Dakar debe presentar la Máquina y todos los documentos y equipos necesarios en las Verificaciones Técnicas.

Si un Parque Cerrado sigue las Verificaciones Técnicas, un miembro del Equipo podrá ingresar la(s) 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 la Organización y el Jurado Internacional.

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 de la Máquina con el Código Vial. Después de las Verificaciones Técnicas y en caso de no conformidad de una Máquina con el Reglamento Técnico y/o de seguridad, el Jurado Internacional puede otorgar un plazo para la puesta en conformidad con dicha Máquina.

3) Se niega la largada a toda Máquina 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 del Rally, el Piloto es responsable de la conformidad técnica de su Máquina. El hecho de presentar una Máquina 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.

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 del Jurado Internacional que actúa de oficio, tras un reclamo o después del parecer del Director de Carrera.

7) Está totalmente prohibido para los Pilotos / Competidores del Dakar de desplegar, fuera de los espacios dedicados en la zona del Bivouac, cualquier soporte de visibilidad. También está totalmente prohibido de desarrollar operaciones de distribución (que sea gratuito o no) de cualquier producto dentro del Bivouac.

Antes de realizar cualquier operación promocional, los Pilotos / Competidores deberán pedir el acuerdo escrito y previo del Organizador.

### 37P2 VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS Y TÉCNICAS

1) Los Pilotos / Competidores pasarán las Verificaciones Administrativas en Conmebol, los días 30 y 31 de Diciembre 2016, o 1 de Enero de 2017.

El 30 de Diciembre de 2016 por la mañana, los Pilotos / Competidores Sudamericanos podrán retirar su material de seguridad y serán convocados para pasar las Verificaciones Administrativas, el 30 de Diciembre de 2016 por la tarde.

La Máquina / el Vehículo debe ser presentado en las Verificaciones Técnicas en la Base Militar de Ñu Guazú después de las verificaciones administrativas EL MISMO DÍA.

2) Penalizaciones por retraso en las Verificaciones.

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

- para la primera hora de retraso: 50 €,
- para las siguientes: 100€.

En todos los casos, el monto debe ser abonado antes de la largada del Rally.

3) Al salir de las Verificaciones Administrativas, los Pilotos / 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: 100 €;
- por hora adicional: 500 €.

En todos los casos, el monto debe ser abonado antes de la largada del Rally.

4) Después de las Verificaciones Técnicas, las Máquinas se ubicarán en Parque Cerrado.

5) Durante las Verificaciones Administrativas, se procederá a seminarios de formación sobre los instrumentos de seguridad: Sentinel, Iritrack y Smalltrack. Toda ausencia se penalizará con una multa de 500 €.

6) 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, Iritrack, Smalltrack), bajo pena de no poder embarcar.

7) Las Máquinas que se presenten directamente en la Base Militar de Ñu Guazú, deberán presentarse en las Verificaciones con los soportes, cableados y antenas de todo el material de seguridad montado, listos para recibir los sistemas (GPS, Iritrack, Smalltrack). La falta a esta regla tendrá una penalización de 150 € por material no instalado.

8) Los Iritrack, **Smalltrack** y GPS deberán imperativamente conectarse directamente a la batería para un funcionamiento posible con el motor cortado. Caso contrario, el Piloto deberá poner conforme su Máquina para poder pasar las Verificaciones Técnicas.

9) 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 (decisión del Jurado Internacional).

En este último caso, los derechos de inscripción serán propiedad del Organizador.

### 37P3 OBLIGACIONES ADMINISTRATIVAS

1) Cada Piloto deberá presentar en las Verificaciones Administrativas los siguientes documentos originales (salvo caso de fuerza mayor), en curso de validez:

- **pasaporte válido hasta el 30/06/2017,**
- 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. Los participantes deberán, si es necesario, seguir los trámites necesarios para obtener las visas;
- **Licencia Piloto FIM 2017, Categoría "Rallys Internacionales": ANUAL o UNA MANIFESTACIÓN que indique el nombre de la Competencia.**
- **Para los Pilotos ELITE A.S.O., se acepta la licencia FIM ANUAL Copa del Mundo Rallys Todo Terreno 2017 solamente si ésta está acompañada de una autorización para correr de la FMN.**
- autorización del propietario para usar la Máquina cuando éste no es el Piloto;
- permiso de conducir nacional en curso de validez, correspondiente a la categoría de la Máquina;
- vacunas: no hay vacunas obligatorias. Facultativas pero aconsejadas: difteria, hepatitis A y B, tétanos, poliomiélitis, tifoidea y eventualmente rabia, meningitis A y C, etc.

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 el catálogo comercial.

3) El Piloto se compromete solemnemente a presentar papeles en orden, bajo pena de negar la largada.

No se aceptará ninguna fotocopia o certificado de pérdida o de robo de cualquier documento, bajo pena de negar la largada (salvo caso de fuerza mayor).

### 37P4 CHALLENGE "MALLES MOTOS" (BAÚLES MOTOS)

1) El transporte de 1 equipo y de 2 ruedas se aplicará únicamente a los Pilotos Motos / Cuadriciclo sin asistencia. Toda infracción llevará a la exclusión del challenge.

2) En el Bivouac, el Piloto del Challenge "Malles Motos" debe obligatoriamente instalarse y hacer la mecánica en el espacio dedicado a las "Malles Motos" localizado cerca del Safety Center.

### 3) Gestión de su Ficha de Marcación

Al llegar al CH Enlace o al CH Llegada de Sector Selectivo (si no hay Enlace para llegar al Bivouac), el Piloto entregará su Ficha de Marcación al Jefe de Puesto. Este último se la entregará su Ficha después de haber marcado su tiempo de Llegada.

Luego, el Piloto deberá imperativamente entregar su Ficha de Marcación al responsable "Malles Motos" al llegar en el espacio dedicado.

4) Después de haber informado al responsable "Malles Motos", el Piloto podrá sacar su Máquina fuera del espacio para realizar ciertas operaciones:

- Ante los patrocinadores del Dakar Service Center (Neumáticos, aceite, etc.);
- Pero también hacer soldadura, reparaciones, lavar y realizar tests de su Máquina.

En caso de litigio, el responsable escribirá un informe a los Oficiales con los tiempos de ausencia y los motivos.

5) Si se comprueba que el tipo de intervención no está conforme a este Artículo y/o que el espíritu del Challenge no esté respetado, el Piloto será excluido de la Clasificación del Challenge.

6) El baúl y las 2 ruedas deberán entregarse antes de largar la Carrera:

- o en el puerto de **Le Havre** los días **24 y 25 de Noviembre de 2016**,
- o en el **camión de las « Malles Moto »**, ubicado en el **Parque de Asistencia en Asunción, del 30 de Diciembre de 2016 a las 13h00, hasta el 1 de Enero de 2017 a las 12h00.**

## 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 Carrera, acompañado de la suma de **220€**, 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 (DAS) 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 (FIM).

2) No se podrá hacer ningún reclamo contra una constatación de hecho (Artículo 4.1 del Código Disciplinario y de Arbitraje de la FIM).

3) Si el reclamo necesita el desmontaje y el nuevo montaje de distintas partes de la 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) El Piloto puede 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 queda 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 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 los Sectores Selectivos y las penalizaciones (contraídas durante los Sectores de Enlace y otras penalizaciones expresadas en tiempo).

Aquel que obtuvo el menor total se proclama vencedor de la Clasificación General, el siguiente es el segundo, y así seguidamente. Las clasificaciones por grupo y clase se establecen del mismo modo.

- 3) En caso de empate, se proclama vencedor a aquel que realizó el mejor tiempo durante el último Sector Selectivo. Si esto no alcanza para desempatar, los tiempos de los Sectores Selectivos anteriores, etc., se toman entonces en consideración, salvo para las Etapas donde no se disputó ningún Sector Selectivo; se desempata entonces según el orden de los números.  
**Esta regla de desempate puede aplicarse en todo momento del Rally.**

### 39P2 CLASIFICACIONES

#### 1) Definiciones de las distintas clasificaciones:

a) **Clasificación parcial Sector Selectivo:** no oficial, difundida únicamente para información (prensa, Teams, etc.).

b) **Clasificación provisoria Sector Selectivo:** anunciada por el Director de Carrera a las **19h00** el día siguiente de la Etapa considerada. Será definitivo al final del plazo de reclamo que se terminará cuando el primer Piloto en Carrera haya largado la Etapa siguiente después de este anuncio.

c) **Clasificación provisoria de la Etapa:** anunciada por el Director de Carrera a las **19h00** el día siguiente de la Etapa considerada. Será definitivo al final del plazo de reclamo que se terminará cuando el primer Piloto en Carrera haya largado la Etapa siguiente después de este anuncio.

d) **Clasificación General provisoria de la Competencia:** anunciada por el Director de Carrera a las **19h00** el día siguiente de la Etapa considerada. Será definitivo al final del plazo de reclamo que se terminará cuando el primer Piloto en Carrera haya largado la Etapa siguiente después de este anuncio.

e) **La Clasificación Oficial de la Etapa y la Clasificación General Oficial de la Competencia,** serán firmadas por el Director de Carrera y serán ratificadas y firmadas por el Presidente del Jurado Internacional de forma cotidiana después del plazo de reclamo.

**2) Cada noche a las 19h00,** se colocarán las distintas clasificaciones, en el tablero OFICIAL frente a la carpa de los Oficiales cerca el espacio El Central, en el espacio comedor y en el Notice Board.

Una tercera publicación, para información pero no oficial, se realizará en las « Malles Motos – Cuadriciclos ».

3) Durante el día de descanso, la clasificación del día anterior se colocará a las **19h00** y será definitiva 30 minutos después.

4) Precizando que la clasificación será definitiva con respecto a los elementos que sirvieron para su elaboración, estos elementos y sólo ellos no 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 2017 se publicarán en el tablero oficial, en Buenos Aires, el 14 de Enero de 2017, en la entrada del Parque cerrado, en el espacio del Servicio Competidores. Serán definitivas 30 minutos después de ser colocadas (plazo de reclamo).**

## 40P LISTA DE PREMIOS

### 40P1 CLASIFICACIÓN GENERAL

1er premio	50.000 € + 1 trofeo	6º premio	1 trofeo
2º premio	25.000 € + 1 trofeo	7º premio	1 trofeo
3er premio	15.000 € + 1 trofeo	8º premio	1 trofeo
4º premio	10.000 € + 1 trofeo	9º premio	1 trofeo
5º premio	5.000 € + 1 trofeo	10º premio	1 trofeo

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

Grupo 2			
1er premio		10.000 € + 1 trofeo	
2º premio		9.000 € + 1 trofeo	
3º premio		8.000 € + 1 trofeo	
4º premio		7.000 € + 1 trofeo	
5º premio		6.000 € + 1 trofeo	
Grupo 2.1 Amateurs SÚPER PRODUCCIÓN 0 A 450 CC		Grupo 2.2 Amateurs MARATÓN 0 A 450 CC	
1er premio	1 trofeo	1er premio	1 trofeo
2º premio	1 trofeo	2º premio	1 trofeo
3º premio	1 trofeo	3º premio	1 trofeo
Grupo 3		QUADS	
1º premio		15.000 € + 1 trofeo	
2º premio		10.000 € + 1 trofeo	
3º premio		5.000 € + 1 trofeo	

### 40P3 CLASIFICACIONES DIVERSAS

CLASIFICACIÓN FEMENINA		CHALLENGE 1ª PARTICIPACIÓN	
1º premio	5.000 € + 1 trofeo	1º premio	3.500€ + 1 trofeo

MALLES MOTOS – QUADS *	
1º premio	5.000 € + 1 trofeo
2º premio	3.000 € + 1 trofeo
3º premio	1.000 € + 1 trofeo

(\*) Para participar en este challenge, los Pilotos deberán confirmar en las Verificaciones Administrativas (Stand Oficiales Moto - Cuadriciclos) y en las Verificaciones Técnicas (Control Final) que se han inscripto SIN ASISTENCIA. Durante el Rally se realizarán controles.

Los premios se acumulan. El monto total de los precios que se distribuyen es de 192.500 €.

Los trofeos se entregarán a los vencedores durante la entrega oficial de los premios, que se realizará el 14 de Enero de 2017 durante la tarde, en el podio en Buenos Aires.  
(la hora se comunicará por Aditivo).

Las primas se enviarán a los Pilotos a más tardar el 31 de Marzo de 2017.

#### Podio

Por razones de seguridad y de logística, se limita la cantidad de personas por Team que pueden acceder al Podio.

## 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 lámpara estroboscópica,
- 2 bengalas: 1 bengala de mano de noche, 1 barra luminosa
- 1 reserva de 6 litros de agua: 3 litros por Piloto fijos en la moto + 3 litros en el Camel Bak en la largada de cada Etapa. El tanque sólo puede tener un punto de llenado.
- 1 frazada de supervivencia (Metalline),
- 1 vestido para lluvia,
- 1 par de guantes de moto de repuesto,
- 1 baliza de emergencia Sarsat,
- protecciones dorsales y abdominales,
- 1 Iritrack,
- 1 Smalltrack,
- 1 GPS - Sentinel.

2) Todo Piloto que no presente en la largada de una o de las Etapas el conjunto del equipamiento obligatorio de supervivencia (reserva de agua y material de seguridad) tendrá su 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, el Piloto recibirá una penalidad que puede llegar a la Descalificación, según el Jurado Internacional. Sólo se admitirá una vez la reincidencia.

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, etc. susceptibles de agravar heridas, incluso de herir a un Piloto (mochilas, cinturones, etc.). En caso de incumplimiento de esta regla, se negará la largada al Piloto.

### IMPORTANTE

**OXÍGENO:** el transporte de botellas de oxígeno (aunque durante Etapas de cruce de la Cordillera) es estrictamente prohibido (en Sectores de Enlace como en Sectores Selectivos). Todo incumplimiento de esta regla podrá llegar a la Descalificación.

4) El equipamiento de seguridad y de supervivencia deberá estar accesible sin desmontaje para que los Oficiales 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 el Organizador, éste deberá ser accesible sin desmontaje, incluso con la Máquina 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 pectorales, **bajo pena de Descalificación.**

2) En la totalidad del recorrido, se recomienda vivamente el uso del collar cervical.

3) El uso del casco homologado (normas FIM) 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 Máquina así como el/los casco(s) de repuesto. **En caso de no presentar el casco homologado durante las Verificaciones Técnicas, se denegará la largada.**

## 41P3 DEPÓSITO DE GARANTÍA – CARTA DE INSCRIPCIÓN

No habrá depósito de garantía entregado al Organizador.

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

El Piloto deberá firmar la **CARTA de compromiso Competidor** durante las Verificaciones Administrativas, por la cual se comprometerá:

- 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, **Smalltrack**, Sentinel, Tripy);
- a devolver los instrumentos de seguridad y de navegación puestos a su disposición para el Rally (GPS, Iritrack, **Smalltrack**, Sentinel, Tripy) a más tardar en la llegada del Rally;
- a devolver todo material que se pone provisoriamente a su 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 el Jurado Internacional juzgará la penalización que se impondrá.

Las penalizaciones contraídas están afectadas a la Clasificación de la Etapa y en la Clasificación General de la Competencia.

Se aplican penalizaciones Deportivas al tiempo de los Sectores Selectivos y las demás penalizaciones en tiempo se aplican a la Clasificación General.

2) Todas las multas 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. N°	Sanciones FMN	Negativa de largada	Descalificación	Penalización en tiempo	Penalización financiera	Decisiones o Penalizaciones según la apreciación del Jurado Internacional
Asistencia en un lugar cerrado o privativo en el Bivouac ▪ 1ª infracción ▪ reincidencia	3P2.b				6h00		
Iritrack, <b>Smalltrack</b> no encendidos durante las pruebas	3P3.b			X			X
Circulación con velocidad excesiva y/o manejo peligroso en el recinto del Bivouac	3P3.c						Puede llegar hasta la Descalificación
Presencia de una Moto o Quad en el recinto del comedor. ▪ Por infracción:	3P3.d					300 €	

CUADRO RECAPITULATIVO DE PENALIZACIONES	Art. N°	Sanciones FMN	Negativa de largada	Descalificación	Penalización en tiempo	Penalización financiera	Decisiones o Penalizaciones según la apreciación del Jurado Internacional
Ausencia en el 1 <sup>er</sup> Briefing	3P4.b					500 €	
3 <sup>a</sup> infracción, por exceso de velocidad	3P18						Puede llegar hasta 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 ▪ 1 <sup>a</sup> infracción ▪ reincidencia	11P4				1h		Puede llegar hasta Descalificación
No colocación del nombre del Piloto y del grupo sanguíneo en la Máquina y/o el casco	11P5		X				
Falta de brazaletes	11P6					10% De los derechos	
Falta o mala colocación de una publicidad ▪ 1 <sup>a</sup> constatación ▪ reincidencia	11P1.2					10% De los derechos  100% De los derechos	
Reconocimientos, ensayos o presencia en los países por donde pasa	16P6						Puede llegar hasta la negativa de largada



CUADRO RECAPITULATIVO DE PENALIZACIONES	Art. N°	Sanciones FMN	Negativa de largada	Descalificación	Penalización en tiempo	Penalización financiera	Decisiones o Penalizaciones según la apreciación del Jurado Internacional
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Posesión de notas no autorizadas</li> <li>▪ Posesión de fotos satelitales</li> </ul>	17P2.3		X	o X			
			X	o X			
Presencia de asistencia y/o de carteles en las Zonas de Público	18P3.3						Puede llegar hasta Descalificación
WPC, WPM, WPS, WPE, WPV, DZ, FZ, CP faltantes	19P2.1				Ver Road Book		Puede llegar hasta Descalificación
Permutación de GPS entre Máquinas	19P3.2						Puede llegar hasta Descalificación
Acoplamiento prohibido	19P3.3						Puede llegar hasta Descalificación
Uso de puntos GPS distintos a los del Organizador	19P3.7. a						Puede llegar hasta Descalificación
Carga o posesión de sistema de navegación no autorizada	19P3.7. b			X			
Presencia a bordo de una Máquina de cableado no justificado	19P3.7. c						Puede llegar hasta Descalificación
Posesión o utilización de sistema prohibidos	19P3.7. d						Puede llegar hasta Descalificación
Desbloqueo del GPS Código "WPM": <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 1<sup>er</sup> a 3<sup>er</sup> uso para los 15 1<sup>eros</sup> de la General y Pilotos Élite</li> <li>▪ 1<sup>er</sup> a 3<sup>er</sup> uso para los demás</li> <li>▪ 4<sup>o</sup> uso</li> </ul>	20P				6h00		
					3h00		
				X			
Alejamiento de más de 90m de un DZ o de una FZ	21P1 & 21P3				Ver Road Book		

CUADRO RECAPITULATIVO DE PENALIZACIONES	Art. N°	Sanciones FMN	Negativa de largada	Descalificación	Penalización en tiempo	Penalización financiera	Decisiones o Penalizaciones según la apreciación del Jurado Internacional
Mal funcionamiento del GPS debido al Piloto ▪ Para los 15 1 <sup>eros</sup> + Pilotos Élite A.S.O. ▪ Para los demás	22P3				1h00	300 €	Puede llegar hasta Descalificación
Código GPS no ingresado ▪ Para los 15 1 <sup>eros</sup> + Pilotos Élite A.S.O. ▪ Para los demás					1h00	300 €	
Negativa de firmar las infracciones: ▪ 1 <sup>a</sup> infracción ▪ 2 <sup>a</sup> infracción: ▪ reincidencia	22P5			X	10'		
					1h00		
Todo adelantamiento de velocidad: ▪ entre 1 y 15 km/h ▪ entre 16 y 40km/h más allá de 40 km/h: ▪ 1er impulso ▪ 2º impulso ▪ 3er impulso ▪ 4º impulso	23P3.2				1' por impulso	100 €	
					2' por impulso	200 €	
					5'	300 €	
					10'	500 €	
					15'	700€	
					1h	1.500 €	
▪ reincidencia	23P3.3					1.000 €	Puede llegar hasta Descalificación
No pago de multas dentro de las 48h00	23P3.4		X				
Exceso de velocidad Sectores de Enlace ▪ De 1 a 20 km/h  ▪ De 21 a 40 km/h  ▪ + 40 km/h  Más de 3 impulsos sucesivos	23P4.3				30" por impulso	Suma fija de 100 €	Puede llegar hasta Descalificación
					1' por impulso	Suma fija de 200 €	
					5' por impulso	Suma fija de 300 €	
					X Decidido por el Jurado Internacional		
No protección de la zona en caso de accidente	24P1.3						X

<b>CUADRO RECAPITULATIVO DE PENALIZACIONES</b>	<b>Art. N°</b>	<b>Sanciones FMN</b>	<b>Negativa de largada</b>	<b>Descalificación</b>	<b>Penalización en tiempo</b>	<b>Penalización financiera</b>	<b>Decisiones o Penalizaciones según la apreciación del Jurado Internacional</b>
Piloto implicado en un accidente que provoca daños corporales	<b>24P1.4</b>						Puede llegar hasta Descalificación
Incumplimiento del Artículo	<b>24P2 24P3</b>						X
Abandono no señalado	<b>24P3.1</b>	X				X	X + negativa de inscribir al Piloto en una Competencia A.S.O.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Encender la baliza sin razón médica</li> </ul> En caso de intervención de la Organización	<b>24P3.2</b>			X			
				X		X	
Transporte de un Piloto en todo medio de transporte	<b>24P3.4</b>			X			
Presencia de una Máquina abandonada en el itinerario	<b>24P3.5</b>	X					
Incumplimiento de las reglas de reexportación de una Máquina siniestrada	<b>24P6</b>	X					
Mal funcionamiento del Sentinel debido al Piloto <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ para los 15 1<sup>eros</sup> y Pilotos Élite A.S.O.</li> <li>▪ para los demás</li> </ul>	<b>25P1.2</b>				<b>1h00</b>		
						<b>300 €</b>	
Código GPS no ingresado <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ para los 15 1<sup>eros</sup> y Pilotos Élite A.S.O.</li> <li>para los demás</li> </ul>	<b>25P1.3</b>				<b>15'</b>		
						<b>300 €</b>	
Las Máquinas que no se dejen pasar <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ para los 15 1<sup>eros</sup> y Pilotos Élite A.S.O.</li> <li>▪ para los demás</li> </ul>	<b>25P1.3</b>				<b>15'</b>		
						<b>300 €</b>	
Comportamiento irrespetuoso	<b>25P2.1. a</b>					<b>500 €</b>	

CUADRO RECAPITULATIVO DE PENALIZACIONES	Art. N°	Sanciones FMN	Negativa de largada	Descalificación	Penalización en tiempo	Penalización financiera	Decisiones o Penalizaciones según la apreciación del Jurado Internacional
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					1.000 € Por neumático	Puede llegar hasta Descalificación
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 25P2.4						De 500 € a la Descalificación
No respeto de una Zona Sensible ▪ 1ª infracción ▪ reincidencia	25P2.5 a, b, c			X	15' +	1.000€	
▪ Puerta de cerco rota ▪ Reincidencia	25P2.5. b			X	15' +	1.000€	
Uso no autorizado de teléfono satelital / GSM	25P3.5						Puede llegar hasta Descalificación
Presencia de antena, sistema radial, transmisiones, medios satelitales prohibidos	25P4.1						Puede llegar hasta Descalificación
Presencia de sistema de Datos Prohibido	25P4.4			X			
Incidente en el Iritrack o la Smalltrack debido al Piloto	25P5.2						Puede llegar hasta Descalificación
Incidente debido al Piloto o intento de fraude (cámara embarcada)	25P6.3						X
Toda infracción a la reglamentación asistencia	27P1.4						Puede llegar hasta Descalificación
Regreso al Bivouac en pista única	27P2.2. d			X			

CUADRO RECAPITULATIVO DE PENALIZACIONES	Art. N°	Sanciones FMN	Negativa de largada	Descalificación	Penalización en tiempo	Penalización financiera	Decisiones o Penalizaciones según la apreciación del Jurado Internacional
Transporte de la Máquina	27P4			X			
Transporte de la Máquina	27P4			X			
Asistencia por una persona o un vehículo no acreditado	27P4.2						Puede llegar a
▪ en Sector de Enlace					3h00		
▪ en Sector Selectivo					6h00		
▪ Reincidencia				X			
Asistencia no autorizada por una persona o un vehículo de Asistencia & presencia en DSS, ASS o Sector de Enlace	27P4.3						Puede llegar a
▪ Sector de Enlace					6h00		
▪ Sector Selectivo					3h00		
▪ Reincidencia				X			
▪ Transporte, depósito, lanzamiento de piezas	27P4.4						Puede llegar hasta Descalificación
▪ Reincidencia				X	6h00		
▪ Asistencia fuera del Bivouac o en un lugar cerrado	27P4.5						Puede llegar hasta Descalificación
▪ Reincidencia				X	6h00		
Paneles de tiempo, transmisión de informaciones	27P4.6				3h00 +	500 €	
Presencia de un vehículo en el itinerario antes de la carrera	27P4.7			X de todos los Pilotos asistidos			
▪ Asistencia aérea no autorizada	27P4.8				6h00		Puede llegar hasta Descalificación
▪ Reincidencia				X			
Presencia de un Team Manager Dakar en el Sector Selectivo	27P5.1						Puede llegar hasta Descalificación

CUADRO RECAPITULATIVO DE PENALIZACIONES	Art. N°	Sanciones FMN	Negativa de largada	Descalificación	Penalización en tiempo	Penalización financiera	Decisiones o Penalizaciones según la apreciación del Jurado Internacional		
Transporte de herramientas y/o de piezas de repuesto en el avión Team	27P5.1						Puede llegar hasta Descalificación		
Uso de combustible prohibido	27P6.1.c						Puede llegar hasta Descalificación		
Rectificación o modificación de la Ficha de Marcación no aprobada por un Comisario	29P2			X					
No marcación de la Ficha en un control o incumplimiento del orden cronológico	29P4						Puede llegar hasta Descalificación		
Pérdida u olvido o daño de una Ficha de Marcación	29P5				5'				
Llegar a una Zona de Control en sentido contrario y/o penetrar allí nuevamente una vez marcada la Ficha	30P4				10'	1h			
▪ 1ª infracción								X	o Penalización Fija
▪ 1ª reincidencia									
▪ 2ª reincidencia									
Incumplimiento de instrucciones del Jefe de Puesto	30P7						Puede llegar hasta Descalificación		
Atraso / avance en un CH	31P1.8				1' Por minuto				
▪ Atraso en el CH de Largada de Etapa o de Sector Selectivo, hasta 30' después de la última Máquina	31P2 & 31P3				1' Por minuto				
▪ A partir de 30' después de la última Máquina								X	
Superar el Tiempo Máx. (Sector Selectivo)	31P4.2				Tiempo Máx + PF				
Incumplimiento del Artículo 31P5.2	31P5.3			X					

CUADRO RECAPITULATIVO DE PENALIZACIONES	Art. N°	Sanciones FMN	Negativa de largada	Descalificación	Penalización en tiempo	Penalización financiera	Decisiones o Penalizaciones según la apreciación del Jurado Internacional
Sobrepasar el Tiempo Máximo Autorizado en la etapa de Descanso	31P6			X			
Piloto que no se detiene en la zona de interviews o Incivildad constatada Reincidencia	31P7					500 €	X
Circulación en sentido contrario en un Sector Selectivo	33P1.1						Puede llegar hasta 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 hasta Descalificación
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Intervención en una Máquina después de la hora de largada</li> <li>▪ Más allá de 30' de atraso</li> </ul>	36P1.3				1' Por minuto		
Piloto que se presenta a la largada 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			

CUADRO RECAPITULATIVO DE PENALIZACIONES	Art. N°	Sanciones FMN	Negativa de largada	Descalificación	Penalización en tiempo	Penalización financiera	Decisiones o Penalizaciones según la apreciación del Jurado Internacional
Atraso en las Verificaciones Administrativas ▪ 1ª hora comenzada ▪ por hora siguiente	37P2.2					50 € 100 €	
Atraso en las Verificaciones Técnicas: ▪ hasta 30 minutos ▪ de 30' a 1h00 ▪ por hora adicional	37P2.3					15 € 100€ 500€	
Ausencia en el seminario Iritrack, Smalltrack o Sentinel	37P2.5					500 €	
Material o soporte no preinstalado antes del embarque	37P2.6						Embarque rechazado
Material o soporte no preinstalado antes de las Verificaciones Técnicas	37P2.7					150 € Por material	
Máquina no conforme o no adaptada a las normas del Rally	37P2.9		X				X
Presentación de documentos no originales, o que no están en regla	37P3.3		X				
Monto del reclamo	38P1					220€	
Depósito de garantía en caso de desmontaje: ▪ 2 tiempos ▪ 4 tiempos	38P3					230€ 460€	
Falta de equipamiento de supervivencia en la largada ▪ para puesta en conformidad ▪ más allá de 30' ▪ reincidencia otra Etapa	41P1.2				1' Por minuto		X
				X			
				X			X



CUADRO RECAPITULATIVO DE PENALIZACIONES	Art. N°	Sanciones FMN	Negativa de largada	Descalificación	Penalización en tiempo	Penalización financiera	Decisiones o Penalizaciones según la apreciación del Jurado Internacional
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ No uso de protecciones dorsales y pectorales en la totalidad del recorrido</li> <li>▪ No presentación del casco en el control técnico</li> </ul>	41P2.1			X			
	41P2.3		X				
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Olvido de avisar a los Oficiales</li> <li>▪ Cambio de motor:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1<sup>er</sup> motor:</li> <li>- 2<sup>o</sup> motor:</li> <li>- 3<sup>o</sup> motor y siguientes:</li> </ul> </li> </ul>	T1 y T2				15'		
					15'		
					45'		
					2h00		
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ No respeto del nivel sonoro</li> </ul> <p>-1<sup>a</sup> infracción -2<sup>a</sup> infracción -3<sup>a</sup> infracción</p>	T5.5				15'		
					1h00		
				X			

# REGLAMENTO TÉCNICO

## PREÁMBULO

El Reglamento Técnico del **39° Dakar Paraguay - Bolivia - Argentina** se redacta conforme a la reglamentación FIM 2015 tanto en categoría Moto como en categoría Cuadriciclos, 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-live.com](http://www.fim-live.com)

**Federación Internacional de Motociclismo (FIM):**

Tel.: + 41.22.950.950.0 (Suiza)

**Responsable Técnico Motos / Cuadriciclos:** Jorge PEREZ SOLER.

## ARTÍCULO T1 GRUPO 1 - ÉLITE

### 1) Motor

Los cárteres 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 cárteres principales que deben ser estrictamente de origen.

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

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 remplazo por un motor C.

El cambio de motor tendrá una penalización:

- Al 1<sup>er</sup> cambio: 15 minutos,
- Al 2<sup>o</sup> cambio: 45 minutos,
- Para los siguientes: 2h00 por cambio.

Se autoriza el cambio de motor entre Pilotos durante las Etapas Maratón. Las penalizaciones se aplicarán a los dos Pilotos.

## ARTÍCULO T2 GRUPO 2.1 - SUPER PRODUCCIÓN

### 1) Motor

Los cárteres 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 cárteres principales que deben ser estrictamente de origen.

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

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 remplazo por un motor C.

El cambio de motor tendrá una penalización:

- Al 1<sup>er</sup> cambio: 15 minutos,
- Al 2<sup>o</sup> cambio: 45 minutos,
- Para los siguientes: 2h00 por cambio.

Se autoriza el cambio de motor entre Pilotos durante las Etapas Maratón. Las penalizaciones se aplicarán a los dos Pilotos.

## ARTÍCULO T3 GRUPOS 2.2 – MARATÓN

- 1) Máquinas "Enduro" de serie, producidas al menos en 100 ejemplares.
- 2) Las Máquinas del Grupo Maratón deben ser de origen, tales como entregadas por 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, T y tapones),
- brazo oscilante,
- cárteres centrales, cilindro(s), culata(s).

Estas piezas deberán ser estrictamente de origen. Y estarán marcadas nominativamente en las Verificaciones Técnicas. El remplazo 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 remplazarse 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 protegen 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, discos AV o AR, 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;
- El cubo de la rueda posterior se puede sustituir con el objeto de poder montar silent blocs para la corona trasera;
- La elección de la línea de escape de la salida del cilindro a la extremidad del silenciador.

**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 integralidad 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 (aunque figuren en el catálogo del constructor) que no correspondería a la que efectivamente se montó de origen en el modelo presentado. 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 números 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.

## ARTÍCULO T4 GRUPO 3 – CUADRICICLOS

Estas Máquinas se basan en cuatriciclos de serie recibidas (es decir autorizadas a correr en vías abiertas a la circulación) que pueden modificarse y/o equiparse para la competición Todo Terreno de Rally Raid.

**Para esta categoría, la cantidad de ruedas / neumáticos se limita a dos en la Máquina.**

**Las disposiciones del Reglamento Técnico FIM para los Rallys Todo Terreno –categoría Cuatriciclo– se aplican, salvo las sobre el chasis y el motor.**

Las piezas principales, chasis y motor (cilindro, culata y cárter motor) usados deben ser de origen y provenir del mismo modelo de cuatriciclo, recibido y vendido en el comercio. Estas piezas pueden sin embargo modificarse, salvo los cárteres motor, los cuales deben ser estrictamente de origen.

**Los cárteres motor se marcarán durante las Verificaciones Técnicas. Toda pérdida de marcación podrá tener penalidades que pueden llegar a la Descalificación.**

En curso de Competencia, las reparaciones son libres en la parte superior del motor. La intervención en la parte baja del motor (interior de cárteres) se considerará como un cambio de motor.

Una vez desmontado y remplazado por un motor B, el montaje del motor A en la Máquina contará por un cambio de motor, a mismo título que el remplazo por un motor C.

**El cambio de motor tendrá una penalización:**

- Al 1<sup>er</sup> cambio: 15 minutos,
- Al 2<sup>o</sup> cambio: 45 minutos,
- Para los siguientes: 2h00 por cambio.

**Se autoriza el cambio de motor entre Pilotos durante las Etapas Maratón. Las penalizaciones se aplicarán a los dos Pilotos.**

Para la categoría 2 ruedas motoras, solo se aceptarán los motores mono cilindro.

## ARTÍCULO T5 SISTEMA DE ESCAPE Y SILENCIADOR

1) Incluso cuando las prescripciones particulares de una categoría autoricen el remplazo del silenciador original o del escape completo, las Máquinas 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 FIM 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 (115dB/A con el método "2 metros Max") tendrá las siguientes penalizaciones (Art. 79.11 del Reglamento Técnico Rally Todo Terreno):

- 1<sup>a</sup> infracción: 15 minutos,
- 2<sup>a</sup> infracción: 1h00,
- 3<sup>a</sup> infracción: Descalificación.

## ARTÍCULO T6 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 o distintas luces rojas de 21 W mínimo o equivalente "Lumen" incluyendo una luz roja antineblina con una superficie mínima legal,
  - un aparato sonoro 90 Db mínimo,
  - un retrovisor,
  - 1 reserva de 6 litros de agua: 3 litros por Piloto fijos en la moto + 3 litros en el Camel Bak en la largada de cada Etapa. El tanque sólo puede tener un punto de llenado.
- 3) Cada Cuadriciclo deberá estar equipado con un cortacircuitos 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, el Jurado Internacional aplicará 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 Pilotos / 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.

## ARTÍCULO T7 MARCACIÓN

### T7P1 GENERALIDADES

- 1) **En todas las categorías: el cuadro, el motor y los motores de repuesto son marcados.**

La Máquina y el Piloto están asociados con un número de carrera y se identifican con una marcación durante las Verificaciones Técnicas. Estos tres 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 cárter 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 y/o del equipo que habría ayudado o facilitado la realización de la infracción, esto sin prejuzgar sanciones más graves que podrán solicitarse a la Federación Nacional (FMN) a la cual pertenece el Piloto o el(los) cómplice(s).**

### 3) Cambio de motor

El Piloto debe respetar los trámites siguientes para cambiar un motor:

- a) Los Pilotos que figuran en los 15 primeros Pilotos de la Clasificación General y los Pilotos Élite A.S.O., deberán señalar su intención de cambiar su motor al Responsable Técnico (o al Director de Carrera) antes de las 18h00. Los demás Pilotos deberán avisarles antes de las 20h00;
- b) El Responsable Técnico verifica el precinto del motor que se debe cambiar;
- c) El Piloto cambia el motor;
- d) El Responsable Técnico precinta el nuevo motor.

Se añadirá 15 minutos de penalización a todo desmontaje que no haya sido declarado antes.

Las penalizaciones se aplicarán el mismo día para los 15 primeros de la Clasificación General y para los Pilotos Élite A.S.O si el cambio se avisó antes de las 18h00. Para los demás Pilotos, las penalizaciones se aplicarán el día siguiente.

Las penalizaciones para un cambio de motor en la Etapa Maratón se aplicarán el segundo día por la noche para todos los Pilotos.

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.

#### 5) Neumáticos

Las dos ruedas / neumáticos para las Motos y las cuatro ruedas / neumáticos (+ los 2 ruedas / neumáticos de auxilio) para los Cuadriciclos se marcarán para la Etapa Maratón (Ver Artículo 27P2.5). El procedimiento se anunciará en el Briefing, el día anterior a la Etapa Maratón.

Las ruedas / neumáticos no se pueden remplazar por ruedas / neumáticos no marcados durante las dos jornadas de la Etapa Maratón.

En caso de incumplimiento, se aplicarán las penalizaciones por "asistencia prohibida".

#### T7P2 GRUPO PILOTOS ÉLITE A.S.O.

1) Antes de las Verificaciones Técnicas, los Pilotos del Grupo Élite deberán prever el paso de cables de precintado de 1mm para el conjunto de las fijaciones del motor sobre el cuadro (los 2 bulones, en caso de doble soporte), **bajo pena de penalización de 150 €.**

2) Los cárteres principales de origen se marcarán con un sticker durante las Verificaciones Técnicas.

3) El Piloto es responsable de la perennidad del precintado y de las marcaciones. Toda marcación perdida y que no haya sido señalada a los Comisarios Técnicos tendrá una penalización según la decisión del Jurado Internacional.



# ANEXOS

## ANEXO 1 - CANDIDATURA - INSCRIPCIÓN

### 1.1 CANDIDATURA / INSCRIPCIÓN

1) Las condiciones y tarifas de inscripción están disponibles descargándolas en el sitio [www.dakar.com](http://www.dakar.com), contando desde el **15 de mayo de 2016**. La inscripción se realiza en línea en un sitio accesible desde **www.dakar.com**.

Los dossiers deben enviarse al Servicio Competidores, **antes del 15 de Julio para los Pilotos Motos / Quads, antes del 1º de noviembre de 2016 para los Competidores Auto / Camión y Asistencias.**

2) Es imperativo el respeto de los plazos. La falta a esta regla llevará un aumento de 10% de los montos debidos.

3) El Organizador se reserva el derecho de no validar las inscripciones que no hayan sido debidamente abonadas íntegramente antes del **31 de Octubre de 2016**.

4) Para toda falta de pago al **31 de Octubre de 2016**, el Organizador se reserva el derecho de prohibir la participación al Rally para los 5 próximos años.

### 1.2 ANULACIÓN Y PEDIDO DE REMBOLSO

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 2017**.

3) Por toda anulación de solicitud de inscripción, los anticipos abonados serán reembolsados del siguiente modo:

**Para los vehículos de carrera:**

- En caso de anulación antes del **1º de septiembre de 2016 = 3 000€** de gastos de dossier retenidos ;
- En caso de anulación después del **1º de septiembre de 2016 = 100%** de las sumas que se deben y que llegaron a término se facturarán y reclamarán.

**Para los vehículos y las personas de Asistencia :**

**Después del 1º de Octubre de 2016**, 15% de la totalidad de las sumas debidas a término se facturarán.

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 Máquina / Vehículo.

Para su Asistencia, los autos no deben superar los 2,00 m de alto (medidas máximas). Los autos que superen los 2,00 m de alto deberán abonar el forfait Vehículo costando **1.300€**.

Es imperativo enviar un documento que justifique de la conformidad del vehículo en 4 ruedas motoras para que la Organización valide la inscripción.

Los camiones no deben superar los 4,00 m de alto (medidas máximas): altura reglamentaria de puentes, cables de electricidad, etc. **en Paraguay, Bolivia y en Argentina.**

Los camiones cuyo largo esté incluido entre:

- 9 y 11 metros deberán abonar un costo adicional de **1.200 €**,
- 11 y 13 metros, con un costo adicional de **1.700 €**.
- 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 europeo (transporte de ida) o en el puerto argentino (viaje de regreso), la cobertura de Responsabilidad Civil suscrita por el organizador con AXA France no es efectiva.

La Organización no se encargará de los daños a los vehículos durante el transporte marítimo, salvo si se entregó un dossier completo de seguro complementario del Vehículo ante la Organización un mes antes del embarque y que un miembro del Equipo firme el documento de control al momento de entregar el vehículo en el embarque de ida.

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 europeos y argentino y durante el transporte marítimo, la responsabilidad del transportista, y por lo tanto del Organizador 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 (Derecho especial de tirada) por kilo o 666,67 DTS por vehículo (la tasa de DTS será comunicada a los Equipos en el otoño) - 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 Máquinas/Vehículos durante el estacionamiento en los Parques Cerrados en los puertos europeo y argentino y durante el transporte marítimo organizado por el Organizador. Dicho seguro es facultativo, pero se recomienda suscribirlo y si se eligiese se puede suscribir con el asegurador que uno elija o en el Departamento Sport Evenements de Gras Savoye, cuyos datos, propuestas y vínculo Internet figuran en el sitio del rally [www.dakar.com](http://www.dakar.com) (suscripción posible por correspondencia antes de la partida del barco puesto a disposición por el Organizador y a más tardar el 10 de Noviembre de 2016).

## 2.3 AVIÓN – ALOJAMIENTO - VIAJES

1) Para el Dakar 2016, nuestra agencia de viajes V.S.O comercializará una cierta cantidad de viajes, particularmente para el día de descanso, accesibles a los mecánicos, sponsors, familias y amigos de los Pilotos / Competidores.

Los programas están en curso de elaboración y se comunicarán en el sitio internet [www.dakar.com](http://www.dakar.com)

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

- El transporte aéreo hacia y regreso desde Buenos Aires con la posibilidad de modificar sin gastos extras el regreso en función de la disponibilidad,
- Alojamiento durante la largada, la llegada y en todas las Etapas del Rally,
- La ayuda de V.S.O. en la carpa Competidores en cada Etapa del Rally para organizar su regreso en caso de abandono, y asistirle para cualquier cosa necesita.

Como la cantidad de lugares en estos vuelos es limitada, le recomendamos reservar desde ahora.

La agencia V.S.O. queda también a su disposición para poner en marcha todo pedido específico a la carta y para ayudarlo para organizar este **Dakar 2017**.

Los descriptivos y tarifas de dichas prestaciones ya están disponibles en el sitio Web [www.dakar.com](http://www.dakar.com) en la parte "Competidores".

### 3) No dude en contactar con:

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) o [lavigo@aso.fr](mailto:lavigo@aso.fr) o [slejealle@aso.fr](mailto:slejealle@aso.fr)

## ANEXO 3 – MATERIAL DE SEGURIDAD & NAVEGACIÓN

Todos los prestatarios de Seguridad y Navegación están presentes:

- cada mañana al salir del Bivouac,
- cada noche al llegar al Bivouac,
- en permanencia en el Safety Center, a proximidad del “Malles 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 Máquina/Vehículo. Nuestro prestatario, la empresa MARLINK, se las entregará si posible en el embarque en Le Havre para los Pilotos / Competidores que embarquen a bordo del ferry puesto por la Organización o en el 1 de enero de 2017 a partir de las 07h00 para los Pilotos / Competidores que no hayan embarcado a bordo del ferry puesto por el Organizador.

2) La empresa MARLINK 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 300 € impuestos incluidos, y garantiza la devolución del material en buen estado de funcionamiento.

3) En caso de desperfecto de la baliza de emergencia Sarsat, se cobrará la fianza y MARLINK emitirá una 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 300 € impuestos incluidos para las balizas.

4) Las balizas de emergencia Sarsat deberán restituirse al finalizar la Competencia a MARLINK que asegurará que éstas se recuperen en el lugar. Se cobrará la caución de las balizas de emergencia Sarsat que no sean devueltas a MARLINK antes del 29 de Febrero de 2017 en estado de funcionamiento. Pasada esta fecha, los eventuales litigios se arreglarán directamente con el prestatario, que facturará 76 € impuestos no incluidos por semana, por alquiler adicional.

### 3.2 IRITRACK / SMALLTRACK (CARRERA)

Referirse al Artículo 25P5 del presente Reglamento.

1) El alquiler del Iritrack y de la Smalltrack obligatorios está incluido en la inscripción Máquina/Vehículo. Será entregado por el prestatario, la empresa MARLINK, si posible en el embarque en Le Havre para los Pilotos / Competidores embarcando a bordo del barco puesto por el Organizador o en Asunción el 1 de enero de 2017 a partir de las 07h00 para los Pilotos / Competidores que no hayan embarcado a bordo del barco puesto por el Organizador.

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, el Organizador 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 su mantenimiento en condiciones de funcionamiento, durante toda la Competencia, así como la puesta en funcionamiento en todo el recorrido, incluidos los Sectores de Enlace.

3) La empresa MARLINK solicitará un depósito de garantía.

Es necesario abonar esta caución para reservar su Iritrack, **de la Smalltrack** y esto antes de la entrega del material en el puerto de Le Havre.

Esta caución cubre el Iritrack **y la Smalltrack** por un monto de 1.500 € impuestos incluidos, y garantiza la devolución del material en buen estado de funcionamiento.

4) En caso de deterioro del material alquilado, MARLINK emitirá una factura de reacondicionamiento.

5) Los Iritrack **y Smalltrack** deberán restituirse al finalizar la Competencia a MARLINK que asegurará que éstas se recuperen en el lugar. Se cobrará la caución de los Iritrack **y Smalltrack** que no sean devueltos a MARLINK antes del 29 de febrero de 2016 en buen estado de funcionamiento. Pasada esta fecha, los eventuales litigios se arreglarán directamente con el prestatario, que facturará 76 € impuestos no incluidos por semana, por alquiler adicional.

### 3.3 TELÉFONO – EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD

Una parte de los equipamientos de seguridad y de supervivencia descritos en el Artículo 47P1 pueden ser provistos, al igual que los teléfonos satelitales, por la empresa MARLINK.

Para más informaciones relativas a los tres aparatos, contactar con:

**MARLINK Events SAS – Département Rallye Raid**  
**114/126 Avenue d'Alfortville – 94600 CHOISY-LE-ROI**  
**Tél. : +33(0) 1 48 84 34 14 - Fax : +33(0) 1 48 52 53 54**  
[asbc.rallye@MARLINK.eads.net](mailto:asbc.rallye@MARLINK.eads.net)

### 3.4 EQUIPAMIENTO GPS

1) Preocupándose por la igualdad de oportunidades de cada uno, el Organizador brindará a todos los Pilotos/Competidores un GPS específico de modelo único, con las funciones limitadas voluntariamente, para que la navegación desértica mantenga su sentido.

**El GPS Unik II tendrá la función Sentinel integrada.**

La utilización de este aparato es obligatoria (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, incluidos los Sectores de Enlace.

Se autoriza un máximo de dos GPS Unik II (homologado por A.S.O.) por Vehículo, según la disponibilidad del prestatario.

**2.a)** El alquiler obligatorio del GPS Unik II está incluido en la inscripción Máquina/Vehículo. Comprende:

- 1 aparato GPS de "color" para los Vehículos de la categoría AUTO-CAMIÓN.
- 1 aparato GPS de "color" para las Máquinas de la categoría MOTO-CUADRICICLO.

La empresa ERTF, entregará los aparatos durante el embarque en Le Havre.

**2.b)** El montaje del GPS Unik II necesita un kit de instalación, no incluido en la inscripción Máquina / Vehículo, que el Piloto/Competidor deberá procurarse directamente ante ERTF. Imperativamente deberá estar instalado antes de las Verificaciones o de la entrega del GPS en Le Havre.

NOTA: Los Pilotos / Competidores deberán asegurarse tener los accesorios necesarios para instalar el GPS Unik II.

Los Pilotos/Competidores deberán realizar las siguientes puestas en conformidad:

- El montaje mecánico y eléctrico, bajo tensión de alimentación comprendida entre 9 y 24 voltios continuos y regulado y protegido por un fusible de un valor de 3 amperes.
- El montaje mecánico deberá ser ligero e integrar los amortiguadores suministrados.
- El corta circuito principal del vehículo debe actuar sobre el positivo pero el GPS debe conectarse en directo.

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

Después de confirmar su inscripción, el Organizador 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 Unik II y esto antes de la entrega del material en el puerto de Le Havre. Esta caución cubre el GPS por un monto de 1.700 € impuestos incluidos, y garantiza la devolución del material en buen estado de funcionamiento.

5) En caso de solicitar un nuevo GPS Unik II sobre la marcha (por un desperfecto o pérdida del primero), el prestatario le solicitará una nueva caución.

En caso de deterioro del material alquilado o su no restitución, ERTF emitirá una factura.

6) Los GPS Unik II deberán restituirse al finalizar el Rally a ERTF que asegurará que éstos se recuperen en el lugar. En caso de abandono en el transcurso del Rally, el material deberá imperativamente restituirse al personal ERTF presente en los Bivouacs. Se emitirá un recibo a cambio del material. La caución de los GPS Unik II que no sean devueltos a ERTF antes del 28 de febrero de 2017 en estado de funcionamiento, será cobrada. Pasada esta fecha, los eventuales litigios se arreglarán directamente con el prestatario, que facturará 76 € por semana, por alquiler adicional.

7) Para más informaciones, contactar con:

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

### 3.5 FUNCIÓN SENTINEL DEL GPS

1) Para garantizar una mayor seguridad a los Pilotos/Competidores durante los adelantamientos y para evitar los accidentes en serie, el uso del Sentinel es obligatorio bajo pena de negar la largada, durante toda la Competencia, así como la puesta en funcionamiento en todo el recorrido.

El alquiler obligatorio del Sentinel está incluido en la inscripción Máquina/Vehículo. El **GPS Unik II** con función Sentinel lo entregará nuestro prestatario, la empresa ERTF, durante el embarque en Le Havre.

Después de confirmar su inscripción, el Organizador le hará llegar un documento de información sobre este equipo.

2) Para más informaciones, contactar con:

**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) El Organizador brindará a todos los Vehículos de Asistencia y de Prensa un Road Book electrónico específico de modelo Tripy TRM-II-C; el cual traerá ayuda para la navegación.

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

2) El alquiler obligatorio del Road Book electrónico TRIPY está incluido en la inscripción del Vehículo Asistencia - Prensa. Comprende un Road Book electrónico TRIPY TRM-II-C.

Las verificaciones del cableado se realizarán en Le Havre para los Vehículos de Asistencia y de Prensa saliendo de Europa con el barco organizado por el Organizador y en los días 31 de Diciembre de 2015, 1 y 2 de Enero de 2016 para los demás vehículos.

**El prestatario, la empresa TRIPY entregará los aparatos en Asunción, durante las Verificaciones Administrativas.**

Antes de llegar a Le Havre (para los Vehículos de Asistencia y de Prensa embarcando a bordo del barco organizado por el Organizador) o a (para los demás vehículos), deberá realizar las siguientes puestas en conformidad:

- el montaje de un soporte de fijación "bola" de tipo RAM-MOUNT;
- el montaje de una antena GPS (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 o a Asunción, será necesario pedir accesorios específicos a nuestro prestatario TRIPY que los entregará acompañados de un folleto explicativo para el montaje detallado y los facturará.

**3) Durante las Verificaciones Administrativas, TRIPY les pedirá firmar un documento autorizándole a tomar una caución de 1.000€ en su tarjeta de crédito por cada Road Book electrónico entregado. La caución garantiza la restitución del material al regresar a Buenos Aires, en tiempo y en hora, y en buen estado de funcionamiento. Este documento de caución se puede descargar de la página web [www.dakar.com](http://www.dakar.com) con el fin de permitirle de completarlo antes de las Verificaciones Administrativas y así acortar su tiempo de espera en las Verificaciones.**

**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 14 de Enero de 2017 a más tardar. En caso de abandono, el material se debe de entregar al personal de TRIPY presente en todos los Bivouacs. Se entregará un recibo a cambio del material. La no devolución del Road Book electrónico TRIPY después de las fechas del Rally provocará la retención de su depósito de garantía.**

**6) Para más informaciones, contactar con:**

**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 E-TRACK – ÚNICAMENTE PARA LAS ASISTENCIAS

1) El alquiler del E-track (o un sistema equivalente) es facultativa para los vehículos de asistencia. Deberá realizarse ante la empresa MARLINK.

2) Nuestro prestatario, la empresa MARLINK, entregará el E-track el día de las Verificaciones Administrativas.

Un transportista le enviará el kit de instalación, que incluye el soporte, las antenas y los cables apenas reciba el pedido y el pago.

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

3) Para más informaciones, contactar con:

**MARLINK Events SAS – Département Rallye Raid**  
**114/126, Avenue d'Alfortville – 94600 CHOISY-LE-ROI**  
**Tél. : +33(0) 1 48 84 34 00 - Fax : +33(0) 1 48 52 53 54**  
**[services.events@MARLINK.com](mailto:services.events@MARLINK.com)**

### ANEXO 4 – MARCAS DAKAR

La denominación Dakar y el logotipo Dakar son la propiedad exclusiva de A.S.O.. El uso de la denominación y del logotipo Dakar está estrictamente limitado al uso por el organizador, los patrocinadores de la prueba y los licenciados autorizados, en las condiciones de las presentes y del reglamento de la prueba.

El uso del logotipo "Dakar" está estrictamente prohibido.

Sólo el logotipo "competidor Dakar" se puede utilizar según las reglas de aplicación explicadas en <http://www.dakar.com/dakar/2016/es/buscar-esponsor.html>

### ANEXO 5 – COBERTURA IMÁGEN

1) Para permitir una mayor difusión y promoción del DAKAR, toda persona participando en el DAKAR y que esté obligada a respetar el reglamento (más adelante "los Competidores") reconoce que su participación en la competencia autoriza el Organizador y 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 DAKAR al igual que la/s marca/s de sus tercerizadores, constructores y patrocinadores, 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/en el planeta, 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 patrocinador o tercerizadores o constructores para una asociación directa entre este corredor, la marca de su patrocinador o tercerizador y el producto, la marca o el nombre comercial del tercero sin autorización expresa del corredor, patrocinador/sponsor o tercerizador.

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**  
**Immeuble Panorama B**  
**253, Quai de la Bataille de Stalingrad - F-92130 ISSY LES MOULINEAUX**  
**Tel: +33 (0)1 41 33 14 10 - [asotv@aso.fr](mailto:asotv@aso.fr)**



## ANEXO 6 – CÁMARAS EMBARCADAS

### FICHA DESCRIPTIVA TÉCNICA

#### CÁMARAS EMBARCADAS MOTO – Tipo GoPro

Productos	Cant	Peso unitario (Kg)	Peso Total (Kg)	Dimensiones Unitarias L x l x h (mm)	Potencia necesaria (Volt x Amp = Watt)
-----------	------	--------------------	-----------------	--------------------------------------	--

Ver Artículo 25P6 CÁMARAS EMBARCADAS (Página 39)

## ANEXO 7 - DAKAR SERVICIO CENTER

¡Más allá de los valores que los socios comparten con el Dakar, una de las prioridades más importantes es de acompañar los Competidores en su aventura!

El Dakar Service Center es un espacio ubicado dentro del Bivouac donde varios patrocinadores de la Competencia ofrecen un servicio técnico o de comodidad a los Pilotos/Competidores del Dakar durante el Rally.

Una Dakar News les informará sobre las condiciones de acceso a los distintos servicios.

# ANEXO 8 – LÉXICO ROAD BOOK

PISTES / TRACKS / PISTAS				MARCHÉ EN MONTEE			STEP UP			SUBIDA EN ESCALON			ELECTRIQUE / ELECTRIC / ELECTRICO			
	ROUTE	ROAD	RUTA		TROU EFFONDRE	HOLE COLLAPSE	DERRUMBE		PUIT	WELL	POZO		TUNNEL	TUNNEL	TÚNEL	
<b>RO</b>	ROUTE	ROAD	RUTA		ORNIERE	RUT	RODADA		MINE	MINE	MINA		ENCLOS	INFOLD	CORRAL ANIMALES	
	ROUTE avec séparateur central	DUAL CARRIAGEWAY	DOBLE CALZADA		ONDULATION BOSSELE	UNDULATION	ONDULACIÓN		MURET EN PIERRE	LOW STONE WALL	MURO DE PIEDRA		MURET	LOW WALL	MURO	
	PISTE TRACÉE	TRACK	PISTA EXISTENTE		SUR PONT SOUS PONT	ABOVE BRIDGE UNDER BRIDGE	ENCIMA/DEBAJO DE PUENTE		CLOTURE	FENCE	ALAMBRE		PORTAIL BARRIERE	GATE BARRIER	TRANQUERA	
	HORS PISTE	OFF TRACK	FUERA DE PISTA		GUE	FORD	VADO CON AGUA		PASSAGE CANADIEN	NO CATTLE PASSAGE	GUARDA GANADO		PNEUMATIQUE	TYRE	NEUMÁTICO	
<b>P</b>	PISTE	TRACK	PISTA		TROU	HOLE	HUECO	<b>ELECTRIQUE / ELECTRIC / ELECTRICO</b>								
<b>G<sup>D</sup></b>	GRAND	BIG	GRANDE		BORNE	CAIRN	MOJÓN		POTEAU PIQUET	POST	POSTE ESTACA		POTEAU ELECTRIQUE	ELECTRIC POLE	POSTE ELECTRIQUE	
<b>G<sup>d</sup> P</b>	GRANDE PISTE	BIG TRACK	PISTA GRANDE		GRAVIER	GRAVEL	TIERRA		PYLONE ELECTRIQUE HAUTE TENSION	HIGH VOLTAGE LINE	POSTE ELECTRIQUE ALTA TENSION		ELECTRIQUE	ELECTRIC	ELECTRICO	
<b>PS</b>	PISTE SINUEUSE	WINDING TRACK	PISTA SINUOSA		CALLLOUX	ROCKS	PIEDRAS		LIGNE ELECTRIQUE	ELECTRIC LINE	LINEA ELECTRICA		ANTENNE	ANTENNA / MAST	ANTENA	
<b>PPS</b>	PISTE PRINCIPALE SINUEUSE	WINDING MAIN TRACK	PISTA PRINCIPAL SINUOSA		CALLLOUX	ROCKS	PIEDRAS		FIL BARBELE	BARBED WIRE FENCE	ALAMBRADO DE PÒA					
<b>PP</b>	PISTE PRINCIPALE	MAIN TRACK	PISTA PRINCIPAL		EMPIERRE	ROCKY	PEDREGOSO									
<b>P//</b>	PISTES PARALLELES	PARALLEL TRACKS	PISTAS PARALELAS		SABLE	SAND	ARENA									
<b>HP</b>	HORS PISTE	OFF TRACK	FUERA DE PISTA		SABLE	SAND	ARENA									
<b>HP</b>	HORS PISTE INTERDIT	OFF TRACK FORBIDDEN	FUERA DE PISTA PROHIBIDO		LANGUE DE SABLE	SAND SPIT	BANCO DE ARENA									
SECURITE / SAFETY / SEGURIDAD					DUNES	DUNES	DUNAS									
<b>!</b>	ATTENTION	DANGER 1	PELIGRO 1	<b>DN</b>	DUNE	DUNE	DUNA									
<b>!!</b>	DANGER	DANGER 2	PELIGRO 2	<b>DNT</b>	DUNETTE	SMALL DUNE	DUNA PEQUEÑA									
<b>!!!</b>	GROS DANGER	DANGER 3	PELIGRO 3		DUNE CASSEE	BROKEN DUNE	DUNA ROTA									
	DEBUT de Zone vitesse limitée	START of Zone controlled speed	COMIENZO de zona de control de velocidad	<b>ERG</b>	ERREUR	ERROR	ERRORE									
	Limite de VITESSE	SPEED LIMIT	LIMITE DE VELOCIDAD	<b>ORN</b>	ORNIERE	RUT	RODADA									
	FN de Zone vitesse limitée	END of Zone controlled speed	FN de zona de control de velocidad		ARBRE	TREE	ARBOL									
	STOP	STOP	STOP		PALMIER	PALM TREE	PALMERA									
	WAYPOINT MASQUE	WAYPOINT MASKED	WAYPOINT OCULTO		ARBUSTE	SHRUB	ARBUSTO									
	WAYPOINT ECLIPSE	WAYPOINT ECLIPSE	WAYPOINT ECLIPSE		HERBES	TALL GRASS	HIERBAS									
	WAYPOINT SECURITE	WAYPOINT SAFETY	WAYPOINT SEGURIDAD	<b>VG</b>	VEGETATION	VEGETATION	VEGETACION									
	DISTANCE	DISTANCE	DISTANCIA		MONTAGNE	MOUNTAIN	MONTAÑA									
<b>CP</b>	CONTRÔLE DE PASSAGE	PASSAGE CONTROL	CONTROL DE PASO		RIO ASSECHE	DRY RIVER	RÍO SECO									
	CP	PC	CONTROL DE PASO	<b>RIO</b>	RIO ASSECHE	DRY RIVER	RÍO SECO									
<b>CPs</b>	CONTRÔLE DE PASSAGE SECURITE	SAFETY PASSAGE CONTROL	CONTROL DE PASO SEGURIDAD		DEVERS	CAMBER	PERALTE NEGATIVO									
<b>CPLs</b>	CP LIAISON SECURITE	ROAD SECTION SAFETY PC	CP SEGURIDAD ENLACE	<b>EFF</b>	EFFONDRE	COLLAPSED	DERRUMBE									
ZONES / AREAS / ZONAS				<b>MVS</b>	MAUVAIS	BAD	MALO									
	DEPART	START	LARGADA	<b>S</b>	SINUEUX	TWISTY	SINUOSO									
<b>DSS</b>	DEPART SECTEUR SELECTIF	START OF SELECTIVE SECTION	LARGADA SECTOR SELECTIVO	<b>SER</b>	SERRE	TIGHT	QUE CIERRA									
	ARRIVEE	FINISH	LLEGADA	<b>MOY</b>	MOYEN	MEDIUM	MEDIO									
<b>ASS</b>	ARRIVEE SECTEUR SELECTIF	FINISH OF SELECTIVE SECTION	LLEGADA SECTOR SELECTIVO	<b>NBX</b>	NOMBREUX	MANY	MUCHOS									
	CHRONO	CLOCK	CRONOMETRAJE	<b>E3</b>	ETROIT	NARROW	ANGOSTO									
	DEBUT ZONE D'ASSISTANCE	START OF SERVICE AREA	COMIENZO DE ZONA DE ASISTENCIA	<b>DEF</b>	DEFONCE	ROUGH	DURO									
	FN ZONE D'ASSISTANCE	FINISH OF SERVICE AREA	FN DE ZONA DE ASISTENCIA	ELEMENTS / ELEMENTS / ELEMENTOS												
	VILLAGE	VILLAGE	PUEBLO		CITERNE	WATER TANK	TANQUE DE AGUA									
	BIVOUAC	CAMP	CAMPAMENTO		RUINES	RUINS	RUINAS									
	ZONE SENSIBLE	SENSITIVE ZONE	ZONA SENSIBLE		MAISON	HOUSE	CASA									
	STATION ESSENCE	PETROL STATION	GASOLINERA		BATIMENTS	BUILDINGS	EDIFICIOS									
SPECIFICITES / SPECIFICITIES / ESPECIFICIDADES					EGLISE	CHURCH	IGLESIA									
	SOMMET	SUMMIT	CUMBRE		CIMETIERE	CEMETERY	CEMENTERIO									
	CUVETTE	DIP	BADÉN		MONUMENT	MONUMENT	MONUMENTO									
	BOSSE	BUMP	LOMADA		FORT	FORT	FUERTE									
	COMPRESSION	COMPRESSION	COMPRESIÓN		BORNE	KILOMETRE MARKER	MARCADOR DE KILOMETRAJE									
	SAIGNEE	DITCH	CORTE		FUT	BARREL	TAMBOR									
	RADIER	STEP	CORTE ABRUPTO		PIPELINE	PIPELINE	OLEODUCTO									
	MARCHE EN DESCENTE	STEP DOWN	DESCENSO EN ESCALON		VOIE FERREE	RAILROAD	FERROCARRIL									

# REGLAMENTO ASISTENCIA

## 1. AI. REGLAMENTACIÓN DEPORTIVA

### 1P1

Prólogo:

El **Director de Carrera Adjunto en cargo de las Asistencias**, elegido por el Comité de Organización estará encargado, con su equipo, de la buena aplicación del Reglamento Asistencia. Podrá en particular aplicar penalidades con respecto a las infracciones constatadas.

Los contraventores deberán respetar su autoridad.

En relación constante con el Director de Carrera y el Organizador, comunicará las infracciones para que las penalidades deportivas definidas en el presente Reglamento se apliquen cuando sea necesario.

**Terminología:** referirse al Reglamento Particular del Rally Dakar 2017.

#### NOVEDAD:

**Por razones de seguridad es obligatorio inscribir por lo menos dos personas en cada vehículo de asistencia. La conducción del vehículo entre el puerto (Buenos Aires) y Asunción podrá realizarse por un solo conductor.**

#### IMPORTANTE:

**Permiso de conducir:** toda persona acreditada en asistencia y que deba conducir los vehículos que figuran a continuación tendrá que tener obligatoriamente una licencia apropiada para el tipo de conducción del vehículo. En cada vehículo es obligatorio que por lo menos el piloto tenga el permiso de conducir que corresponda al vehículo conducido.

## ARTÍCULO A1 – VEHÍCULOS ADMITIDOS

La naturaleza de los terrenos y de los suelos, los riesgos meteorológicos, la peligrosidad de ciertas rutas y pistas, el cruce de la Cordillera, imponen una regulación de los vehículos admitidos en categoría asistencia.

### 1P2 1) LOS VEHICULOS DE ASISTENCIA

#### a) Categoría vehículo ligero 4x4 (permiso B)

- Los vehículos 4x4 de serie gasolina o diésel, sin acondicionamiento específico.
- Los vehículos 4x4 acondicionados para la pista: equipados de arcos, cubetas y arneses. Sólo estos vehículos 4x4 acondicionados serán autorizados a acceder al Sector Selectivo en circunstancias excepcionales y después de haber obtenido el consentimiento del Organizador.
- Los vehículos comerciales 4x4 de serie

Los vehículos ligeros 4x4, embarcando a bordo del (de los) barco(s) del Organizador, no deberán, en ningún caso, medir más de 2,00 metros de altura (baca incluida), bajo pena de pagar el coste de vehículo de asistencia auto 4x4 más de 2m de altura.



4 ruedas motrices



4 ruedas motrices



2 ruedas motrices

## 1P3 ESTÁN PROHIBIDOS

### - Los vehículos 2 ruedas motrices

#### b) Los camiones de asistencia

- **Categoría T5:** Los camiones estándares Todo Terreno de más de 3,5 toneladas, conforme a la reglamentación camión T4, aunque no tengan la homologación FIA. Estos vehículos sólo pueden acceder al recorrido Selectivo después de haber obtenido el consentimiento del Organizador.
- **Categoría T5.1:** Los camiones portadores de serie (tipo « construcción ») en versión 6x4 o versión 8x4). El peso total máximo en carga autorizado es respectivamente de 26 y de 32 toneladas.

Atención, los modelos con un eje motor único no estarán autorizados (4x2, 6x2, 8x2). La longitud de los camiones T5.1 debe de ser conforme al código Europeo, el cual permite una longitud máxima de 12 metros.

Estos vehículos no deberán, en ningún caso, medir más de 4,00 metros de altura (galería incluida). Cuidado: las alturas máximas son de 4 metros en América del Sur para los puentes, las líneas eléctricas, etc.

Para los camiones cuya longitud está comprendida entre 9 y 11 metros deberán pagar un forfait suplementario de 1.200€; los camiones cuya longitud está comprendida entre 11 y 13 metros deberán pagar un forfait suplementario de 1.700€. Más de 13 metros de longitud, por favor póngase en contacto con el Organizador.



T5

T5.1 6x4

T5.1 8x4

2 ruedas motrices

## 1P4 ESTÁN PROHIBIDOS

### - Los vehículos de 2 ruedas motrices

## 1P5 2) LOS VEHICULOS DE COMODIDAD

a) Los camping-cars, buses acondicionados y camiones 4x2 acondicionados en espacio de vida

### Reglas generales:

1 - Estos vehículos deberán quedarse en su configuración "espacio de vida" en su totalidad y no podrán, en ningún caso, ser utilizados para el transporte de piezas.

2 - El Organizador no será responsable si este tipo de vehículos fuesen incapaces de acceder a ciertos bivouacs.

3 - Este tipo de vehículos **no podrá estacionar en las vías habilitadas dentro de los bivouacs.**

4 - Para estos tres tipos de vehículos se debe presentar un dossier de aceptación ante el Servicio Deportivo del Organizador, acompañado por fotos exteriores e interiores del vehículo (placas de inmatriculación legibles) y por una copia del título de propiedad. Todo pedido de inscripción deberá ser hecho antes del 31 de Agosto de 2017. Pasada esta fecha, ningún pedido será aceptado.

**NEW**

5 – El número de camping-cars será limitado a los 50 primeros inscritos. Para los camping-cars utilizando el transporte marítimo propuesto por la organización, la salida de Europa será obligatoriamente en un barco anticipado. (El puerto y la fecha serán comunicados más en adelante)

➤ Los camping-cars

Los camping-cars de tipo estándar, de menos de 8,5m (por ejemplo: Sailer 669, Ford Transit, Mercedes Rapido, etc.) pueden ser aceptados, salvo los que tengan sólo 2 ruedas motrices.

Están prohibidas las caravanas.



➤ Bus acondicionado

No podrá, en ningún caso, embarcar a bordo del barco del Organizador, saliendo de Europa y regresando desde América del Sur.



➤ Los camiones 4x2 acondicionados en "espacio de vida" (longitud máx.: 9,5m)

Serán aceptados bajo las siguientes condiciones:

- Que 2 camiones T5 (todas ruedas motrices) estén ya inscritos bajo el mismo nombre de team

Está totalmente prohibido para un Competidor aparcar o pedir que alguien aparque su/sus camping-car(s), bus(es) acondicionado(s) o similares, no acreditado(s) por el Organizador, en un radio de 2km alrededor de los Bivouacs. Sólo los vehículos acreditados serán admitidos en esta zona, bajo penalización de 700€ por infracción constatada. Toda reincidencia podrá acarrear penalidades llevando hasta la Exclusión.

## 1P6 ESTÁN PROHIBIDOS

- Las caravanas
- Los camping-cars de más de 8,50m
- Los vehículos de 2 ruedas motrices transportando repuestos mecánicos siendo en cantidades mínimas

### b) Los remolques bandeja

Por razones logísticas relacionadas con las capacidades de relleno de los diferentes puentes (de alturas distintas) del barco propuesto por el Organizador saliendo de Europa y regresando de América del Sur, el Organizador ha tenido que poner medidas muy estrictas:

Un dossier de aceptación con fotos deberá ser entregado al Servicio Deportivo del Organizador. **Todo pedido específico tendrá que ser entregado al Servicio Deportivo del Organizador antes del 31 de Agosto de 20156.** Pasada esta fecha, ningún pedido será aceptado.

- **Remolques bandeja para los Autos y Motos / Quads:** Las dimensiones máximas no podrán exceder A: 1m, L: 6m, a: 2,5m. Los remolques cargados en el barco del Organizador saliendo de Europa deberán estar vacíos de cualquier vehículo y material y serán desunidos del vehículo que lo remolque. no podrán en ningún caso transportar material (neumáticos,...).
- **Remolques bandeja para Camiones:** Sus dimensiones máximas no podrán exceder A: 1m, L: 9m, a: 2,5m. Los remolques con doble articulación (dolby), doble eje y/o doble piso están **estrictamente prohibidos**. Los remolques camiones cargados en Le Havre en el barco del Organizador, podrán ser embarcados enganchados al vehículo que los remolque, y transportando a su vez otro vehículo (asistencia o carrera). **Pero no podrán en ningún caso transportar material (neumáticos,...). El precio de los remolques que transporten neumáticos, en cualquier momento del rally, será multiplicado x2 (es obligatorio informar al Servicio deportivo antes de inscribir un tráiler de este tipo).**



## 1P7 ESTÁN PROHIBIDOS

- Los camiones remolques y lleva carro de combate
- Los remolques bandeja llenos de neumáticos o todo otro material
- Los remolques cerrados, articulados, con doble eje y doble piso;
- Las celdas cubiertas de lona.

### c) Los semirremolques

Los semirremolques podrán ser aceptados bajo ciertas condiciones, bajo presentación y validación de un dossier de petición ante el Servicio Deportivo del Organizador antes del 31 de Agosto de 2016.

Este tipo de vehículo seguirá el Rally por el itinerario de asistencia y no podrá acceder al Bivouac.



3) Durante las Verificaciones Administrativas de la Competencia, así como durante el embarque en Europa, el Organizador se reserva el derecho de rechazar cualquier vehículo que no le pareciera adecuado o que no correspondiese al vehículo declarado.

Después de haber pasado las Verificaciones Técnicas en ~~Buenos Aires~~ Asunción, ningún cambio de vehículo será permitido.

## ARTÍCULO A2 – EQUIPOS ASISTENCIA

1) SE ADMITE BAJO INVITACIÓN A TODA PERSONA DE MÁS DE 18 AÑOS.

2) LOS EQUIPOS DE ASISTENCIA PODRÁN ESTAR COMPUESTOS DE:

- **Vehículo liviano 4x4 (permiso B):** 1 a 9 personas, según el tipo de vehículo inscrito dentro de los límites autorizados por título de propiedad del vehículo.
- **Categoría T5:** 1 a 5 personas, si la homologación de serie del camión estaba prevista para 5 personas, y que dicha mención figure en los documentos de circulación (4 puertas para usar 5 plazas).
- **Categoría T5.1:** por lo menos 2 personas, según la homologación de serie del camión.
- **Caravanas. Motorhomes y bus acondicionado:** 1 a 3 o 4 personas dentro de los límites autorizados por el carnet técnico del vehículo.
- **Transporte de personas:** la cantidad máxima de personas transportadas no podrá superar las 9 personas.

Únicamente las personas acreditadas pueden viajar en los Vehículos Asistencia. Por todo pedido de pasajero(s) adicional(es), se deberá enviar un dossier al Organizador, quien podrá, según las condiciones, aceptar o no a un miembro adicional.

3) Las licencias FIA no son necesarias para los equipos de los Vehículos de Asistencia. En camión, se autoriza que una sola persona a bordo posea el permiso de transporte pesado.

4) No se autorizará ningún cambio y/o permutación de miembros de equipos en los Vehículos de Asistencia, una vez que el equipo haya sido controlado en las Verificaciones Administrativas, bajo pena de penalización de 500 €, por infracción y por miembro de equipo de Asistencia; salvo para los Team Managers Dakar inscritos como tales o con autorización excepcional del Organizador.

5) Si un miembro del equipo de Asistencia abandona su Vehículo por razones de fuerza mayor, el vehículo podrá continuar su misión, a condición que la Organización de la carrera esté informada de



esto. **En ningún caso esta persona podrá ser remplazada.**

Durante la Competencia, debido a circunstancias excepcionales y bajo autorización del Organizador, una persona podrá estar autorizada a continuar sola a bordo de su vehículo.

6) Toda infracción podrá provocar la Exclusión del Vehículo de Asistencia.

### ARTÍCULO A3 – BRIEFING ASISTENCIA

Se realizará un Briefing general Asistencia en Asunción, el 1 de Enero de 2017 a las 14h00.

Es obligatoria la presencia de al menos un miembro del equipo del Vehículo de Asistencia, bajo pena de penalización de 500€.

### ARTÍCULO A4 – INSCRIPCIONES ASISTENCIA

Conforme al Reglamento Particular: Artículo 14P y Anexo 1.

Para ser aceptada, toda inscripción en "Asistencia" deberá estar vinculada a un Piloto / Competidor en Carrera.

### ARTÍCULO A5 – IDENTIFICACIÓN ASISTENCIA

1) Un chip electrónico de identificación tipo "RFID" será puesto en todos los Vehículos de Asistencia. Será controlado en las entradas y las salidas del Bivouac y el equipo de estos vehículos así como el equipo deberán someterse a los controles.

2) Durante las Verificaciones Administrativas, en Asunción, se entregará un brazalete de identificación, equipado con un chip electrónico de identificación tipo "RFID", a cada miembro del equipo inscrito en Asistencia. Este brazalete es individual y no puede ser intercambiado o prestado en ningún momento. Se utilizará en particular para acceder al Bivouac y al comedor; podrá ser controlado en todo momento.

**El número de urgencias del PCO (+33 1 41 33 02 10) figura en dicho brazalete, siempre se debe llevar este brazalete.**

En caso de pérdida o deterioración, los participantes deberán pedir uno nuevo al Servicio Competidores, contra el brazalete dañado cuando posible.

### ARTÍCULO A6 – ATRIBUCIÓN DE LOS NÚMEROS Y ORDEN DE LARGADA

#### A6.1 ATRIBUCIÓN DE LOS NÚMEROS

Se atribuirán los números según la decisión del Comité de Organización.

#### A6.2 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 Road Book Asistencia que se entregará a los participantes durante las Verificaciones Administrativas en Asunción.

En ciertos casos, designados durante el Briefing, las largadas se realizarán por orden de número, se entregará una Ficha de Marcación a cada equipo. Todo equipo que no cumpla con este proceso será penalizado con la inmovilización del vehículo en la entrada del Bivouac por 2 horas.

### ARTÍCULO A7 – MARCACIÓN / TRIPY

#### A7.1 GENERALIDADES

Los vehículos de asistencia estarán autorizados a abandonar la Carrera el día anterior a la última Etapa para llegar antes a Rosario. Esta autorización la establecerá el Director de Carrera Adjunto en cargo de las Asistencias, a pedido.

## A7.2 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 del Organizador (TRIPY), dependiendo de la disponibilidad del material.

### 2) Procedimiento de control

Cada noche, al llegar al Bivouac se enviarán los datos del GPS TRIPY por radio al ordenador de un técnico. Si se observan irregularidades (recorrido, velocidad, etc.), un controlador redactará entonces una constatación de infracción que hará firmar al equipo y se aplicarán las penalizaciones en el lugar.

3) Durante toda la duración del Rally, el equipo es considerado responsable por el buen funcionamiento de su GPS TRIPY. El TRIPY deberá estar en funcionamiento y seguir conectado en permanencia, alimentación y antena conectadas, durante toda la duración de cada Etapa.

4) Todo incidente, debido al equipo (pérdida, destrucción, apagado, etc.) y/o todo intento de fraude o manipulación constatada, tendrá las siguientes penalizaciones:

- 1ª infracción: multa de 300 €,
- 2ª infracción: multa de 500 €,
- 3ª infracción: sello de todas las aperturas del vehículo e inmovilización del Vehículo de Asistencia hasta la largada del CH Bivouac del 1<sup>er</sup> Camión de Carrera para un Auto de Asistencia o del último Camión de Carrera para un Camión de Asistencia de la siguiente Etapa.
- 4ª infracción: Exclusión.

5) En caso de polémica del informe (velocidad, itinerario), el equipo depositará el monto de la multa en garantía ante el Director de Carrera Adjunto encargado 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.

## ARTÍCULO A8 - ROAD BOOK / ITINERARIO ASISTENCIA

### A8.1 ROAD BOOK

Durante las Verificaciones Administrativas en Asunción, además del Road Book integrado en el TRIPY, los Equipos recibirán un Road Book en papel.

### A8.2 ITINERARIO

1) Es estrictamente obligatorio el respeto del Itinerario tal como se describe en el Road Book. Los Vehículos de Asistencia 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 pedido específico y aceptación al Director de Carrera Adjunto en cargo de las Asistencias.

2) El incumplimiento del Itinerario tendrá las siguientes penalizaciones:

- 1ª infracción: multa de 300 €,
- 2ª infracción: multa de 500 €,
- 3ª infracción: sello de todas las aperturas del vehículo e inmovilización del Vehículo de Asistencia hasta la largada del CH Bivouac del 1<sup>er</sup> Camión de Carrera para un Auto de Asistencia o del último Camión de Carrera para un Camión de Asistencia de la siguiente Etapa.
- 4ª infracción: Exclusión.

## ARTÍCULO A9 – CÓDIGO DE MANEJO ASISTENCIA

### A9.1 COMPORTAMIENTO GENERAL

1) Los vehículos y personas inscritos 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 Pilotos / Competidores,
- al personal de la Organización.

## 2) Toda incivildad constatada dará lugar a una penalización de 500 €.

Toda reincidencia será juzgada por el Director de Carrera Adjunto en cargo de las Asistencias y dará lugar a penalizaciones que pueden llegar a la Exclusión.

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

## A9.2 ACCIDENTE

Todo Equipo de Asistencia que esté implicado en un accidente con daños corporales, será objeto de una investigación por parte del **Organizador**. En función de las circunstancias, se podrán aplicar penalizaciones que pueden llegar a la Exclusión.

## A9.3 CONSIGNAS OBLIGATORIAS CON RESPECTO A LOS TRÁMITES ADUANEROS

### 1) PACKING LIST

- Se entiende por Packing List el documento administrativo oficial y obligatorio de importación temporaria de cada vehículo, cualquier sea su categoría, en Carrera o en Asistencia. Es obligatorio para cada Piloto / Competidor, cualquier sea su nacionalidad y el país de origen del Vehículo de Asistencia.
- La Packing List será rellena por el Piloto / Competidor con la mayor atención e incluirá:
  - Las referencias del vehículo,
  - De manera detallada el conjunto de los bienes y materiales transportados así como su valor mercantil,
  - Todo otro vehículo leve a bordo del vehículo (bici, moto, quad, scooter, etc.).
- Esta lista debe imperativamente ser exactamente idéntica de la salida de Europa y/o la llegada en **Argentina**, hasta el paso de la última frontera DESPUÉS de la Competencia marcada por el regreso en el país de origen.
- El Piloto / Competidor debe conservar este documento en permanencia, debe entregar una copia al declarante de aduanas del Rally y al Organizador, durante las Verificaciones Administrativas, y/o al embarcar en **Le Havre**.
- Ningún paso de frontera se puede hacer sin este documento.

### 2) PASO DE FRONTERAS

Para cada paso de frontera, todo Vehículo de Carrera o de Asistencia debe imperativamente presentarse a los controles organizados por el declarante de aduanas, encima del paso ante de la aduana nacional.

### 3) TRANSPORTE DE PIEZAS DE REPUESTO Y DE VEHÍCULOS QUE HAYAN ABANDONADO (WAIVER)

- Para respetar los trámites aduaneros y para no tener problemas al pasar las fronteras o al embarcar: todas las fronteras deben pasarse con, a bordo del Vehículo, el mismo stock de piezas de repuesto que se declaró en el origen, y que fue declarado en el Packing List obligatorio de cada Vehículo. Por consiguiente está estrictamente prohibido dejar, vender o ceder todo material transportado;
- En caso de transporte de un Vehículo que haya abandonado (Auto, Moto, Cuadriciclo) dentro de un Vehículo de Asistencia, se debe de OBLIGATORIAMENTE avisar el declarante de aduana

y el Servicio Competidores con el fin de regularizar la situación antes las autoridades aduaneras.

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

#### 4) CONSIGNAS EN CASO DE ABANDONO

En caso de abandono de un vehículo de asistencia, su equipo tendrá **IMPERATIVAMENTE**, además de respetar los trámites necesarios del Artículo A15.2 del Reglamento Asistencia, que avisar cuanto antes el declarante aduanero y el Servicio Competidores, del estado del Vehículo, donde está y los trámites desarrollados para mandarlo: en el puerto de embarque de regreso en Argentina, **a más tardar el 16 de Enero de 2017** para su embarcación en dirección de Europa en el barco del Organizador, o hacia el país de origen del Vehículo si no haya sido embarcado en Le Havre en el barco del Organizador.

#### 5) VENTA O CESIÓN DE VEHÍCULOS

- En caso de abandono, o al final del Rally, es **ESTRICTAMENTE PROHIBIDO** a un Equipo, un Team Manager Dakar, al propietario del Vehículo y/o un Piloto / Competidor de ceder o vender su vehículo en uno de los países cruzados, el vehículo siendo bajo el régimen de la importación temporaria, y ligado a su Packing List.
- 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 esta regla **llevará un rechazo de inscripción al Dakar para los 5 años próximos**.

#### 6) VEHÍCULO SINIESTRADO (PARCIALMENTE O TOTALMENTE DESTRUIDO)

- En caso de un vehículo siniestrado (accidente, incendio, destrucción, etc.), el Piloto / Competidor deberá entregar una declaración en el puesto de policía o de aduana. La declaración deberá contener los hechos, el número de matrícula, el número de la carrera, los datos de las personas concernientes, eventuales testigos, etc. Se deberá entregar una copia al Servicio Competidores de la Competencia así como al declarante de aduanas.
- El vehículo deberá llevarse imperativamente al puerto de embarque de regreso en **Argentina a más tardar el 16 de Enero de 2017**, 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 Piloto / 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 llevará una penalización de 1.500€**. Para los vehículos siniestrados que llegaron por la ruta, el Piloto / Competidor deberá acercarse al Organizador para conocer los pasos a seguir.

#### 7) PASO FRONTERIZO PARAGUAY - ARGENTINA - BOLIVIA

a) Por razones sanitarias, está estrictamente prohibido pasar los siguientes productos **de Paraguay hacia Argentina, de Argentina hacia Bolivia y de Bolivia 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.

##### b) 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, champú 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).

c) 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.**

## ARTÍCULO A10 – CIRCULACIÓN – VELOCIDAD

1) Durante toda la duración de la Competencia los Equipos de los Vehículos de Asistencia deben conformarse estrictamente a las prescripciones que reglamenten la circulación de los países por donde pasa la Competencia, y especialmente respetar las velocidades locales máximas cuando éstas son inferiores a la velocidad máxima autorizada.

2) Por otra parte, los Equipos deben adaptar la velocidad a la población y a la circulación. La Organización, las fuerzas policiales y de gendarmería podrán realizar controles con radar en todo el Itinerario.

3) Todo Vehículo que no respete el Código Vial del país por donde pase el Rally, que corra a velocidad excesiva o que tenga un comportamiento peligroso y que sea objeto de un informe policial, de gendarmería o de Jueces de Hecho del Rally, puede recibir penalizaciones que pueden llegar a la Exclusión.

### 1P8 A10.1 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 TRIPY las controlará. Durante el cruce de estas zonas, los Vehículos de Asistencia deberán respetar la velocidad que menciona el Road Book.

2) Los adelantamientos de velocidad se visualizarán en el TRIPY en distancia acumulada de adelantamiento por categoría de adelantamiento.

3) Todo adelantamiento de velocidad igual o superior a 1 km/h e inferior o igual a 20 km/h llevarán las siguientes penalidades:

- Para toda distancia acumulada de adelantamiento inferior a 500 m:
  - Multa de 200€;
- Para toda distancia acumulada de adelantamiento entre 500 y 1.000 m:
  - Precintado del Vehículo en el Bivouac + multa de 400 €;
- Para toda distancia acumulada de adelantamiento superior a 1.000 m:
  - Exclusión del Vehículo + del Equipo.

Todo adelantamiento superior a 20 km/h, llevará las siguientes penalidades:

- Para toda distancia acumulada de adelantamiento inferior a 500 m:
  - Precintado del Vehículo hasta el CH de Llegada de Etapa del Bivouac siguiente + multa de 400 €;
- Para toda distancia acumulada de adelantamiento superior a 500 m:
  - Exclusión.

## A10.2 VELOCIDAD MÁXIMA

1) La velocidad máxima autorizada será aquella en vigor en cada uno de los países atravesados, en función del tipo de vehículo, es decir

- Paraguay : 110 km/h para los Autos y 90 km/h para los Camiones
- Bolivia : 80 km/h para los Autos y los Camiones
- Argentina : 110 km/h para los Autos y 80 km/h para los Camiones

Esta velocidad estará controlada por el GPS TRIPY. Si hay exceso de velocidad, aparecerá una sigla en la pantalla del GPS TRIPY, acompañado por una señal sonora.

Los GPS TRIPY serán controlados en las llegadas de las Etapas y las informaciones se transmiten automáticamente por radio. En caso de infracción, un controlador hará constatar y refrendar las infracciones por un miembro del Equipo.

### 2) Sanciones

El GPS TRIPY registra y acumula los excesos de velocidad.

Todo exceso de velocidad tendrá las siguientes penalizaciones:

- De 1 a 20 km/h encima de la velocidad autorizada:
  - Si la distancia acumulada es inferior a 1.000 m :
    - Multa de 200€;
  - Si la distancia acumulada está entre 1.000 y 2.000 m:
    - Multa de 400 €;
  - Si la distancia acumulada es superior a 2.000m:
    - Multa de 600 €.
- De 21 a 40 km/h encima de la velocidad autorizada:
  - Si la distancia acumulada es inferior a 1.000 m:
    - Multa de 600€;
  - Si la distancia acumulada está entre 1.000 y 2.000 m:
    - Multa de 800€ ;
  - Si la distancia acumulada es superior a 2.000 m:
    - Precintado del vehículo hasta el CH de Llegada de Etapa del Bivouac siguiente + multa de 1 200€.
- + de 40 km/h encima de la velocidad autorizada:
  - Si la distancia acumulada es inferior a 500 m:
    - Multa de 1 600€;
  - Si la distancia acumulada es superior a 500 m:
    - Precintado del Vehículo hasta el CH de Llegada de Etapa del Bivouac siguiente + una multa de 2 000€.

La multa deberá abonarse dentro de las 48 horas, bajo pena de inmovilización del Vehículo.

### A10.3 VELOCIDAD BIVOUAC / CIUDADES ETAPA

Se prohíbe circular a velocidad excesiva y/o a manejar en forma peligrosa en la zona del Bivouac y en las ciudades Etapa, bajo pena de penalización que puede llegar a la Exclusión, según la decisión del Director de Carrera Adjunto a cargo de las Asistencias.

Se realizarán puntualmente controles de velocidad en la entrada y en el Bivouac.

## ARTÍCULO A11 – ASISTENCIA

### A11.1 GENERALIDADES

1) Cf. Artículo 27P del Reglamento Particular Moto / Quad y Artículo 31P del Reglamento Particular Auto / Camión.

2) Se prohíbe a los Vehículos de Asistencia intervenir en el Sector Selectivo del día bajo pena de Descalificación de la Máquina / Exclusión del Vehículo de Carrera asistido(a). Sin embargo, podrán intervenir en Sector de Enlace, únicamente en los tramos de Itinerario común al de los Vehículos de Carrera.

Los Vehículos y personas inscritos en la categoría de Asistencia no están autorizados a presentarse en el recorrido del Sector Selectivo, salvo tras el cierre del CH de Llegada y después de haber informado al Organizador **y haber recibido el consentimiento del Organizador (ver también Artículo A11.1.4).**

3) Los Vehículos y personas inscritos 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, ningún Vehículo de Asistencia está autorizado a ir en la pista para recuperar un Vehículo de Carrera sin haber hecho un pedido ante el Organizador (PCO) o del Servicio Competidores.

Para realizar esta misión, el Vehículo de Asistencia debe **IMPERATIVAMENTE** ser equipado con un E-TRACK entregado por el Organizador (PCO o Servicio Competidores) bajo pena de Descalificación de la(s) Máquina(s) / Exclusión del (de los) Vehículo(s) de Carrera y Asistencia concernientes.

Se debe restituir el aparato (PCO o Servicio Competidores) apenas el Vehículo de Asistencia regresa al Bivouac. En caso de daño y/o de pérdida del material, el prestatario cobrará la caución del Competidor.

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 una Máquina / de un Vehículo en Carrera por un Vehículo de Asistencia en Sectores Selectivos y en Sectores de Enlaces, bajo pena de Descalificación del Piloto / Exclusión del Competidor asistido.

El llenado de los tanques de un T1 o T2 Diesel 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 a la Descalificación de la(s) Máquinas / Exclusión del (de los) Vehículos de Carrera concernientes.

### A11.2 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 penalizaciones.

2) La Asistencia por una persona o un vehículo no acreditado tendrá las siguientes penalizaciones:

- **1ª infracción:** obligación para los vehículos y/o las personas concernientes de acreditarse ante el Organizador o abandonar en el Itinerario del Rally + penalización de 3h00 para la Máquina / el Vehículo de Carrera, 6h00 en un Sector Selectivo.
- **Reincidencia:** Descalificación de la Máquina / Exclusión del Vehículo de Carrera.

**3) La Asistencia en un Sector Selectivo (vehículo y/o persona inscrita en Asistencia) tendrá penalizaciones que van desde las 6h00 a la Descalificación del Piloto / Exclusión del Competidor asistido. La reincidencia llevará a la Exclusión.**

**4) La presencia de una Asistencia en un Sector de Enlace, una Largada o Llegada de Sector Selectivo si ésta no figura en el Road Book Asistencia, llevará a penalizaciones que van de 3h00 a la Descalificación del Piloto / Exclusión del Competidor. 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 Descalificación del Piloto / Exclusión del Competidor. 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 Descalificación del Piloto / Exclusión del Competidor. Una carpa no se considera como un lugar cerrado. La reincidencia llevará a la Exclusión.**

**7) Para el Piloto / Competidor de Carrera se sancionará la búsqueda o la transmisión de informaciones por cualquier medio (incluidos los carteles de información), con penalizaciones de 3h00 + 500 € por infracción. Se recuerda que toda señalización está prohibida en todas sus formas, y sobre la totalidad del recorrido (Artículo A11.1.5).**

**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 un Piloto / Competidor aún en Carrera llevará a la Descalificación / 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 Descalificación del Piloto / Exclusión del Competidor asistido. La reincidencia llevará a la Descalificación del Piloto / Exclusión del Competidor asistido.**

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 Piloto / un Competidor de Carrera y todo transporte del material de asistencia (herramientas, grupos electrógenos, iluminación, compresores, etc.) en aviones privados o fletados por el Organizador.

## ARTÍCULO A12 - SEGUROS

Cf. Artículo 28P del Reglamento Particular Moto / Quad y Artículo 33P del Reglamento Particular Auto / Camión + Anexo 2.

Es imperativo dirigirse a estos Artículos (Moto / Quad: 28P1, 28P2, 28P3 – Auto / Camión: 33P1, 33P2, 33P3) para conocer las coberturas y las garantías.

## ARTÍCULO A13 - PUBLICIDAD

**1) Los Organizadores suministrarán a cada Equipo Asistencia un conjunto de placas de identificación que incluyen: 2 placas de Rally y 2 carteles que tengan los números de carrera llamados placas números.**

**2) Durante toda la duración de la Competencia, las placas deben colocarse según el presente Reglamento. En ningún caso deben cubrir, ni siquiera en forma parcial, la matrícula del Vehículo.**

**3) Las placas de números deben colocarse en el lado derecho y el lado izquierdo del Vehículo y en la zona entre el paso de las ruedas a condición que sean totalmente visibles de lado, así como en el techo del vehículo.**



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

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

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

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

**6)** Los nombres del primer Piloto y copilotos así como la bandera con su, con una altura de 30 a 50 mm, deben colocarse en cada lado de las alas delanteras o de las puertas delanteras del Vehículo. Los vehículos que no respeten esta regla pueden ser objeto de una penalización, por constatación, igual al 10% del monto de los derechos de inscripción (forfait Vehículo y Equipo).

**7)** Un brazalete de identificación en el cual figura el número del PCO: +33 1 41 33 02 10 permitirá reconocer a los Equipos. Los brazaletes de los Equipos y de los Pilotos / Competidores serán de colores distintos. 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.

**8)** Se permite a los Equipos colocar libremente toda publicidad en sus Vehículos, siempre que ésta:

- a) esté autorizada por los reglamentos de la FIA y la legislación de los países por donde pasa,
- b) no sea contraria a las buenas costumbres,
- c) no esté en lugares reservados (definidos más debajo) de las placas de Rally, placas de números y viseras de parabrisas,
- d) no moleste la vista del Equipo a través de los vidrios,
- e) no exprese opinión política y/o religiosa.

**9)** Los lugares reservados para los Organizadores para la publicidad colectiva obligatoria que no se puede comprar son los siguientes:

a) las placas números donde la publicidad de Organizador deberá instalarse en una cinta de 26 cm x 50 cm, eventualmente divisibles por encima y/o debajo de los números,

b) 1 juego de placas "Rally" en las cuales 9 cm x 43 cm son reservados a la publicidad de los Organizadores,

c) 2 cintas para colocar de cada lado de la parte superior del parabrisas, de unos 10 cm de alto x 25 cm de largo.

**10)** La publicidad facultativa de los Organizadores debe figurar en dos placas de 50 cm de ancho x 52 cm de alto no divisible para colocar en el lado derecho y el lado izquierdo del Vehículo y en la zona ubicada entre el paso de las ruedas a condición que sean totalmente visibles de costado.

**11)** Los Equipos deben asegurarse de la colocación correcta de la publicidad durante toda la duración de la Competencia desde la salida de las Verificaciones Técnicas. La falta o mala colocación de publicidad obligatoria o facultativa, tendrá una penalización de 10% del monto de los derechos de inscripción (forfait Vehículo y Equipo), la 1ª vez, y de 100% en cada reincidencia.

**12)** Los Competidores son responsables de prever los soportes adecuados, con el objetivo de ser

conformes a las reglas expuestas arriba, toda modificación de los adhesivos está totalmente prohibida (corte, etc.).

## ARTÍCULO A14 – VERIFICACIONES ASISTENCIA

El hecho de presentar un vehículo de asistencia en las Verificaciones Administrativas y Técnicas se considera como una declaración implícita de conformidad.

Se niega la largada a todo Equipo de Asistencia que se presente en 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.

### A14.1 VERIFICACIONES ADMINISTRATIVAS

1) Las Verificaciones Administrativas tendrán lugar los días 30 y 31 Diciembre de 2016 y 1 de Enero de 2017, en CONMEBOL, Asunción (Paraguay).

2) La presencia de todos los miembros del Equipo de los Vehículos de Asistencia es obligatoria en las Verificaciones Administrativas.

El responsable del Vehículo de Asistencia se compromete a presentar papeles en regla. Si uno de los documentos faltase, el Vehículo y sus miembros de Equipo no se aceptarían.

En las Verificaciones Administrativas, cada miembro del Equipo de un Vehículo de Asistencia deberá presentar los siguientes documentos originales, en curso de validez.

No se aceptará ninguna fotocopia o declaración de pérdida, salvo caso de fuerza mayor.

Los Equipos de los Vehículos de Asistencia que se presenten directamente en Asunción deberán imperativamente pasar las Verificaciones Administrativas ANTES de las Verificaciones Técnicas, sino no se entregarán los adhesivos que sirven a la identificación de Vehículos, y entonces, no se validarán las Verificaciones.

3) Cada Equipo de Asistencia recibirá una convocatoria que precise la fecha y la hora exacta en la cual deberá presentarse en las Verificaciones.

Se debe respetar imperativamente esta convocatoria. Esta corresponde a la hora de marcación en el Control Horario (CH) de entrada del Parque de Espera de las Verificaciones.

**EL EQUIPO TIENE LA OBLIGACIÓN DE PRESENTARSE COMPLETO CON SU VEHÍCULO.**

Después de haber puesto su Vehículo en el Parque de Espera, el Equipo tendrá **15 minutos para presentarse en las Verificaciones Administrativas.**

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

- 50 € para la 1ª hora de atraso comenzada,
- 100€ para las siguientes.
- **No permitida la Salida o Exclusión, más allá de los límites previstos.**

4) Documentos que deben presentar los Pilotos y co Pilotos:

- **Carné de conducir nacional:** para la categoría Camión de Asistencia, sólo hace falta un carné de conducir vehículos pesados para los demás tipos de vehículos, el carné debe de ser conforme al tipo de vehículo registrado),
- **Pasaporte en curso de validez (válido mínimo hasta el 30/06/2017),**
- **Visas,**
- **Vacunas:** no hay vacunas obligatorias. Facultativas pero aconsejadas: difteria, hepatitis A y B, tétanos, poliomielitis, tifoidea y eventualmente rabia, meningitis A y C, etc.

5) Documentos que deben presentar los Vehículos de Asistencia:

- **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;
- Packing List del vehículo y de su material completa (cf. Artículo A9.3.1 del Reglamento de Asistencia).

## A14.2 VERIFICACIONES TÉCNICAS

1) Los Vehículos de Asistencia que largan de Europa en el barco del Organizador pasarán las Verificaciones Técnicas en **Le Havre, los días 24 y 25 de Noviembre de 2016.**

La presencia de los miembros del Equipo de Asistencia no es obligatorio.

El Vehículo puede pasar por las Verificaciones Técnicas con un representante del Equipo.

Los Vehículos de Asistencia que se presenten directamente en Asunción, en el sitio de **CONMEBOL** pasarán las Verificaciones Técnicas en el Parque de Asistencia, **los días 30, 31 de Diciembre de 2016 y 1 de Enero de 2017**, después de las Verificaciones Administrativas.

2) Después de las Verificaciones Administrativas, el Equipo deberá de presentarse en las Verificaciones Técnicas y respetar el tiempo impartido para llegar hacia allí (tiempo notificado en la Ficha de Verificaciones).

El incumplimiento de la hora de convocatoria tendrá una penalización de:

- 50 € para la 1ª hora de atraso comenzada,
- 100€ para las siguientes.
- **No permitida la Salida o Exclusión, más allá de los límites previstos.**

3) El Equipo de Asistencia se compromete a presentar un Vehículo de Asistencia 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 adhesivos en el Vehículo, en conformidad con el Artículo 12P del Reglamento Particular Moto / Cuadriciclo y Artículo 16P del Reglamento Particular Auto / Camión;
- la verificación del cableado y del funcionamiento de las conexiones Tripy.

5) Los Vehículos de Asistencia que largan de Europa en el barco del Organizador 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 Asunción, 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 Artículo A15.1 del Reglamento de Asistencia deberán presentarse a los Comisarios encargados de los controles.

7) Los Vehículos de Asistencia que no estén conformes con las informaciones enviadas o que no estén adaptados a las normas en vigor 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 del Organizador.

## ARTÍCULO A15 – SEGURIDAD DEL EQUIPO DE ASISTENCIA

### A15.1 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: **Paraguay**, Bolivia, Argentina) o el mapa

de seguridad vial (que se entrega en las Verificaciones Administrativas),

- 1 botiquín médico de urgencia,
- 1 cuchillo para cortar el cinturón por persona,
- 1 triángulo de señalización,
- 1 chaleco fluorescente por persona inscrita en el Vehículo de Asistencia,
- 1 Tripy (incluido en la inscripción del Vehículo).

2) Los equipos de asistencia que no puedan presentar este material en la salida de una Etapa, se verán negar la largada hasta su puesta en conformidad. Se efectuarán controles inopinados.

Se realizarán controles inopinados; en caso de entrega con no conformidad, el vehículo inculpatado será precintado e inmovilizado hasta que esté dentro de las normas. Se pronunciará la exclusión en caso de reincidencia.

## A15.2 ABANDONO

1) **IMPORTANTE:** Cuando se toma la decisión de abandonar, el Equipo deberá avisar al PCO de sus intenciones para el viaje de regreso para ellos y para su material:

- si regresa al Bivouac, deberá presentarse ante el Servicio Competidores;
- si no regresa al Bivouac, deberá llamar el PCO.

En caso de abandono, es imperativo que el Equipo del Vehículo de Asistencia advierta por todos los medios, y en el menor plazo al PCO: +33 1 41 33 02 10.

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 el Organizador. El equipo también tendrá que conformarse al Artículo A9.3.3 del Reglamento Asistencia.

2) Del mismo modo, el incumplimiento de esta obligación de prevenir al Organizador 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 de Asistencia que han abandonado no podrán, en ningún caso, ser trasladados por los medios del Organizador durante todo o parte del recorrido.

## A15.3 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: 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 y se transmitirán al Director de Carrera Adjunto en cargo de las Asistencias.

## ARTÍCULO A16 – ACCESORIOS Y NAVEGACIÓN

### A16.1 TELÉFONOS SATELITALES

La posesión de un teléfono satelital es facultativa, pero se aconseja vivamente para poder entrar en comunicación con los Pilotos / Competidores en Carrera en caso de accidente o de desperfecto. El Organizador no puede ser considerado como responsable de la transmisión de informaciones entre una Máquina / un Vehículo en Carrera y su Asistencia.

### A16.2 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 del

Organizador. 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 no estén modificados. La recepción de la banda FM se limitará de 88 a 108 Mhz. Se podrán realizar controles inopinados. Toda reincidencia podrá tener penalizaciones que lleguen a la Exclusión.

4) Únicamente se autorizará el uso de puestos Walkie Talkie 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 del Organizador (MARLINK) 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.

### **A16.3 MEDIOS SATELITALES**

Están prohibidos los sistemas de enlace satelital u otro entre una Máquina / 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.**

### **A16.4 NAVEGACIÓN**

1) Está autorizado el uso de un GPS adicional no propuesto por el prestatario del Organizador.

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.

La naturaleza de los terrenos y de los suelos, los riesgos meteorológicos, la peligrosidad de ciertas rutas y pistas, el cruce de la Cordillera, imponen una regulación de los vehículos admitidos en categoría Asistencia.

**ARTÍCULO A17 - PENALIZACIONES**

<b>CUADRO RECAPITULATIVO DE LAS PENALIZACIONES</b>	<b>Art. N°</b>	<b>Penalizaciones financieras</b>	<b>Precintado del vehículo hasta el CH de llegada de Etapa del siguiente Bivouac</b>	<b>Largada rechazada o Exclusión</b>	<b>Otras penalizaciones</b>
Vehículo de Asistencia en configuración « espacio de vida » con transporte de piezas	<b>A1.2.a</b>	-----	-----	X	
Estacionamiento de una caravana o motorhome no acreditado dentro de un radio de 2 km alrededor de los Bivouacs	-----	<b>1 000€</b>	-----	<b>Hasta X</b>	
-1ª infracción	-----	-----	-----		
-reincidencia	-----	-----	-----		
Cambio y/o permutación de miembros de equipo, - Por infracción y por miembro de equipo	<b>A2.4</b>	<b>500 €</b>			
Ausencia en el Briefing de todos los miembros de un Equipo	<b>A3</b>	<b>500 €</b>			
Largada fuera de los horarios impuestos	<b>A6.2</b>				<b>Parada 2h entrada del Bivouac</b>
TRIPY: todo incidente debido al Equipo	<b>A7.2.4</b>				
y/o todo intento de fraude:					
- 1ª infracción	-----	<b>300 €</b>			
- 2ª infracción	-----	<b>500 €</b>			
- 3ª infracción	-----	-----	X		
- 4ª infracción	-----	-----	-----	X	
No respeto del Itinerario	<b>A8.2.2</b>				
- 1ª infracción	-----	<b>300 €</b>			
- 2ª infracción	-----	<b>500 €</b>			
- 3ª infracción	-----	-----	X		
- 4ª infracción	-----	-----	-----	X	
Incivildad constatada	<b>A9.1.2</b>				
- 1ª infracción	-----	<b>500 €</b>			
- reincidencia: bajo decisión del responsable de las asistencias	-----	-----	-----	<b>hasta X</b>	
Abandono de una rueda y/o de un neumático reventado o dañado	<b>A9.1.3</b>				
- por neumático o rueda	-----	<b>1 000 €</b>			
- reincidencia: bajo decisión del responsable de las Asistencias	-----	-----	-----	<b>hasta X</b>	

CUADRO RECAPITULATIVO DE LAS PENALIZACIONES	Art. N°	Penalizaciones financieras	Precintado del vehículo hasta el CH de llegada de Etapa del siguiente Bivouac	Largada rechazada o Exclusión	Otras penalizaciones
Implicancia en un accidente, - según circunstancia, después de investigación	A9.2			hasta X	
Abandono, venta o cesión de todo material transportado, además de los riesgos que se corren localmente - por material - reincidencia:	A9.3.3 ----- -----	500 € -----	-----	hasta X	
Venta o cesión de vehículo, además de los riesgos que se corren localmente	A9.3.5				rechazo inscripción durante 5 años
Vehículo siniestrado (total o parcialmente destruido) infracción a la regla del Art. A9.3.6	A9.3.6	1.500 €			
Paso frontera, transporte de productos Prohibidos, además de los riesgos que se corren localmente, de : .... hasta .....	A9.3.7	500 €		hasta X	
No respeto del Código vial, velocidad excesiva, comportamiento peligroso	A10			hasta X	
<b>Adelantamiento de la velocidad en las Zonas de Control de Velocidad de 1 à 20 km/h</b> - Distancia inferior a 500 m - Distancia entre 500 y 1 000 m - Distancia superior a 1 000 m  <b>Adelantamiento de velocidad superior a 20 km/h</b> - Distancia inferior a 500 m  - Distancia superior a 500	A10.1.2 ----- ----- -----  ----- ----- -----	200 € 400 € -----  400 € -----	X -----  X -----	X   X	
<b>Velocidad Máxima Autorizada: Adelantamiento de velocidad de 1 a 20 km/h</b> - para una distancia acumulada inferior a 1000 m	A10.2.2 -----	200 €			
- para una distancia acumulada entre 1000 m y 2000 m - para una distancia acumulada superior a 2000 m	----- -----	400 € 600 €			

CUADRO RECAPITULATIVO DE LAS PENALIZACIONES	Art. N°	Penalizaciones financieras	Precintado del vehículo hasta el CH de llegada de Etapa del siguiente Bivouac	Largada rechazada o Exclusión	Otras penalizaciones
<b>Adelantamiento de velocidad de 21 a 40 km/h</b> - para una distancia acumulada inferior a 1000 m - para una distancia acumulada entre 1000 m y 2000 m - para una distancia acumulada superior a 2000 m <b>Adelantamiento de velocidad más allá de 40 km/h</b> - para una distancia acumulada inferior a 500 m - para una distancia acumulada superior a 500 m Velocidad excesiva, conducta peligrosa en la zona del Bivouac o en las ciudades Etapa	----- ----- ----- ----- ----- <b>A10.3</b>	<b>600 €</b> <b>800 €</b> <b>1 200 €</b>  <b>1 600 €</b> <b>2 000 €</b>	   <b>X</b>       <b>X</b>	         <b>hasta X</b>	
Asistencia en el Sector Selectivo antes del cierre del Control de Llegada - Para el Piloto / Competidor asistido	<b>A11.1.2</b>	-----	-----	<b>X</b>	
Abastecimiento en combustible de una Máquina / un Vehículo en carrera - Para el Piloto / Competidor asistido	<b>A 11.1.6</b>	-----	-----	<b>X</b>	
Asistencia por una persona o un vehículo no acreditado - 1ª infracción, para el Piloto / Competidor asistido: - reincidencia	<b>A11.2.2</b>	----- -----	----- -----	         <b>X</b>	<b>3 h SE o 6 h SS</b>
Asistencia en un Sector Selectivo Para el Piloto / Competidor asistido : de 6 h a Exclusión - reincidencia	<b>A11.2.3</b>	----- -----	----- -----	<b>hasta X</b>         <b>X</b>	<b>6h</b>
Presencia de una Asistencia en lugar prohibido para el Piloto / Competidor concerniente: de 3 h a Exclusión - reincidencia	<b>A11.2.4</b>	----- -----	----- -----	         <b>X</b>	<b>3 h</b>



<b>CUADRO RECAPITULATIVO DE LAS PENALIZACIONES</b>	<b>Art. N°</b>	<b>Penalizaciones financieras</b>	<b>Precintado del vehículo hasta el CH de llegada de Etapa del siguiente Bivouac</b>	<b>Largada rechazada o Exclusión</b>	<b>Otras penalizaciones</b>
Transporte de piezas por vehículo no acreditado, depósito, lanzamiento de material para el Piloto / Competidor asistido : de 6 h a Descalificación - reincidencia	<b>A11.2.5</b> ----- -----	----- -----	----- -----	Hasta X X	<b>6 h</b>
Asistencia fuera del Bivouac o en un lugar cerrado (en o fuera del Bivouac) para el Piloto / Competidor asistido : de 6 h a Exclusión - reincidencia	<b>A11.2.6</b> ----- -----	----- -----	----- -----	hasta X X	<b>6 h</b>
Encubrimiento o transmisión de informaciones por infracción, para el Piloto / Competidor concerniente:	<b>A11.2.7</b>	<b>500 €</b>			<b>3 h</b>
Presencia de todo medio de locomoción... Para el o los Piloto(s) / Competidor(es) concernientes	<b>A11.2.8</b>	-----	-----	X	
Asistencia aérea no administrada por la Organización para el Piloto / Competidor asistido : de 6 h a Exclusión - reincidencia - Para el Competidor asistido :	<b>A11.2.9</b> ----- -----	----- -----	----- -----	hasta X X	<b>6 h</b>
Retraso en las Verificaciones Administrativas y Técnicas - 1ª hora de retraso comenzada - por hora siguiente - más allá de los límites previstos	<b>A14.1.2 &amp; A14.2.3</b> ----- ----- -----	<b>50 €</b> <b>100€</b> -----	-----	X	
Falta de soportes, cables, antenas TRIPY - en el Havre - en Asunción	<b>A14.2.5</b> ----- -----	----- <b>150 €</b>	-----		<b>Embarque rechazado</b>
Material de seguridad que falta o incompleto en la largada de una Etapa, hasta su puesta en conformidad	<b>A15.1.2</b>			X	

CUADRO RECAPITULATIVO DE LAS PENALIZACIONES	Art. N°	Penalizaciones financieras	Precintado del vehículo hasta el CH de llegada de Etapa del siguiente Bivouac	Largada rechazada o Exclusión	Otras penalizaciones
PCO no informado sobre abandono de un Equipo Para el Equipo concerniente	A15.2.1				Rechazo de inscripción Posterior + Penalizaciones en caso de búsquedas
No uso de cinturón o de arnés Por infracción y por miembro de Equipo: - 1ª infracción - 2ª infracción - 3ª infracción	A15.3 ----- ----- -----	300 € ----- -----	X -----	X	
Emisores y/o receptores de radios no conformes	A16.2.3			hasta X	

## AII. REGLAMENTACIÓN TÉCNICA PARA ASISTENCIAS

### 1) OBLIGACIONES TÉCNICAS PARA TODOS LOS VEHICULOS AUTO Y CAMION

Además de los EQUIPAMIENTOS DE SUPERVIVENCIA definidos en el Artículo A15.1 del Reglamento Asistencia, cada vehículo de Asistencia, debe ser presentado con el equipamiento siguiente:

- 1 extintor manual homologado de 2 kg a polvo;
- 1 rueda de recambio;
- parabrisas laminado;
- 1 freno de mano;
- 1 luz delantera y trasera en perfecto estado de funcionamiento;
- 1 bocina a compresor;
- retrovisores externos;
- 1 tanque. El equipo será responsable del cálculo de su autonomía;
- Cinturones de seguridad o arnés;
- 1 anillo en remolque adelante y atrás;
- 1 cincha.

Para los autos y los camiones de Asistencia que no tengan que ir en la pista, los arcos no son obligatorios.

### 2) OBLIGACIONES TÉCNICAS PARA AUTO Y CAMION T5 SUSCEPTIBLES DE IR EN LA PISTA

Cada Vehículo de Asistencia, que sea susceptible de ir en la pista debe ser imperativamente equipado, además de los equipamientos descritos arriba, de los siguientes elementos:

- 1 arco cabina (con barras de puertas);
- Arnés 4 puntos;
- 1 corta circuito;
- 1 rueda de recambio (o sea 2 en total);
- Varias cinchas;
- 1 kit de supervivencia definido en el Artículo 41P del Reglamento Particular Moto / Quad y Artículo 47P del Reglamento Particular Auto / Camión;
- 1 E-track ENTREGADO por la Dirección de Carrera antes de ir a la pista.

Por razones de seguridad, se recomienda el uso del casco cuando el Vehículo deba tomar la pista.

Además, para los Camiones de Asistencia:

- asientos individuales para todos los miembros del Equipo (prohibida la banqueta).

**IMPORTANTE: Los vehículos que puedan ir a la pista deberán de ser declarados en las Verificaciones Técnicas.**

### 3) ALTURA VEHÍCULOS

Altura máxima de los autos (baca incluida) 2,00m.

Altura máxima de los camiones (baca incluida) 4,00m.

dakar.com | @dakar | #Dakar2017



Immeuble Panorama B - 253 quai de la Bataille de Stalingrad |  
F - 92137 Issy-les-Moulineaux cedex - Tél. 33 (0)1 41 33 14 00 |