

2019 大会 ダカール・ラリー 2輪 & クワッドレギュレーション

注意：

競技者が理解しやすいよう、レギュレーションは英語とスペイン語に翻訳されている。主催者の出す書類や追加事項などに解釈の相違が生じた場合は、フランス語の文書のみが適応される。

1P 定 義

1P1 組織委員会

- 大会ディレクター Organisation Director : Etienne Lavigne (エチエンヌ・ラヴィニユ)
- スポーティング・コーディネーター Sporting Coordinator : Tiziano SIVIERO (ティズィアノ・シヴィエロ)
- 競技者連絡コーディネーター Competitor's relation Cordinator : Xavier GAVORY (グザヴィエ・ガボリ)
- ロジスティック担当 In charge of Logistics : Christophe Puginier (クリストフ・ピュジニエ)
- セーフティ・コーディネーター : Francisco ROMERO (フランシスコ・ロメロ)
- ペルー・テクニカル&スポーティング・コーディネーター : Juan VALDIVIA (ホアン・ヴァルディヴィア)
- ダカール・ラリーA,S,A 代表 : Etienne Lavigne (エチエンヌ・ラヴィニユ)

1P2 日 程

- 2018年5月21日 : エントリー申込開始
- 2018年7月15日 : モト・クワッド申込期間締め切り
- 2018年11月1日 : エントリー締め切り
- 2018年11月 22,23 日 : ル・アーブル車両輸送船出港 (4 輪・カミヨン・アシスタンス部門のみ)
 - ・Iritrack, Smalltrack, GPS - Sentinel, E-track, TRIPY 装着
 - ・アシスタンス部門の車検
- 2019年1月3日 : リマの CALLAO 港にて車両受取
- 2019年1月 4,5,6 日 : リマにて車両検査、書類審査、パルク・フェルメ
- 2019年1月6日 : ポディウム&ブリーフィング
- 2019年1月 7 日~ I 7 日 : ダカール・ラリー2019大会
- 2005年1月13日 : 休息日
- 2019年1月17日 : リマにてゴール、表彰式
(詳細な日程・場所は追って発表)

1P3 掲 示

競技者、順位(成績)、スタートに関する注意、判定、公式通達、追加事項、注意の呼びかけ、ペナルティなどに関する主催者からの連絡は以下の場所に掲示される :

- ・ 2019年1月6日 19:00 にリマのパルク・フェルメの入り口、およびブリーフィング会場出口 : スタート順位が掲示される
- ・ 2019年1月7日~17日まで: オフィシャル・テントの掲示板。掲示物はすべて主催者からサインされ張り出される
- ・ 2019年1月17日 : リマの競技者サービス・スペースに暫定順位が掲示 (時間については追って発表)。30 分の間に必要な場合修正が行われ正式順位となる。

パルク・フェルメのオープン時間は追って発表。

競技者はすべての公式な競技に関する文書をオンラインで見ることができる。アクセス方法は、書類審査の際に各競技者に通知される。

1P4 コンペティターズ・サービス部

A.S.O. コンペティターズ・サービス部 & ダカール・ラリー・モトクラブ

(A.S.O Competitors Direction, Dakar Rally Moto Club)

月曜～金曜 9:00～12:30、13:30～18:00

責任者 : グザビエ・ガボリ (xavier GAVORY)

他担当者 : Victor ALVAREZ ESTEBAN, Nelly PAVÉE, Andrea TRUYOLS CHAVARRIA,
Olivier MARRIMPOEY, Roméo GASPAR

住所 : 92100 Boulogne-Billancourt, FRANCE

電話 : +33(0)1 41 33 14 60 - ファックス : +33(0)1 41 33 14 69

e-mail: Competitors@dakar.com

2P エントリー

アモリー・スポーツ・オーガニゼーション(A.S.O、以下主催者と表記)とパリダカール・モト・クラブによって組織された2019年度第41回ダカール・ラリー・マラソン・クロスカントリー、大会名:2019Dakar Peru は、2019年1月7日より17日まで、FFM(フランスモーターサイクル連盟)及びペルーモーターサイクル連盟承認のもと実施される。

FFM(Fédération Française de Motocyclisme)(FMNフランス・モーターサイクル協会)が大会実施の承認を行う(現在進行中で、承認を得た際には速報を通じて通知される)

競技者が理解しやすいよう、レギュレーションは英語とスペイン語に翻訳されている。主催者の出す書類や追加事項などに解釈の相違が生じた場合は、**フランス語の文書のみ**が適応される。

法的紛争が発生した場合、フランスの裁判前に紛争の唯一の司法権を有し、フランス法のみが適用される。

主催者は、すべての権限とスポーツの力をイベントのオフィシャルに委任し、これらの規則とその附属書の適切な尊重と適用を保証する。

3P 単語の定義

1) 追加事項 (Bulletin)

追加事項(Bulletin)とは、当大会レギュレーションの修正、明記、補足するものとしてレギュレーションと同様の公式価値をもつものである。

2) アシスタンス

- a) アシスタンスとは、競技車両本体またはそのエレメントのいずれかを作動させるために行う整備・修理・解体・再組立て作業のことである。エントリーしているカテゴリのルールに沿って、当レギュレーションで詳細な規定が設定されている。
- b) 囲い地や独占的囲い地の中でのアシスタンスは禁止。
 - ・1回目の違反 : 6時間のペナルティ
 - ・2回目の違反 : 失格。

3) ビバーク (マラソンステージを除く)

- a) ビバークとは各ステージの TC に到着してから翌ステージのスタートまでの間、すべての競技者が集合する場所で、位置はロード・ブックに記載される。競技中のライダーやアシスタント・クルーはマシンへのアシスタンス(整備・修理など)を行うことができる。
ビバークはダカール・ラリーの専用用地として囲われた場所で、入場がコントロールされかつ保安されている。入場は主催者から認可された者、あるいは現地警察のみに限られる。
- b) ステージのゴール TC に到着したらスタンプを押してもらい、ライダー(またはチームクルー)は給油、洗車、試走、ホテルに向かうなどの為、30km 以内の範囲でビバークから車両を外に出すことができる。試走する際は Iritrack や Smaltrack を ON にして走行する。違反するとペナルティの対象となる。
試走の際 SS のコースを走ってはいけない。
- c) ビバークの中で高速走行や危険な走行は禁止。違反者はペナルティの対象となり、最悪失格もありうる。
ビバーク内の走行は時速 20km/h 以下。
- d) 主な大チームはビバークの中にキャンプ地を置く。チームクルーは主催者の指示や与えられている規則に従わなければならない。
- e) レストラン・テントのゾーンに 2 輪・クワッドが乗り入れるのは禁止。違反はペナルティ 300€。
- f) ビバーク以外の場所でライダー(競技者)がサポートを受けるのは厳禁。ビバーク内で(有料・無料にかかわらず)物品のやり取りは厳禁。
何らかの販促活動を行う場合、競技者は事前に主催者に記述による申請が必要。

4) ブリーフィング

- a) ブリーフィングは主催者の幹部によって毎日行われ、大会ディレクターが参席する。
ブリーフィングではロード・ブックの変更やコースの安全についての詳細が発表になる。
これらの情報はブリーフィングの後、公式掲示板に掲示される。
- b) 2019 年 1 月 6 日、全体ブリーフィングがリマで行われる。
そこでは、コースの安全についての詳細な情報が発表される。
この情報はコース・ディレクターによりサインされたものが公式掲示板に掲示される。
2 輪&クワッドのライダーはこのブリーフィングへの参加は義務。
4 輪&アシスタントカーの競技者はチームの最低 1 人の参加が義務。
参加しないと最大 500€のペナルティ。(2 輪&クワッドのペナルティ条項 42P 参照)。
- c) Timing に記載された特別な場合を除き、ブリーフィングは第 1 ステージから毎晩ビバークで 20:00 から“El Central”にて行われる。休息日のブリーフィングは 19:00 から。
ブリーフィング終了後、印刷されたものが公式掲示板に提示される。
ブリーフィングではロード・ブックの変更や、翌日のステージの GPS コードなど重要な情報が発表される場であるので競技者はできるだけ参加する。
“El Central”とはビバークのハブであり、この中では
- ・コンペティターズ・サービス部が 23:00 までが設置される。23:00 以降はオフィシャル・テントの中に移行になる。
 - ・旅行エージェント VSO のブースが設置される。
 - ・ブリーフィングが行われる。

5) タイムカード(Time card)

レース中、CPやTCなどでタイムを機移入・刻印してもらうための小冊子。

CP,TCで担当官に提出し、タイムを記入または刻印してもらった後再び受け取って競技を続ける。

6) TC (タイム・コントロール)

タイムカードを押してもらうタイム・コントロールポイントのことを言う(31P条参照)。

順位にかかわるタイムを刻印してもらう。

ひとつのステージのゴールTCと、翌日のスタートのTCが同地の場合、SSのゴールはビバークの中心地から5km以内、翌日のスタートはビバーク中心から10km以上離れた位置となる。

7) 競技者 Competitor

4輪&カミオンにのみ使われる単語。2輪&クワッドの場合は“Pilot(ライダー)”と表記される。

8) CP 通過チェックポイント

通過が義務付けられた地点。

CPの他、CPs(セキュリティの為のCP)/CPLs(リエゾンの中のCP)がある。

ここでタイムカードにオフィシャルからスタンプを押してもらったり、記入してもらったりする。近辺にはWPM, WPE, WPC や WPSがある。

9) 失格 Disqualification

重大な規則違反をした時、国際審判から言い渡される。

10) 大会の期間

大会は、書類審査&車検が始まる時から、ラリーを行った後、以下のいずれかを終了とする。

- ・(最終ゴールの後、順位・タイムに関する)クレームのタイム・リミット、または国際審判による審問の終了時。
- ・競技規則にのっとり競技後の精査が終わった時点
- ・ゴール後の表彰式が終わりパルク・フェルメのオープン時点

11) DZ

スピードコントロール・ゾーンのはじめ。ロード・ブックに記載される。また、正確な座標がWPSまたはWPEとして記載される。この二つの間に不一致がある場合、WP(Way point)が最優先とされる。

12) イベント (競技)

第41回ダカール・ラリーを2019《Dakar Perú》と名する。

13) ステージ

ラリーレイドの1区間(ダカールラリーでは1日分のコース)をステージといい、1つのステージと次のステージの間に最低6時間の休養時間が設けられる。

14) 2輪&クワッドのマラソンステージ

アシスタント・クルーやチームメイトのアシスタンス(整備や修理)ができない、2日連続するステージ。**外部の者からのアシスタンスも禁止。**

2輪&クワッド、4輪、カミオン、SxSの競技者どうしのアシスタンスはOK。

マラソンステージのビバークは主催者が選ぶ場所で競技場・スポーツ会場のような囲い地に設置され、ライダー、車両はこのビバークから外に出ることはできない。

15) FMN : ナショナル・モーターサイクル連盟

FMNR : 主催国ナショナル・モーターサイクル連盟.

16) FZ

スピード・コントロール・ゾーンの終点。(ロード・ブックには)WPEとして表記される。

17) パルス・シグナル (スピード・コントロール・ゾーン)

走行した航程とオーバースピードを監視するために、GPSを介して送信され、記録された信号。

GPSがパーマネント・モードになっていて、パルス信号がGPSに記録される。

パルス・シグナルは、SSの間は各150m毎、リエゾンの中では500m毎(市町村落の中では150m毎)に記録される。

。

18) 違反 (スピード・コントロール・ゾーン)

スピードコントロール・ゾーンとはDZとFZの間のもので、最高速度、追い越し速度が規定されており、このゾーンで1～数回追い越しすると、ライダーに2度目の違反が言い渡される。

大会中に何度も違反したり、3つの異なるゾーンで3回違反すると、3回目の違反が言い渡される。スピードによってペナルティが与えられ、場合によっては失格。

2つの連続SSのスピード・コントロール・ゾーンが同一箇所、それぞれ異なる最高速度が設置されている場合は、一つのスピードコントロール・ゾーンとみなされる。

19) 公式コース Officiel Itinerary

公式な競技コースはロード・ブックにWPV, WPM, WPE, WPS, WPC, DZ, FZ, CP, TGというウェイポイントで記載される。

20) 2輪&クワッドのコースと4輪&カミオンとコースが同一のコース

SSのタイムが特別設定となっている場合を除き、2輪&クワッドの最後尾と4輪&カミオンの最初の競技者とのインターバルは最低30分開けることになっている。

21) マシン (*以降、当翻訳では2輪競技車をマシンと記載しています)

車検をパスした、大会規則に沿った2輪&クワッドの車両をマシン(競技に出場するバイク)とする。

22) モーチュル・チャレンジ Motul -Challenge (かつての“Malles Moto”カテゴリー)

かつての“Malles Moto”部門とよばれていたもので、2輪&クワッドのエントラントの中で「完全ノーアシスタンス」として参加する者をいう。現在はMotul -Challengeと呼ばれているもので、エントリーの際にアシスタント競技やアシスタント・クルーの登録があるライダーは対象にならない。

このカテゴリーにエントリーできるのは早いもの順30台まで。

23) ニュートラリゼーション (Neutralisation)

悪天候などの理由によりSSの中の一部が競技中止になること。(33P4条)

24) 注意書き Information Note

主催者または大会ディレクターからの連絡事項で、最短時間のうちに掲示される。注意書きはレギュレーションを修正することはできない。

25) オフィシャル (当翻訳では担当官と記載されていることが多いです)

コース・ディレクター、副コース・ディレクター、審判長、国際審判メンバー、車検担当官、競技者担当官をいう。

26) パルク・フェルメ (Parc ferme)

36P条の場合を除いて、いかなる競技車両へのアシスタンス、準備、関わり合い、介入を行うことができない囲い地のこと。

27) コース

大会の公式ロード・ブックに記載される。このコースは競技が行われる直前にコース・オープン担当クルーが確認する。コースはステージで区切られ、そのステージはSSとリエゾンで構成される。

28) PCO(レース管制塔)

PCO(レース管制塔)とは競技やセキュリティをつかさどる管制塔のことで、Iritrack, Smalltrackなどを介して24時/24時、競技者の位置、走行状況、安全などを見張りコントロールしているセンター。事故などがあつたときには本人またはそこに立ち会った競技者がPCO(レース管制塔)に電話連絡をしなければならない。また長時間停止していたりすると、PCO(レース管制塔)から電話がかかってくる。

29) 固定ペナルティ Fixed Penalty

- a) 固定ペナルティとは、規則の特定の条項を尊重しなかったことに対する罰則で、本来失格になるところを救済するためのペナルティ。制裁を受けている間だとしても、ペナルティを受けたライダーが通常の競技条件でイベントを継続することを可能にする。
- b) 違反した競技者に固定ペナルティとして“タイム”が科される。(毎日の成績表に、実際の走行タイムの他にこのペナルティ・タイムが表記される)
- c) 固定ペナルティは、それぞれのSS、リエゾン、チェックポイントごとに、それぞれの特徴や難易度に応じて異なるタイムが科される。
- d) 固定ペナルティを受けた競技者の合計タイムはそれぞれステージごとに、未走行部分のSSまたはリエゾン(一つまたは複数)の最大ゴールタイム、未通過のCPなどを計算して割り出す。

30) スポーティング・ペナルティ Sporting Pénalty

スポーティング・ペナルティとは : 超過スピード、PCやWPを不通過、SSで競技者としてふさわしくない行為をしたりその他の違反を犯したことに對して課されるペナルティ。

31) ライダー

出場するライダーは、大会時期に有効なFIMライセンス、FMN (ナショナル・モーターサイクル連盟) のク

ロスカントリー出場許可証が必要。

a) A.S.O.エリートライダー

A.S.O.からエリートライダーとして承認されているライダー。様々なレースでの成績などを賞味して認可されるもので、書類審査終了時までには暫定リストが発表される。最終リストは追加書類NO.1で発表される。

b) アマチュア・ライダー:規則(第14P2条)により承認されたエリートライダーのリストに含まれないライダー。

32)リグルーピング (Regrouping)

a) 天候や路面の状態などによりあまりに予定時間より遅れたり、競技者どうしがバラバラになってしまった時、主催者が走行中の競技者を集合させるため、競技者に停止を言い渡すことがあり、それをリグルーピングと呼ぶ。その際の停止時間はライダーによってまちまちになる。

b) リグルーピングになったライダーのその後のスタート時間は、TC到着順に言い渡される。TC到着したトップ10のライダーは2分毎にスタートする。

33) Road Book ロード・ブック

ライダーは A5 サイズのロールタイプのロード・ブックを主催者から毎日渡される。

ロード・ブックには、横書きで最大5列に渡って、通過必須のWPが目印の特徴、方向指示、Kmなどがイラストや説明書きと共に記載されている。

ライダーはこのコマ図に沿って走行しなければならず、違反するとペナルティ、場合により失格になる。

34) リエゾン (Road Section)

移動区間のこと。リエゾンのスタートとゴールにTC(タイム・チェックを行う場所)があり、目標チェックインタイムが設定される。ロード・ブックの旅程に従って走らなければならない。違反はペナルティ、場合により失格になる。

35) SS(セレクトティブ・セクション Selective Section)

実際に競技となるタイム・トライアル区間。SSのスタートをDSS、ゴールをASSという。

DSS(SSのスタート)の手前かスタート地点にTC、ASS(SSのゴール)の手前にTCがある。

SSの間、1ないし数個のニュートラリゼーション(競技しない区間)をはさむことがある。

36) オフィシャル掲示板

オフィシャル掲示板には情報、決定、追加事項、公式順位が掲示される。これらの情報は全競技者がオンラインで見ることができる。

37) チーム・マネージャー (規則27P5条参照)

ダカール・ラリーでは4台以上8台以下の車両が同一チーム名で参加しているチームの、現場に同行している者。

11月1日以前にチーム・マネージャーとしてエントリーし、それを認められた者。

書類審査の際に競技者サービス部から認可を受ける。
チーム・マネージャーは車両へのアシスタンスを行うことはできない。
エリート・ライダーがチーム・マネージャーとなることはできる。

38) 想定タイム Estimated Time

主催者が想定するSSのゴールまでのタイム。

39) 許容時間 Allowed Time

- a) リエゾンでは、許容時間内に終点のTCを通過しなければならない。
- b) この許容時間に間に合わなかった場合、遅れた時間がペナルティ・タイムとして加算される(第31条 P1.8)。

40) 最大許容時間

SSのゴールまでの最長の許容時間。この時間内にゴールできなかった場合、ペナルティ・タイムが科される。最悪、失格もある。

SSまたはリエゾンのゴールで最大許容時間が過ぎるとTCのチェック・カウンターが片付けられてしまう。これを「コントロールがクローズする」という。

41) 最大許容時間の変更

ステージをスタートしたライダーの多くがその日のSSのゴールラインを超えなかったり、悪天候のためにノーマルな競技ができない時、最大許容時間に変更されることがある。国際審判の指導によりコース・ディレクターが発表する。

42) 実走タイム Real Time

実際にSSを走るのにかけた時間。

43) ウェイポイントWPT

チェックポイント以外に通過が義務付けられているポイント。GPSポイント(緯度と経度の座標)で記載される。WPC、WPE、WPM、WPS、WPVの5種類がある。

44) WPC (Control Waypoint)

WPCはWP1,WP2というように順番とkm以外GPS情報がないウェイポイント。

ロード・ブックの順番通り走行しているかを見るもので、順番どおりに通過しなければならない。

45) WPE (エクリプス・ウェイポイント)

ロードブックに記載されているWP。座標の記載はなく、ルート上に順番に現れる。通過を確認するためには、ライダーはその座標位置の200m以内を通過しなければならない。また、スピードコントロール・ゾーンのスタート地点とゴール地点がWPEとなる場合、ライダーは座標点から半径90m以内を通過しなければならない。スペシャルステージのスタート地点はWPEとなる。

46) WPM ウェイポイントマスク

隠れたウェイポイント。WPMはポイントまで半径800mに近づくと起動し半径200mに入ると通過したことになる。通過が必須のWPだが、GPSに座標がレジスターされていながら、ロード・ブックに座標の記載がなく、ライダーにはそれを知るためのコードが事前に公開されない。

マシンに搭載されたGPSのモニターは、WPMの800m以内に接近するとWPMの情報を表示する。座標点から200m以内を通過しなければならない。SSのゴールはWPM。

47) WPS セキュリティ・ウェイポイント

鉄道、ガス、石油などのパイプライン、道路の交差点など、より危険な箇所を避けさせるために設けられた通過が義務付けられたWP。WPSの800m以内に接近するとGSPモニターにその情報が表示され、座標点の90m以内を通過すると通過と認められる。SSのゴールはWPS。

48) WPV ヴィジブル・ウェイポイント

視認できるウェイポイントで、ビバークのスタートやゴールのTCなどを指す。ビバークのスタートまたはゴールでリエゾンがない時は、このTCはSSのスタートまたはゴールということになる。

4P レギュレーション

4P1 一般規則

- 1) ダカール・ラリー2019大会は以下に準拠して実施される。
ラリーに参加するすべてのライダーは、当レギュレーションと補足規則(ANNEX)を遵守しなければならない。
- 2) コース・ディレクターは競技規定、FFM規則、当レギュレーションと補足規則に即して大会を進行させなければならない。これらルールの実施に対する、またはルールに予測されていない抗議は国際審判によって検討される。判定は国際審判のみが決定権を有する。

4P2 抗議-その際の証拠

抗議となった時、コース・ディレクターおよび国際審判は、Iritrack、Smalltrack、GPSやSentinelの動画、写真、データを証拠とすることができる。

5P レギュレーションの修正と追加

- 1) レギュレーションの修正は基本的に不可。最初の会合でFFMと国際審判に指摘された場合のみ修正が可能。
- 2) レギュレーションの修正または追記事項は追加事項として番号、署名され掲示される。
- 3) これら追加事項は書類審査会場に正式文書として掲示される。レース中はビバークではEl CentralのレストランやMotul専用スペースに掲示される。そして速やかに競技者全員に伝達し、競技者は受取証にサインする。チーム・マネージャーは競技者サービス部からコピーを受け取る。
また、追加事項は競技者はオンラインで見ることができる。
- 4) これら追加事項は黄色い用紙に印刷される。Dakar2019 2輪&クワッド・レギュレーション14/132参照。

6P レギュレーションの適用と解釈

- 1) 当レギュレーション、競技コード、FFM規則の適用を必要とする重大な審判の案件が起こった時、コース・ディレクターが国際審判に通知する。
- 2) ライダーから抗議が提出された時、審査委員会により国際審判長に送付され、審議と決定が行われる。
- 3) 同様に、レギュレーションに規定されていない場合、国際審判によって検討される。国際審判のみ決定の権限がある。
- 4) 当レギュレーション補足規則が許可していないものは厳しく禁じられている。

7P 出場するマシン

7P1 出場するマシンの条件

- 1) ダカール・ラリー2019 Peruはクロスカントリーに対応し、仏国道交法に沿った、FMIのクロスカントリー用テクニカル規則に合致したすべての“マラソン、スーパープロダクション、2駆&4駆クワッド”がエントリーできる。
競技車両は車検証があるものに限られ、臨時車検証しか持たないマシンは参加できない。
- 2) エントリーした2輪&クワッドのカテゴリーが承認している以外のテクニカル改良は厳禁。
下記に示され、かつ41P1条に規定されている「サバイバルグッズ」の常備は絶対守ること、違反するとペナルティ、最悪失格もありうる。
2輪&クワッドのコンポーネントは、オリジナル機能を保持しなければならない。
- 3) 大会中、テクニカル審査官やオフィシャルにマシンを見せるよう求められることがある。規定にあっているかどうかの、通過国の道交法に応じたものかどうかなどチェックする為で、2輪&クワッドのライダーはいつでも応じなければならない。応じない場合、スタート不可のペナルティ、または最悪失格となる。

7P2 カテゴリー

グループ・クラス	対象となるライダー
GROUPE 1	A.S.O. エリートライダー
GROUPE 2	A.S.O. エリートライダー 暫定リスト外のライダー
Class 2.1	Super Production - 0 ~ 450 cm3
Class 2.2	Marathon 0 ~ 450 cm3
GROUPE 3	クワッド
Class 3.1	2 輪駆動 - 0 ~ 750 cm3
Class 3.2	4 輪駆動 - 0 ~ 900 cm3

7P3 グループとカテゴリーの定義

各グループとカテゴリー毎の技術的詳細はテクニカル・レギュレーションを参照のこと。

1) グループ 1 エリート

このグループの競技車両は(公道の通行を許可された)ホモロゲーションを持つ車両で、競技のために改造および/または(認可範囲の)装備することができる。

主要パーツ: フレーム、エンジン(シリンダー、シリンダーヘッド、エンジンケース)、スイングアームは標準仕

様の市販品。

これら主要パーツは、エンジンケース以外改造が可能。ただし、FIMクロスカントリーラリーのテクニカル・レギュレーションの450ccワールドチャンピオンのカテゴリーに沿っているものでなければならない。

シリンダー容量は最大450 cm³、シングルorツインシリンダー。

ライダー：14P2条 A.S.O. エリートライダー暫定リストに入っているライダー

2) グループ 2 A.S.O. エリートライダー暫定リスト外のライダー

a) クラス 2.1 - スーパープロダクション 0 ~ 450 cc

このグループの競技車両は、ホモロゲーション(公道の通行を許可された)持つ市販車両で、競技のために改造および/または(認可範囲の)装備することができる。

主要パーツ: フレーム、エンジン(シリンダー、シリンダーヘッド、エンジンケース)、スイングアームは標準仕様の市販品。

これら主要パーツは、エンジンケース以外改造が可能。ただし、FIMクロスカントリーラリーのテクニカル・レギュレーションの450ccワールドチャンピオンのカテゴリーに沿っているものでなければならない。

シリンダー容量は最大450 cm³、シングルシリンダーのみ。

ライダー：14P2条 A.S.O. エリートライダー暫定リストに入っていないライダー

b) クラス2.2 - マラソン 0 ~ 450 cc

このグループの競技車両は、ホモロゲーション(公道の通行を許可された)持つ市販車両で、競技のために改造および/または(認可範囲の)装備することができる。

主要パーツ: フレーム、エンジン(シリンダー、シリンダーヘッド、エンジンケース)、スイングアームは標準仕様の市販品。

これら主要パーツは、エンジンケース以外改造が可能。ただし、FIMクロスカントリーラリーのテクニカル・レギュレーションの450ccワールドチャンピオンのカテゴリーに沿っているものでなければならない。

シリンダー容量は450 cm³以内。

ライダー：14P2条 A.S.O. エリートライダー暫定リストに入っていないライダー

マラソン・カテゴリーに参加すると、大会中以下の交換が不可。

- ・エンジン
- ・フレーム
- ・フォーク
- ・スイングアーム、
- ・セントラル・エンジンケース、
- ・シリンダー、
- ・シリンダー・ヘッド

3) グループ 3 クワッド

a) クラス3.1 - 2輪駆動 0 ~ 750 cc シングルシリンダーのみ

使用されるクワッドは4ストローク2輪駆動の、FIMクロスカントリーラリーのためのテクニカル・レギュレーションの第01.60条、および当大会テクニカル・レギュレーションの第4条に沿ったもの。

使用されるクワッドは、クロスカントリーの使用に適合し、登録書があるもの。登録書には、クワッドの改造、特にシリンダーの改造、マーク、市販車名称が記載されていなければならない。

使用されるクワッドは一般道路の走行用に生産された市販車でなければならない。

主要パーツ: フレーム、エンジン(シリンダー、シリンダーヘッド、エンジンケース)は標準仕様の市販品。これらの主要パーツは、エンジンケースを除いて交換することができるが、FIMクロスカントリーラリーのためのテクニカル・レギュレーションに沿ったものでなければならない。

ライダー:フリー

シリンダー容量:0~750cc シングル・シリンダーのみ。

b) クラス3.2 4輪駆動 0 ~ 900cc シングルまたはツイン・シリンダー

使用されるクワッドはFIMクロスカントリーラリーのためのテクニカル・レギュレーションの第01.60条、080.7.1.2条に沿ったもの。4ストロークの4輪独立駆動またはスイングアームのもの。

使用されるクワッドは、4輪駆動のコンフィギュレーションを着実にキープしなければならない。

クロスカントリーの使用に適合し、登録書があるもの。登録書には、クワッドの改造、特にシリンダーの改造、マーク、市販車ネームが記載されていなければならない。

使用されるクワッドは一般道路の走行用に生産された市販車でなければならない。

主要なパーツ:フレーム、エンジン(シリンダー、シリンダーヘッド、エンジンケース)は標準仕様の市販品。

これらの主要パーツは、エンジンケースを除いて交換することができるが、FIMクロスカントリーラリーのためのテクニカル・レギュレーションに沿ったものでなければならなければならない。

ライダー:フリー

シリンダー容量:0~900cc シングルまたはツイン・シリンダー。

8P ライダー

8P1 参加資格

- 1) 2019年に有効なFIM国際クロスカントリーライセンスを保持している18歳以上の人であれば、国籍を問わずすべての人が参加できる。ライセンスは「一回限り」「通年」のどちらでもOK。「通年」の場合、自国のナショナル・モーターサイクル連盟(FMN)からの出場許可を併せて提出しなければならない。

また、運転免許は出場する2輪車の重量に対応している必要がある。

- 2) 主催者は独自の判断により、エントリーを拒否する権利を持つ。主な拒否の原因となるのは:

- ・ エントリー申請者の評判と道徳性。
- ・ エントリー申請者のメ리트、競技の成績、過去の出場成績。
- ・ エントリー申請者の代表性
- ・ アシスタント・カテゴリーのエントリー申請者のロジスティックな制約

またダカール・ラリーに出場できる競技能力、経済的な理由で主催者は出場を拒否することがある。

- 3) FIM国際クロスカントリーライセンスを取得するには、ライダーは健康診断書の他、以下の検査証明書が必要である。

- ・ 運動負荷の心電図(ECG)--- 3年間有効
- ・ 心電図検査---- 1生に一回。

- 4) 2輪&クワッドのライド経験が十分でない、ダカール・ラリーを走破する体力がないとの理由で主催者は出場を拒否することがある。

8P2 一般規則

- 1) 大会中、競技者が主催者または第3者による陸送、海送、空輸によって移送されると失格。
- 2) 失格を受けたライダーは自分の車両で残りのステージ全部を終了する。SS、リエゾン競技中の競技車、アシスタント・カーまたは外部の車両によって移送された場合、失格。
- 3) 通過するコースが高緯度だったり走行困難な路面、異常な高温やひどい寒さなど天候による自然条件は非常にタフで過酷なことがある。ダカール・ラリーに参加するライダーはこうした中でのレースであることを

認識しておくべきである。

ライダーと4輪&カミヨンの競技者との間で事故やトラブルがあつてオフィシャルや主催者が調査しなければならないこともある。大会中のこうしたライダーと競技者との事故では事故当時者も主催者も責任をとれないことがある。

9P オフィシャル

9P1 オフィシャル・リスト

役 職	担当者	ライセンス
Clerk of Course: コース・ディレクター	DUCROCQ Marc (FRA)	FIM 12544
Deputy Clerk of Course: 副コース・ディレクター	MENTAVERRI Robert (FRA)	FIM 12547
Jury president: 審判長	GOMEZ Virginia (ESP)	FIM 12051
Jury members: 審判	DYKES Gillian (ZAF)	MSA 32585
	GIL Fernando (ESP)	FIM 12050
Technical stewards: テクニカル審査官	PEREZ SOLER Jorge (ESP)	FIM 11390
	YOMA Leonardo (ARG)	FIM 12988
	ZALAZAR Andrés (ARG)	FIM 12989
CRO: 競技者連絡担当官	AVILA Carina (ARG)	by Bulletin
チーフ・メディカル担当官	Dr COSTE Matthieu (FRA)	
	Dr RUIZ DE ANGULO Alexandre (FRA)	

9P2 2輪&クワッド競技者担当官

1) 2輪&クワッド担当のライダー担当官は目立つワッペン(バッジ)を付け、主に以下の場所にいる :

- ・ 車検、書類審査会場
- ・ 各ステージのスタート地、ゴール地
- ・ リグルーピングの現場 (移動が可能な限り)
- ・ マラソンステージの際の現場、ピバーク (移動が可能な限り)

2) ライダー担当官 Competitors' Relations Officerの役割:

- ・ ライダーに様々な情報を与え、また常にライダーの相談役となる
- ・ 様々なライダーの質問に答える
- ・ レギュレーションや大会進行に関する情報・補足事項をライダーに与える。
- ・ 抗議として審判にならないよう的確な解決策を対策する。

3) ライダー担当官 Competitors' Relations Officer: 追加事項で発表

10P エントリー

10P1 一般規則

- 1) 大会に参加を希望する者はwww.dakar.comから“the Competitors' Department”に申込手続きをする。申込には以下が必要。

- ・ 氏名、国籍、住所、e-mail、FIM2019のライセンスナンバー
 - ・ 国内免許証番号とそのカテゴリー
 - ・ 出場予定のマシンのグループ、クラス、メーカー名など
- 2) ライダーは次の誓約書を書類審査の際にサインする。
 “Candidate Declaration”（候補者誓約書）にサインしたことにより、ライダーは当レギュレーションの競技ルールおよびテクニカル・レギュレーション、アシスタント・レギュレーション、ANNEXIに従うことを誓約したとみなされる。
- 3) 車検を受ける瞬間までライダーは本人、または外の者による車両へのアシスタンスを行うことができる。
- 4) 車検で万が一マシンが規定に沿わない場合、テクニカル審査官のアドバイス&国際審判の判断を得て、他のカテゴリーでエントリーしてスタートするか、最終的に出場不可かとなる。
- 5) エントリー申込はエントリーフィ(分割1回分または全額)を支払った時点で有効となる。

10P2 エントリー申込

- 1) 18 歳以上であればだれでもエントリーできる。
- 2) 主催者の審議会はライダーのエントリー申込を断る権利を有する。
- 3) アマチュア・ライダーとは : 主催者の審議会が作った暫定ASOエリートライダー・リストに掲載されていないライダー全員。
- 4) エントリーフィ、エントリーのキャンセル、その払い戻しに関してはAnnexe n° 1を参照。

10P3 エントリー申込に対する参加拒否

- 1) 車検・書類審査で規定に沿わないとの理由でエントリー申込に対して参加拒否をされたライダーは、それまでに支払ったエントリーフィの返金を求めることができない。
- 2) エントリーフィ以外の(セキュリティ機器やセーフティ・グッズなどのレンタル費といった)付属の費用についてはそれぞれの業者に対処を求めること。

10P4 大会のキャンセル、延期、非開催

- 1) 大会のスタートが何らかの理由で、特に以下の不可抗力な理由のために大会がキャンセルになることがある。その際、主催者は納金されたエントリーフィの金額のみライダーに返金する。

不可抗力の理由とは :

- ・ 通過国の政府または道路管理当局の承認が受けられない、
- ・ 通過国に政治的混乱がありレースの継続が不可能、
- ・ 資金的な問題により技術的・競技的にレースを組織することが不可能、
- ・ 解決不可能な乗船、あるいは下船できないなどの輸送船のトラブル
- ・ 参加者の輸送および、レースに関わる機材の輸送の問題 等

主催者は2019年3月31日までに返金する。

- 2) レース日程が延期になる場合、主催者は決まり次第に競技者に受取証名付き書留で変更になる日程を連絡する。

日程変更によりレースに参加できない競技者は 8 日間以内に受取証名付き書き留めで参加不可、返金を申し出る。主催者は 2019 年 3 月 31 日までに返金する。

- 3) いずれにしても、参加者はいかなる種類の賠償金は受けることができない。

11P ID、ゼッケン、背番号

- 1) 車検終了後、主催者から配布されるゼッケンをマシンに貼り付ける：フロント用1枚、サイド用2枚。
車体にゼッケンを貼らずにペインティングを希望するライダーは、11/20～12/1まで競技者一ビス部に文書で申し出る。
重要！；ゼッケンは形、大きさ、字体など主催者が規定するものと厳密に同一でなければならない。
プレートの形、大きさが規定に沿っていないと、車体に主催者プレート(シール)を貼られ、SSのスタート拒否などの罰則が科される。
- 2) ゼッケンは大会期間中剥がれないように、車体のフロントにトップ1か所、サイド2箇所取り付ける。ライダーは文字が見えなくなったり、ゆがんで番号がみにくくなったりしないよう厳密に保管しなければならない。(12P参照)。
クワッドはフロント・サイド両方のゼッケンの取り付けが必須。ゼッケンの取り付けに十分な場所と、場合によってはゼッケン用ホルダーを準備する。それがないクワッドは車検を通らない上、大会中紛失した時も次のSSにスタートできない。
- 3) 大会中主催者が配布するラリープレートやスポンサープレートが剥がれたり、位置がずれたりしないよう保持しなければならない。これらの欠落・規定外の位置貼付はペナルティの対象となる。
いずれか一つの欠落・規定外の位置貼付にはエントリーフィ(ライダー&マシンの両方の分)の10%のペナルティ。
2つの欠落・規定外の位置貼付はエントリーフィ(ライダー&マシンの両方の分)の20%のペナルティが科される。
- 4) ライダーは背番号の貼付が義務づけられている(12P図参照)。
大会の期間中は、切れたり、補正したり、他の物でカバーしてはいけない。
ライダーがリュックサックを使用している場合、背番号はその上に貼り、見易くする。
背番号は、貼り付けるのではなく、衣類にペインティングしても良い。要領は1)のゼッケンと同じ。
背番号はジャケットの襟元から20cm下に付ける。背番号の欠如は1時間のペナルティ。何度も違反すると失格もありうる。
張替用のゼッケン及び背番号ステッカーはMOTULから配布される。
- 5) ライダーの名前と血液型がマシンのサイド・フェアリングの上とヘルメットの左右にペインティングする。欠如はスタートを拒否される。
- 6) 各競技者にIDブレスレットが渡され手首につける。IDブレスレットは電子チップを盛り込み、PCO(レース管制塔)の電話番号: +33 1 41 33 02 10 がプリントされている。IDブレスレットの欠如・不正を主催者が確認するとエントリーフィの10%の罰金。

12P スポンサー・ステッカー

12P1 一般規則

- 1) 以下の範囲で、マシンに自由にスポンサーのステッカーを貼りつけることができる。
 - a) 通過する国及びFIMの規定内であること
 - b) 良識的なものであること、

- c) 下記のオフィシャルスポンサーのスティッカー・スペースが残っていること、
 - d) 政治的、宗教的意見を反映しないものであること
- 2) ラリー期間中、ライダーは広告の適切な表示を確保する必要がある。該当する場合、必須またはオプションの広告の欠落または不適切な掲載には、以下のペナルティが科される。

罰金を48時間以内に支払わない場合、翌SSIに出発できず、失格となる。

➤ **ヨーロッパから輸送船に乗せる場合** ；

1回目の広告貼付チェックがル・アーブル(フランス)で行われる。貼付ルールに沿っていない場合そこでライダーに忠告される。2度目の広告貼付チェックはリマの車検の時、同様にライダーに忠告される。2度の忠告を受け、修正していない場合、エントリーフィの10%の罰金。

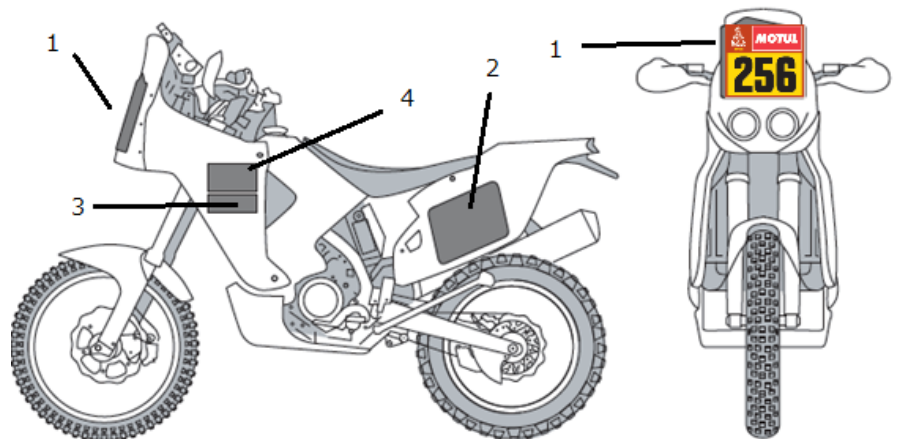
➤ **南アから輸送船に乗せる場合** (省略)

“モーチュル・オリジナル(MOTUL ORIGINAL)”の категорияに登録した2輪&クワッドのライダーのゼッケンは、他のライダーと識別できるように、ゼッケンが赤い背景/黒の文字。

エリートライダーの“Motul オリジナル”
カテゴリーのゼッケンは、赤色背景/黄色文字。

「モーチュル・オリジナル(MOTUL ORIGINAL)」のフロントのナンバープレートは、プレートの下部に8x2 cmのスペースが必要。

このステッカーは、レース前に、モーチュルのトラックの所で貼付してもらう。(場所と時間については後に指定される)



3) オフィシャルスティッカーは以下のとおり。

- ① 貼付は義務 フロントプレート 19cm × 18cm
- ② 貼付は義務 サイド・スティッカー2か所 30cm × 20cm
- ③ 貼付は義務 スポンサー広告 2か所 12cm × 8cm
- ④ 貼付は義務 スポンサー広告 2か所 12cm × 12cm
- ⑤ 貼付は義務 背番号 30cm × 34cm

ライダーは既定のスペースを確保する責任がある。

スペースが足りないとの理由でオフィシャル・スポンサー広告を切ったり、縮小することはできない。一切の例外は認められておらず、沿わない場合は車検でスタートを拒否される。



4) QRコードがリマの車検の際に各マシンに貼付される。使用方法は車検の時に説明を受ける。

12P2 プレート、ゼッケンの色

カテゴリーが識別しやすいよう、色分けされている。

- ・ Groupe 1 (A.S.Oエリート) : 黄色プレート
- ・ Classe 2.1 (Super Production 0 ~ 450 cm3) : 白字プレート+ SPの文字
- ・ Classe 2.2 (マラソン 0~450 cm3) : 白プレート + M の文字
- ・ Groupe 3 (クワッド) : 白プレート

13P ゼッケンの割り当て

レース番号(ゼッケン)を割り当てするのは主催者運営委員会が唯一の権限を持つ。

レース番号(ゼッケン)は、以下を考慮して設定される:

- ・ 暫定エリートライダー・リストに入っているライダーかどうか
- ・ 過去のダカール、ダカールラリー・シリーズ、ワールドラリークロスカントリーチャンピオンシップの成績
- ・ ライダーおよび/またはチームの知名度
- ・ エントリーするグループ、クラス、車種

14P 優先ライダー

14P1 一般規則

1) A.S.Oエリートライダー・暫定リストに掲載されているライダーはDakar 2019用。

リストは毎年作り変えられ、当レギュレーションに従って公表され、公式リストは車検・書類審査の際に掲示される。

2) 主催者は、FIM競技(エンデモ、クロス、クロスカントリーラリーなど)の成績に基づいて、書類審査の終わるまでに、ライダーを当リストに追加、交換、または削除する権利を有する。

3) A.S.O.エリートライダーは以下のいずれかとなる:

- ・ プロフェッショナル : メーカー(またはその他)がレースに参加する為の手続き・費用負担をしているライダー
- ・ アマチュア : 成績からA.S.Oエリートライダー・暫定リストに掲載されているライダー

14P2 A.S.Oエリートライダー・暫定リスト

BARREDA BORT JOAN (ESP)	JAKES IVAN (SVK)
BENAVIDES KEVIN (ARG)	MEO ANTOINE (FRA)
BOTTURI ALESSANDRO (ITA)	METGE MICHAEL (FRA)
BRABEC RICKY (USA)	MONLEON ARMAND (ESP)
CAIMI FRANCO (ARG)	PAIN OLIVIER (FRA)
FARRES GUELL GERARD (ESP)	PEDRERO GARCIA JUAN (ESP)
GONCALVEZ PAULO (PRT)	PRICE TOBY (AUS)
QUINTANILLA PABLO (CHL)	SALVATIERRA CHAVO (BO)
SANZ LAIA (ESP)	VAN BEREVEN ADRIEN (FRA)
SUNDERLAND SAM (GBR)	WALKNER MATTHIAS (AUT)
SVITKO STEFAN (SLO)	

15P スタートの順番

15P1 一般規則

- 1) SSがニュートラリゼーションによって2つまたは3つに分かれたステージでは、そのステージのタイムトライアル部分の累計タイムによって翌日のスタート順位が決められる。
同タイムの場合、SSの最初の部分で早い方が優先順番となる。
- 2) SSが2つに分かれたステージでは、SSパート2のスタート順位はSSパート1のゴールのタイム+ニュートラリゼーション規定時間によって順番が決められる。
- 3) リエゾン中に受けたペナルティは、各ステージごとに総合順位に付加される。

15P2 スタート順番

2輪&クワッドのスタート順番は前日のSSの順：

- ・ 最初の10台：1台ずつ 3分毎
- ・ 11番目～20番目：1台ずつ 2分毎
- ・ 21番目～30番目：1台ずつ 1分毎
- ・ それ以降：2台ずつ または1台ずつ 1分毎

重要：スタート順番の定義は、ロードブックの中のオフィシャル・ラリー行程表に記載される。

スタート順位に関する変更は、オフィシャル掲示板に「Information Note」として掲示される。

スタート順番は、SSの実走時間+SS中のペナルティ(スピード違反、ウェイポイント不通過など)の合計タイムの大きい順。

タイムが同点の場合、ゼッケンの若い順番が先になる。

その他のペナルティ：タイムカードを忘れたり紛失、第25P条に関する運転規則の違反は、すべてタイムペナルティとして総合順位に追加される。

1) スタート間隔

2輪&クワッドの最終走者のスタートと4輪の最初の走者のスタートの間は最低30分、最大2時間。(公式ラリー行程表に特記されている場合は例外)

2) 一斉スタート

一つ、または数回のステージで一斉スタートが行われる。その際のスタートの仕方は：

- ・ 第1集団：前日のSSのトップ10。
- ・ 2番目の集団：5分後、次の20台
- ・ その後、5分毎に20台ずつスタート。

スタート位置は、各自ライダーはライン上の任意の場所。

3) ラリー行程表 (Timing)

ロード・ブックと一緒に渡されるラリー行程表には、次のステージのスタート順番とその間隔が記されている。

1月6日のポディウム・スタートと、1月17日の最終日のスタート順番とスタート間隔はオフィシャル掲示板に

注意書き (Information Note) として掲示される。

4) スタート順位の掲示

毎晩、18 :00に翌日のトップ30ライダーのスタート順位が掲示される。 21 :30までに到着できなかったライダーは、その前のスタート順番。全ライダーのスタート順位は遅くとも22時までに掲示される。

15P3 翌日のスタート順位の交換

総合順位、または前夜の暫定総合順位のトップ15ライダーは大会中最高3回までスタート順の再配置を申請できる。「再配置要求」申請用紙を17 :30までに、オフィシャルテントに申請する。

マラソンステージの最初の夜の再配置申請は受け付けない。

(翻訳 : 以下トップ15台の部分、省略)

16P ロード・ブックとナビゲーション

- 1) 公式のラリーのルートはロード・ブックに記載される。ロード・ブックは毎日次のステージの分がライダーに渡される。

ラリーのルートは時オープニング・チームのオフィシャルがコース確認を行う。コースは全カテゴリーが同一コースの時もあるが、2輪&クワッドだけの時もある。

- 2) マシンには、GPSをマシンに装備することが義務づけられている。GPSは主催者から指示されたウェイポイントをダウンロードしておく。
- 3) ロード・ブックには、コース設定の踏査の時に設置されたいろいろな必須通過地点(ウェイポイント)が記載されている。オープニング・チームのオフィシャル一行は通過する直前に再度検証する。
- 4) 2つの必須通過地点(WPT)の間は、ロードブックに記載されているルートは必ず通過しないでもよいが、できるだけ通過するよう強く推奨する。このコースだけはオープニング・チームによって検証され、オープニングされる。
- 5) ラリーのルートはライダーにロード・ブックが渡されるまで秘密。

ダカール・ラリーのスポーツ精神にのっとり公正を保証し、ホスト国ペルーの自然保護等主催者のコミットメントを確実に施行する為、大会前の試走に対し、規定に沿っているか入念なチェックが行われる。

- 6) 2018年5月18日~ラリー終了時まで、ホスト国ペルーでの第41回ダカール・ラリーのコースの試走はどのような形であれ厳禁。競技者、エントリーした者、競技に関係するすべての人が対象。

地元ペルーの競技者・関係者の試走は、氏名・人数・車両詳細、走行地図....etcを事前申請して許可を受ける必要がある。

ペルー内でのラリーレイドの実施のための試走は、当局の許可がない限り厳禁。違反者は将来ダカール・ラリーへの参加を拒否されることがある。

大会中、この試走規則が厳守されていないことが発覚すると関係チーム・競技者は失格。

各ステージの走行距離は2018年12月初旬にライダー・競技者に発表になる。

17P ロード・ブック

17P1 ロード・ブックの用語集 (ANNEXE 8を参照)

17P2 ロード・ブック

- 1) 全競技者にロード・ブックが配布される。ロード・ブックには通過が義務づけられているポイント(WPV, WPM,

WPE, WPC, WPS, DZ, FZ, CP, CPLs) が記載されている。不通過はペナルティ、最悪失格になる。
(CSI規則12.2.3 条、12.2.3a 条)のセキュリティ&良識ある行動に違反した場合、抗議を提出したとしても国際審判の決定は速実行となる。

各ウェイポイントは、ロード・ブックに記されているkmと必然的に連携している。不通過ウェイポイントに対するペナルティは、ロード・ブックに示されているウェイポイントの数にかかわらず、ロード・ブックに記されているkmと必然的に連携する。

- 2) 道路を通るSSまたはリエゾン、ロード・ブックに実線で描かれる。
オフロードの中を通過するSSまたはリエゾンは、ロード・ブックに点線で描かれる。
- 3) ライダーがレースに持参したりマシンに搭載して良いのは、オフィシャルロード・ブック、オープニング・チームによるコース修正(これはロード・ブックの一部とみなされる)、前のコースの通過などを書留めた個人的メモに限られる。
地図の携帯はOKだが、サテライト写真は禁止。違反したライダーはスタートの拒否、場合によっては失格。
- 4) 2019年1月6日、リマで行われるブリーフィングで、第1ステージのロード・ブックが配布される。
それ以降は毎日ビバークのEl Centralで、その日のステージのTCAを通過した競技者に、翌日の分のロード・ブックが渡される。休息日はビバークのEl Centralで14:00に翌日分のロード・ブックが渡される。
配布されたロード・ブックは、ライダーの所有品となる(返還しなくてよい)。
- 5) コースを直前にオープニング・チームが試走し、コースの修正があるときは、修正したロード・ブックが各ステージのTCAで18:00まで、あるいはブリーフィングの間にビバークで、各ライダーに配布される。
- 6) SS、リエゾン、オフロードなど、どのようなタイプの路面であれ、ライダーは常に変化する路面の条件にライディングを適応し、注意を集中させることが求められる。
- 7) 2輪&クワッドと4輪&カミヨンのコースで、ステージ全体またはSS・リエゾンが異なる場合、主催者はカテゴリー別のロード・ブックを配布する。各競技者は受け取ったらロード・ブックが自分のカテゴリーにあっているかどうか確認の責任がある。

18P 公式ルート

18P1 一般規則

- 1) SSやリエゾンを含む公式ルートはGPSにインプットされる。GPSはライダー全員に支給される。
公式ルートは順番通りに全部走行しなければならない。全行程を走行できない場合、ペナルティの対象となり、場合によっては失格もありうる。公式ルートの中の舗装道路の部分だけは(ショートカットが)容認されている。
国際審判団から下される判断は、不服として上訴したとしても、直ちに執行となる。(CSI 12.2.3条および12.2.3a条)
各ウェイポイント(WPV, WPM, WPE, WPC, WPS, DZ, FZ, CP, CPLs)は、ロード・ブックとGPSに順番に番号が付けられており、ライダーはその順番通りに時間内に通過しなければならない。
WPSは“危険3(!!!)”、道路横断、ガスパイプライン、鉄道といった、危険と思われる特定の地点で円滑に走行できるようコース上に設置されている。
- 2) 旅程が変更される時には、必須の通過ポイントのリストは、ビバークの到着時またはSSのスタート時に、GPSに自動的に修正される。ライダーはきちんと変更されているかどうか確認する責任がある。

3) ビバークの座標を除き、ロード・ブックにWPの座標は表示されない。

18P2 “ポティウム”があるステージ

「ポティウムのセレモニー」の後にリエゾンやSSが無い時、ライダーはパルク・フェルメにマシンを取りに行き、ポティウムが終わった後再びパルク・フェルメに戻しに行く。

各ライダーはタイムカードと目標チェックインタイムを受け取る。

正規登録したアシスタント・クルーは、メカニック・トラブルが起きた場合に限り、コース・ディレクターまたは主催者スタッフの承認を得て、ライダーとジョイントして、マシンの修理が許可される。

ヘルメット、ブーツ、ライディングスーツの着用は義務。

18P3 パブリック・ゾーン

1) ステージに応じて、SSのコース沿いに1～数か所のパブリック・ゾーンが配置される。パブリック・ゾーンは観客を歓迎するためのものである。これらパブリック・ゾーンはロード・ブックに記載されており、またブリーフィングでも案内される。ここを通過する時には、十分注意して走ること。

2) アシスタント・クルーはパブリック・ゾーンには入ることができない。ただし、アシスタント・クルー用ロード・ブックのルートに表示されている時は例外。

3) ライダーに何らかの情報を伝えるためパネルに書いたものを表示したりする行為は厳禁。違反はペナルティが科されるか、最悪失格。

18P4 第1ステージ

第1ステージは2019年1月6日。スタート順はゼッケン順。

2輪・クワッド部門は： ・最初の30台：2分毎に1台ずつ

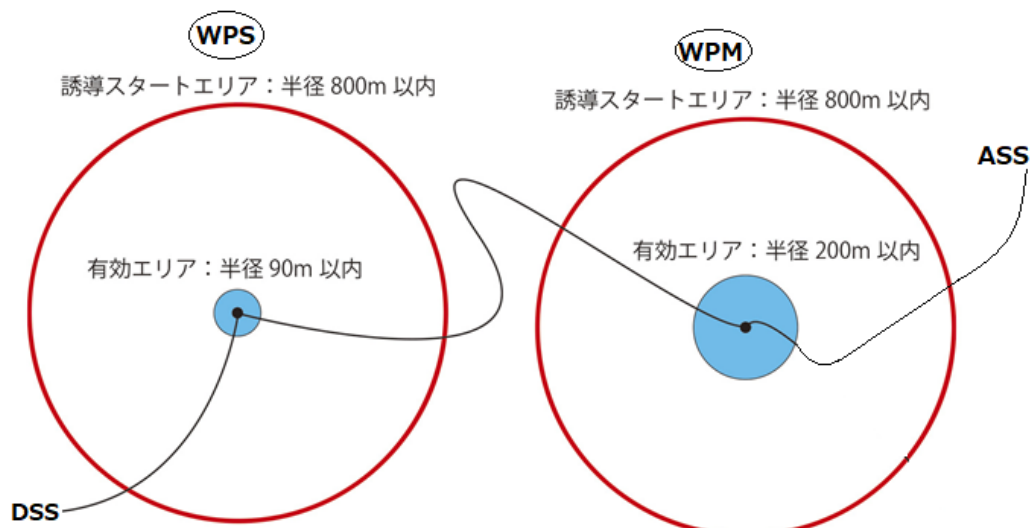
・31台～最終走者：1分毎に1台ずつ

19P GPS 操作

19P1 一般規則

1) GPS に使われているウェイポイントは： Control (WPC), Visible (WPV), Hidden (WPM), Safety (WPS)、Eclipse (WPE)。

ナビゲーションルールを満たすために、WPSとWPMは以下に定義されている原則に従って動作する。



2) 2つのWPMまたはWPSの間では、GPSはコンパスの方位と速度しか表示されない。

マシンがWPMの半径800m以内に入ると、GPSはCOG (Cap over Ground), SOG (Speed over Ground), CTW (Cap to Waypoint) 、DTW (Distance to Way Point)など、GPS通常の機能を表示し始める。

手前のWPを通過すると、WPEのすべての情報がGPSの画面に表示される。

ライダーが手前のWPでValideしなくても、WPEの周囲800m以内に入ると、GPS画面に情報が表示される。

- 3) ウェイポイントは順番どおりに通過しなければならない。WPを順番通りに通過しない場合、GPSはその後のコンパス方位と速度しか表示しない。しかし、ライダーは“W +”または“W -”キーを使用してGPSを別のWPTにアライメントさせることができる。

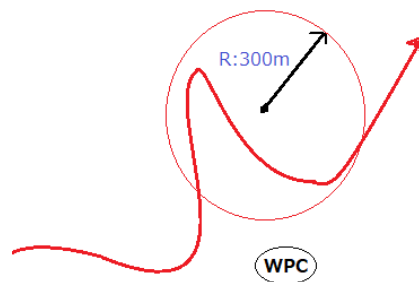
4) WPCの機能

WPCはGPSからの情報が通過番号と順番以外のナビゲーション情報が供給されることなく、ロード・ブックどおりに進んでいるかを示すWPである。

(例えば: K58はロード・ブックのkm58,00~km58,99に位置しているという意味で)、検証の半径は300m。

ライダーは以下の方法でGPS画面で検証する:

- GPSホーム画面で、WCPから次のWPに切り替える。
- 通過したWPの数だけカウンターを押す
- チェックページに灰色の数字が表示される。



19P2 WPを不通過した時のペナルティ

- 1) ロード・ブックにWP(WPV, WPM, WPE, WPS, WPC, DZ, FZ, CP, CPLs, TC)の不通過ペナルティ表が記されている。
- 2) 公式行程の順番どおりに通過しないと、(たとえ連続WPミスでないとしても、続けてWPを不通過するとショートカット・認可されていないコースを通過したとみなされ)ステージのプロフィールと不通過したkmによりペナルティが科され、最悪失格もありうる。
(コースを直前に試走する)オープニング・チームによってWPTが追加になる時、WPTの数とそれに対するペナルティを示す新しいリストが公式掲示板に掲載される。
ステージ中いかなる状況にあっても、たとえ健康上の問題があったとしても、当レギュレーションに定められたものを除き、通過義務ポイントを外したことに対するペナルティルールは適応され、最悪失格もありうる。
- 3) 実走したルートを検証するのに、タイムカードをチェックする他、GPSの分析、Iritrack や Smalltrackのデータが元となる。

19P3 ナビゲーション

必須: 安全上の理由から、GPSはしっかりと動かないようホルダーなどで取り付けることが絶対不可欠である。泥除けやクワッドの車輪のプロテクションに取り付けることはできない。GPSのホルダーが車検で規定にそぐわない場合、スタートを拒否されることになる。

- 1) どのようなタイプであれナビゲーション装置、特にGPSに対しては厳しい使用制限を受ける。たとえライダー

一の立場を評価・推測するためであったとしても、レギュレーションに規定された以外のシステムの装備・所有は厳禁、最悪失格もありうる。

2) GPS UNIK II

使用できるGPSは唯一主催者が提供するものに限られ、装着は必須。

GPSユニットは添付の取扱説明書に従って取り付ける。

ライダーは車検の前に当GPSキットを車体に装着・配線し、使用できるようにしておかなければならない。

GPSを配布するASO特約の業者がその手伝いをしてくれる。

電源は3アンペアのフューズ、9～24Vtの電源で、常にチャージしておくようにする。GPSのマウントはサイレント・ブロックを使ったフレキシブルな形状であること。

各ライダーにGPSのシリアルナンバー1個があてがわれる。GPS供給者から許可がない限り、機体を変更することは不可。無許可のGPS変更は厳禁、最悪失格もありうる。

3) GPS カップ・リピーター、オドメーター(オプション)

GPSと連結したモデルで主催者が承認するものに限る。他のモデルやGPSシステムとの結合は厳禁、最悪失格もありうる。

4) トリップメーターの選択はライダーの自由(装着は必須)

ホイールまたはトランスミッションシャフトの回転にリンクして測定する走行距離計測器のみOK。他のパーツや機材とリンクすることによって情報を得る機器の装着は厳禁。

5) GPS Unik II のオドメーター

走行した合計距離を出すもので、GPSの2つのポイントから割り出す(少なくとも1秒間に2回)。GPS Unik II に ODO と OD+と表示される。

6) 磁気コンパスまたは電子コンパス の選択はライダーの自由(オプション)

磁気コンパスまたは電子コンパス、アナログ・デジタル表示など、選択は自由だが、他の情報機器とリンク・結合できるモデルの使用は不可。デジタル・データを供給したりエントリーできる機器の使用は厳禁。

7) 一般規則

a) 第41回Dakar Peru 2019で、主催者が提供する以外のGPSポイントの使用は禁止。

主催者が配布するGPSは、GPS Unik IIのオドメーターとコンパス機能を除いて、1つ(コンパス、走行距離計など)だけしか機能しない。

GPSとリンクして、コンパス方位、スピード、(独自モデルの)オドメーター・リピーターのみが機能する。

b) あらゆる他のGPSの使用は厳禁。固定式、ポータブル、GPSの中に機能を兼ね備えた、またはサテライトによるGPSシステムなどにより、Inertialまたは推測のルート記録は厳禁。いかなる場合でも、これら機器を大会中使用することはない。

当レギュレーションに記載されていない情報機器(特にコンピューター、電子ナビゲーションシステム、マップ・ポジショニングシステム、マップ・スキャナー、ストックカーデバイスなど)を持ち歩いたり持ち込んだり

することは厳禁。

ケーブル、無線、赤外線など)外の機器とのリンク機材の使用は厳禁。外部との通信(external communication)も厳禁、違反者は最悪失格もありうる。

c) マシンに認可されていないケーブル(充電用、アンテナ、受信用など)を備えることは厳禁。

主催者は常時、身体検査や電子によるチェックを行い、以下を確認することができる。

- ・装着義務の機器が正しく機能しているかどうか
- ・禁止機器が装着されたり保持していないかどうか、
- ・未承認の装置のその後の設置を可能にする事前装置や配線がないかどうか、

d) 認可されていない機器やシステムの使用は失格。

ライダーの選択が自由で認可された装置でありながら疑問が持たれる装置の使用・保持は厳禁。

20P GPSのロック解除

セキュリティ上の理由により、ライダーは特定コードを導入すればGPSのロックを解除できることになっている:

《WPM》コード

《WPM》コードは、ライダーがlitrack を使ってPCO(レース管制塔)に援助を求めた時に教えてもらえるコードで、いつもの使用どおりにGPSが立ち上がり、すべてのWayポイントが表示される。

このコードを使用すると、次のペナルティが科される。

- ・ 1回目～3回目 : ASOエリートライダーおよびトップ15位のライダーに対しては1回につき6時間のペナルティ、外のライダーに対しては3時間のペナルティ。
- ・ 4回目の使用は、全ライダーが失格。

21Pスピードコントロール・ゾーン - 定義

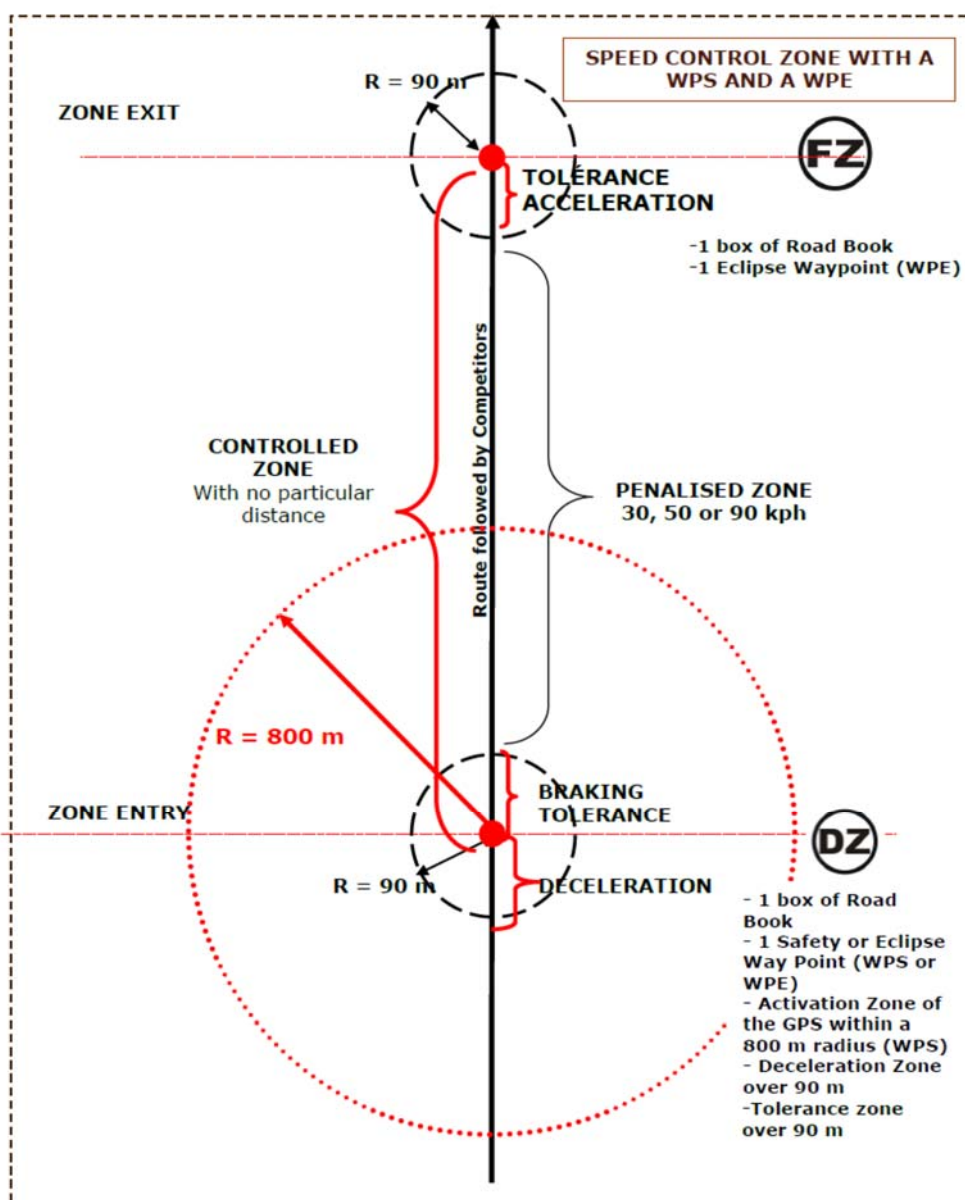
1) コントロール・ゾーン始点 DZ

- ・コントロール・ゾーン入口はWPS、またWPEであり、ロード・ブックにはDZという印で示される。ライダーとマシンがDZの円周90m内を通過するとDZに入ったことが有効となる。未通過はペナルティの対象となる
- ・WPSの場合、WPから800mの半径内に入ると、GPSにDTW、CTW、矢印が表示され、ライダーをWPまで導いてくれる。
- ・このGPSポイントの90m手前で、GPSに自分の位置が表示され、コントロール・ゾーンに近づいているのをライダーは認識し、減速する。
- ・このGPSポイントの後の90mは、コントロール・ゾーンに入る前の減速ゾーンとみなされ、このエリアにはペナルティはない。

2) スピードコントロール・ゾーン

WPに入ったことが有効になると、ライダーのGPS画面にコントロール・ゾーンが表示される。

スピードは、入り口と出口の間のルートがどのような状況であれ、30, 50 または 90 km/hに制限される。



3) コントロール・ゾーン の終点 FZ

- ・ スピードコントロール・ゾーン出口はWPEであり、ロード・ブックにはFZという印で示される。
- ・ ライダーはFZから再加速することができる。

FZは通過が義務付けられているポイントで、ライダーは座標点から半径90m以内を通過する必要がある。

22P コントロールの手順

- 1) 大会中、ライダーは主催者からのダウンロードしたGPSが良好に作動しているかどうか確認し、使用できるようにする責任がある。
- 2) 各ステージ中、GPSの電源をチャージしアンテナを接続し常に作動できるようにしておく。
- 3) 紛失、破損、スイッチオフなどライダーの過失が原因で、GPS技術者がGPSを解読ができない、またはGPSの不正や工作などをするとペナルティの対象となる(第25P1.2項参照)。その日のGPSコードを入手できなかった場合もペナルティが科される。

- 4) 各ステージのゴールでタイム・チェックが行われる。ゴールのTCでライダーはGPSをCHECKページにする。するとスクリーンに違反のサマリーが表示される。
TCでストップした瞬間に自動的に無線でWP不通過やオーバースピードなどのGPSの中の情報が担当官に転送される。
不通過・速度などの違反があると担当官が確認し、ライダーにサインを求める。担当官はそのサインした書類をライダーに渡し、コピーをコース・ディレクターに送信する。
- 5) サインを拒否したライダーには以下のペナルティが科される。
 - ・ 1回目の拒否 : 10分
 - ・ 2回目の拒否 : 1時間
 - ・ 3回目の拒否 : 失格
- 6) 違反に対して抗議する時は、コース・ディレクターから文書による注意書きを受け取った30分以内に、保証金をつけて抗議を提出する。そこで、GPS技術者がライダーの立ち合いのもとに、GPSをマシンから外しロックする。その後データを解明してコース・ディレクターとライダーに分析結果が渡される。

23P 走行とスピード

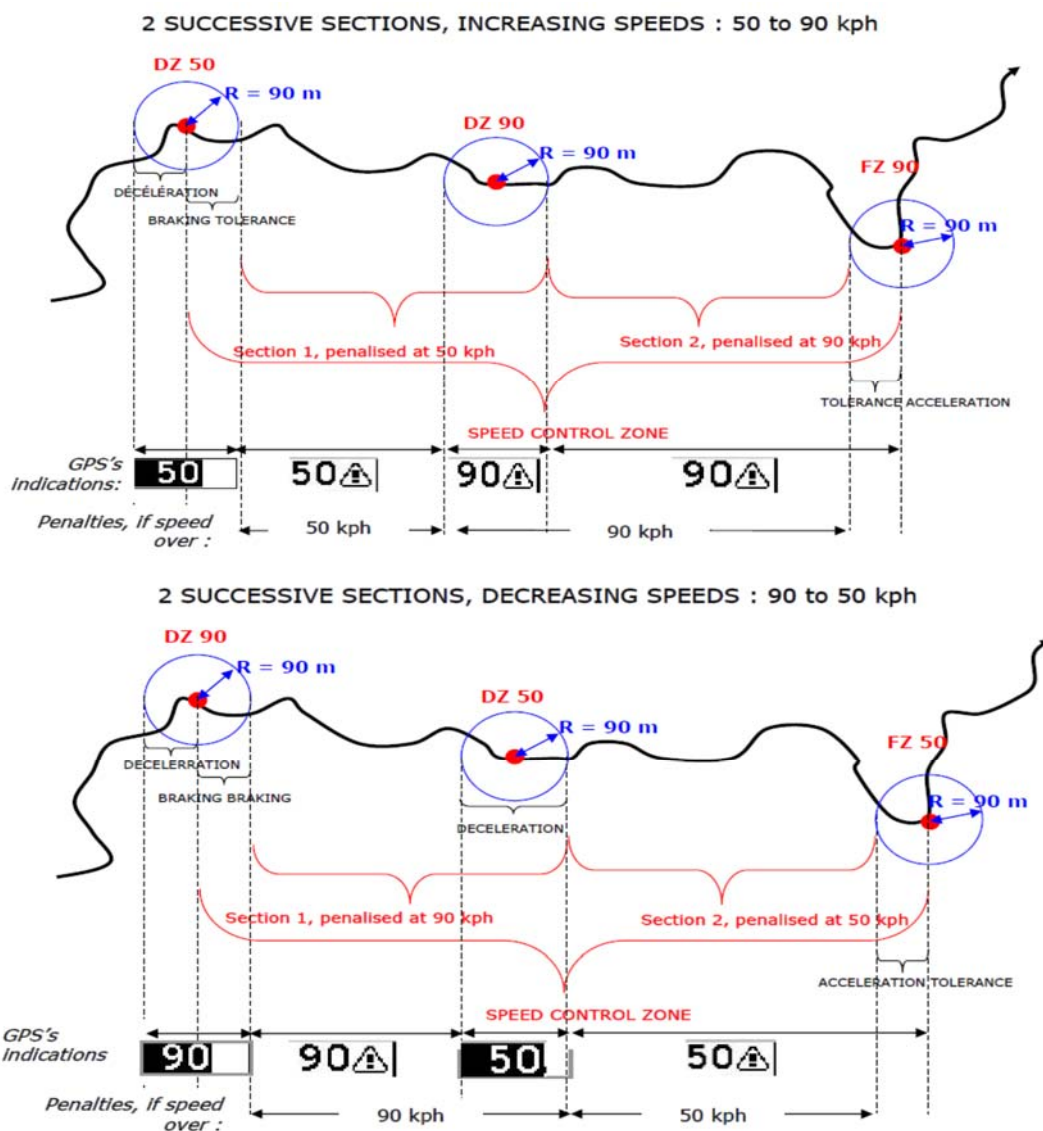
23P1 一般規則

- 1) 行違反に対し、大会中はオフィシャル、審査官や地元警察などが走入念なコントロールを行っている。違反を見つけたら速やかに本人に伝える。
違反したライダーがレースをストップしない、あるいはできない場合、以下の条件で該当するペナルティの申請を申し出る
 - a) 違反の報告を、その日の総合順位が掲示される前に、文書でしかるべき公式担当官に提出する。
 - b) 調書にはライダーの名前、ゼッケン、違反の場所・時間と共に明確な詳細を記載する。
 - c) 主張される事実が様々な解釈の影響を受けないような文面でなければならない。
- 2) ペルーでは道路上では、全車両がライトを点灯する義務がある。SSの間もこの道交法が適用される。

23P2 スピードコントロール・ゾーンの通過

- 1) 「スピードコントロール・ゾーン」として定義されたエリアでは、SS、リエゾン共にスピードは30,50、90km/hに制限される。
- 2) 地元のスピード制限が当レギュレーションより遅い時は、地元の規則に従う。ライダーは走行場所の混み具合や他の車両の走行状況を判断し、適切なスピードで走る責任がある。
- 3) スピードコントロール・ゾーンはロード・ブックにDZ、FZ、DZsと表記される。
スピードコントロール・ゾーン内では、ロードブックに従って走らなければならない。順番通りに走らないと、20分のペナルティが科される。
- 4) オーバースピードに対する抗議で、スピード制限を示す標識の有無は、どのような場合でも理由として認可されない。最大速度を超えないことを条件に、追い越しはOK。
- 5) スピードコントロール・ゾーン内で30、50、90km/hの制限速度をオーバーすると追い越し、オーバースピードとしてGPSに記録される。GPSは、第22P条に記載されている手順で、SSやビバークのTCで確認できる。
- 6) 追い越しの間、150m毎にGPSに記録され、GPS「SPD」の速度ページに表示される。SSのゴール、またはビバークのゴールで、担当官がGPS記録をスピード違反をチェックし、ライダーにその旨告げる。

二つ立て続けにSSのスピードコントロール・ゾーンがあり、それぞれの制限速度が異なる時、二つ目のWP入口の半径90mのMaxスピードは、最初のSSのそれより速いのが常である。スピードダウンする時には、このWPの半径90 mの入り口は、減速ゾーンの始まりを示す(以下の図を参照)。



23P3 パルス・シグナル

- 1) 違反内容にライダーが抗議をする時は、GPSを停止し、保証金を添えて、忠告された時から30分以内にコース・ディレクターに書面による抗議を行なう。
- 2) GPSで記録されたスピード違反はコース・ディレクターからペナルティが申し渡される。ペナルティは：
 - ・ 1km～15km/h 1分 x パルス回数 + 罰金100€
 - ・ 16km～40km/h 2分 x パルス回数 + 罰金200€
 - ・ 40km/h以上
 - 最初のパルス ペナルティ 5分 + 罰金300€
 - 連続パルス2回 ペナルティ 10分 + 罰金500€
 - 連続パルス3回 ペナルティ 15分 + 罰金700€

連続パルス4回 ペナルティ 60分 + 罰金1,500€

3) 繰り返し違反は罰金1,000€、失格することもある。

4) 注: 罰金の支払いは、通知を受けた後48時間以内に競技者担当官またはコース・ディレクターに支払われなければならない。支払わないと次のスタートができない。

23P4 制限速度 ロード・セクション(Maxスピード)

1) スピードコントロール・ゾーン(第23P2条)とは別に、リエゾン区間の速度が制限され、コントロールを受ける。ただしロード・ブックの中または追加事項によって指定された特別な場合を除く。

最高速度は、通過国で規定された速度であり、2輪とクワッドでは車両の種類によって異なる。

- ・ ペルーでは 110km/h

2) リエゾンでは、500 mごとにパルスがGPSに記録される。GPSに、スピード違反とパルスが記録されたことを示す印が画面に表示される。

第22P条に記載された手順に従って、ビバーク到着時にGPSのチェックを受ける。

3) GPSに記録されたスピード違反は、コース・ディレクターからペナルティが申し渡される。ペナルティは :

- ・ 1km~20km/h 30秒 x パルス + 罰金100€
- ・ 21km~40km/h 1分 x パルス + 罰金200€
- ・ 40km/h以上 5分 x パルス + 罰金300€

3パルス以上 国際審議官からペナルティが言い渡され、場合によっては失格もありうる。

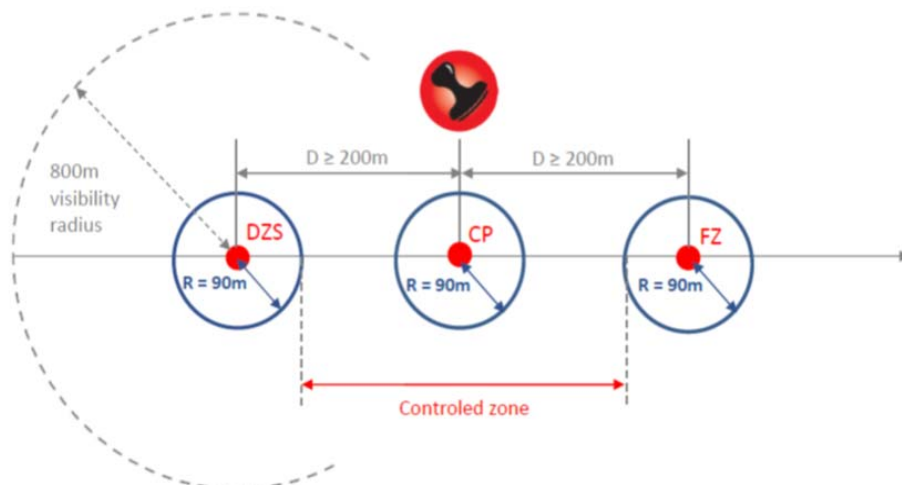
23P5 制限速度 コントロール・ゾーンの中

コントロール・ゾーンの中の制限速度は50km/h、場合によっては30km/hのところもある。30km/hのところはロード・ブックに記されている。

コントロール・ゾーンの始点ではDZs(セキュリティ・コントロール・ゾーン)の始点が掲示されていない。これらの標識はGPSにだけ示される。

コントロール・ゾーンでのスピードチェックは以下の図で実施される :

CP ゾーンの始点はセキュリティゾーン(DZS)と同位置ではないこともある。GPS画面に表示される情報だけが有効です。



24P 事故とリタイア

24P1 事故- ケガ

- 1) 事故に遭いケガをした場合、ライダーはPCO(レース管制塔)にできるだけ早く知らせ、PCOが可能な限り迅速に適切な救助手段を送ることができるようにしなければならない。
- 2) **ライダーが、もし気が付いて自分で動くことができるならば:**
 - ・ GPSの2つの青いボタンを同時に押し、Sentinelのアラーム機能を有効にする。そこにやってくる他のライダーや4輪&カミヨンのパイロットらに危険を知らせるためである。
 - ・ Iritrackの赤いボタン押し、PCO(レース管制塔)に事故があったことを知らせる。
 - ・ Iritrackの青いボタンを押して、PCO(レース管制塔)のスタッフと電話で話し、状況を報告する。
IritrackやSmalltrackが動かない、ライダーがPCO(レース管制塔)と通信できない時には、Sarsatの遭難ビーコンの引き金を引く。
- 3) マシンの位置が他のライダーや競技者に危険だと思われる時には、他の競技者に警告するため、マシンの位置から少なくとも50 m手前の適切な場所にライダーのヘルメットを配置する。違反した場合、国際審判の裁量によりペナルティが科せられる。
- 4) ケガ人の出た(出ない場合もある)事故に巻き込まれたライダーは、国際審判から調査を受ける可能性がある。状況によっては、ペナルティが科されたり、場合によっては失格もありうる。
- 5) SSの競技中、4輪/カミヨンと、2輪/クワッドのライダーとの間で事故や言い争い生じた時、2輪/クワッドのライダーは、書面による[Declaration 表明]をライダー連絡担当官に提出する。そして、その書面は同担当官から4輪/カミヨン連絡担当官に渡り、判断を待つことになる。
同様に、4輪/カミヨンの競技者やチームマネージャーは、4輪/カミヨンの連絡担当官に書面による表明を提出することができる。
- 6) ライダーが病気になったり心配な・憂慮すべき健康状態(意識を喪失する、幻覚、倦怠感、高山病、嘔吐など)になった時には、事実を発見したライダーまたは他のカテゴリーの競技者はできるだけ早くあらゆる方法でPCO(レース管制塔)に連絡する義務がある。PCO(レース管制塔)は連絡を受け次第、状況を分析し、必要に応じて必要な介入手段(ヘリやメディカル・カーを送るなど)の適切な措置を講じる。
- 7) 薬の服用
海拔高度の非常に高い所での高山病の為に、ライダーや競技者は、Diamoxやその類似薬を医者処方してもらい、その処方箋を常に携帯しなければならない。オフィシャルや審査官に薬を見られた時に証明できるようにしておく。

24P2 事故ったライダーや競技者に会った時の対処

- 1) 事故に遭ったライダーや競技者に遭遇した時には、ライダーは当然のことながら人道的により適切な救助の手伝いをすべきである。救助が来るまでの時間を最短にすることも重要である。
- 2) 事故を目撃したライダーは、次の順序で他のライダーやパイロットに危険が及ぶのを避け、事故ったライダーをサポートする :
 - ・ まず止まる。
 - ・ GPSの2つの青いボタンを同時に押し、Sentinelのアラーム機能を有効にする。そこにやってくる他のライダーや4輪&カミヨンの競技者らに危険を知らせるためである。
 - ・ 事故ったライダーのIritrackの赤いボタン押し、PCO(レース管制塔)に事故の状況、ケガの状態を報告

する。

- ・ 事故ったライダーのIritrackの青いボタンを押して、PCO(レース管制塔)のスタッフに電話で状況を説明する
- ・ 救助隊、または次のライダー/競技者が到着するのを待つ。
- ・ 事故ったライダーのIritrackの緑色ボタンを押して、自分が立ち去るサインをする。

Iritrackを通してPCO(レース管制塔)と通信することが不可能な時には、事故現場に到着したライダーは、事故ったライダーのSarsatの緊急ビーコンを発信させる。

また、事故ったライダーのSarsatが見つからない時には、事故現場に到着したライダーのSarsatの緊急ビーコンを発信させる。

ルールではSarsatの緊急ビーコンを発信させるとペナルティが科されるが、この場合は例外。

- 3) 事故現場に到着したライダーの停止時間が3分を超える場合、そのライダーのタイムについては、Iritrackの二つの赤いアラートボタンを押した時から緑のボタンを押して再スタートするまでの合計停止時間がその日のSSタイムから差し引かれる。その対象となるのは、最初にストップした2名のライダーのみで、その日のステージのゴールに到着してから1時間以内に、コース・ディレクターにライダーが要請した場合に限る。(第33P5条を参照)

合計停止時間はIritrack やGPS Unik IIで確認できる。

この第24P2条の規定に違反したライダーは、国際審判からのペナルティの対象となる。