

24P3 リタイア、失格

- 1) リタイアする時には、速やかにPCO(レース管制塔)に連絡する 電話番号 : + 33 1 41 33 02 10

この処置は非常に重要で、連絡を怠った場合、その後の主催者が主催するいかなるレースにも参加できなくなる。

また、主催者にリタイアの報告をするという義務を怠った場合、リタイア地点を知らせる信号を送るために必要な処置をしなかったということで、捜索にかかった主催者や地元関係者らの費用がライダーの責任となることがある。この判断は国際審判によって下される。

- 2) マシンの故障によるリタイアの場合、ライダーはその場でカミヨン・バレーに収拾されるのを待つ。もしカミヨン・バレーに出会えなかったら、夜になるのを待ってSarsatのビーコンを発信させ、救助を待つ。ケガや病気の理由もなくSarsatのビーコンを発信させると、ライダーは失格となる。そして主催者がライダーのもとへ駆けつけた費用はライダーの責任となる。

重要:ライダーはリタイアを決めたら直ちに自分の帰国の手配と、マシンや機材の送還に関する手配をする必要がある。

- 1) ビバークに合流できた時には、El Centralの競技者連絡担当官に速やかに会いに行き、アドバイスを仰ぐ。
- 2) ビバークに戻れない場合には、必ずPCO(レース管制塔)に連絡する。

- 3) リタイアした時にライダーは速やかに、ビーコン、Iritrack、Smalltrack、Sentinel、GPS、および関連アクセサリなどをレンタル業者に返還しなければならない。これら業者はビバークの中のMotulブースの周辺のセーフティ・センターに常駐している。

ライダーが動かなくなったマシンをその場に置き去りにする時にも、これらセキュリティ機器を絶対にその場に置き去りにしてはならない。ライダーの責任において回収する。

これらセキュリティ機器の紛失や盗難について主催者はいっさい責任を持たない。

- 4) ステージの一部または全部をヘリコプター、あるいは他の輸送手段でマシンまたはライダーを移送してもらうと失格。リタイアしたライダーは、いかなる状況においても、その日のコースの全部または一部を主催者から移送されることはない。

例外的な状況にある時、コース・ディレクターの同意を得て、主催者はライダーおよび/またはマシンを例外的に輸送することができる。

- 5) 失格になった/リタイアしたライダーはレースを離れるのが当然であり、その際ゼッケンとプレートをはずさなければならない。レース当日または前日にそのコースを走行したりコース上に駐車することは厳禁。この条項を遵守しなかった場合、FMNからそのライダーに対し制裁するよう要請される。

24P4 コースのクローズ

- 1) 2輪&クワッドの最後尾をリタイアしたライダーを拾いながらカミヨン・バレーが走行する。このカミヨン・バレーの通過をもって《コースをクローズ》するという。

基本的にカミヨン・バレーはライダーと故障して動かないマシンを収拾する。が、カミヨン・バレーが必ずしもマシンが故障してストップしている場所を走行できるとは限らない。ライダーはPCO(レース管制塔)に動けなくなった正確な地点を報告する義務がある。また、その後マシンを自分の国に帰還させる責任がある。

- 2) カミヨン・バレーから収拾される前にマシンを置き去りにしたライダーは、それに関して全面的責任を負うことになる。マシンが盗まれたり壊されたりしても、主催者は一切責任を負うことはない。また、マシンの盗難

について、主催者に責任を問うことはできない。

- 3) カミヨン・バレーは《コースをクローズ》しながらライダーたちを收拾して走る。そのカミヨン・バレーに乗るのを拒否したライダーは、カミヨン・バレーのスタッフが差し出す書類にサインし、それ以降の行動はすべて自分の責任で行なわなければならない。

このカミヨン・バレーの乗車を拒否したことから何か起こったとして、主催者にその不服申立てできない。

ただし、ライダーが故障を修理してその日のコースを完走し、ビバークに時間以内に合流できた時には、ライダーは失格にならない。

- 4) カミヨン・バレーはクワッドの移送は行わない。

24P5 マシンの帰還

- 1) リタイアしたライダーは、24P3条に記載されている手順を遵守し、カミヨン・バレーで移送されたマシンをビバークで受け取った後、主催者の帰還サービスを利用することができる。

ル・アーブルから南米に主催者の船輸送サービスを受けたライダーに限り、このサービスの一環であるフランスまでの帰還を無料で利用できる。

リタイアしたマシンをフランスでどうやって回収するかは、主催者から情報をもらう。

このサービスはエントリーフィに含まれているもので、ライダーが特に指定しない限り、このサービスは自動的に実行される。(＝ライダーが自分で指定しないと、自動的にフランスのル・アーブルに送られてしまう)

主催者は船輸送中、マシンに細心の注意を払うように努めるが、受取場所に到着した際のマシンの状態について確約はできない。それに対するクレームも受けない。主催者は、輸送されたマシンやトランクに関して到着時の状態、および盗難に関する一切の責任を負わない。

- 2) 主催者は様々な手段を尽くしてリタイアしたライダー、マシンの回収に努めているが、それでもコース上に残されたマシンが見つけれず、ラリーの間に戻されないことが往々にして起こる。しかし、通過国の主催者の関係者の熱心な捜索作業のおかげで、これらマシンはラリーの後にフランスに送還されている。送還時期は非常に不確定だが、このようにして帰還するマシンが見つかった時は、主催者はライダーに引き取りの条件を事前に連絡する。

こうしたマシンの帰還に対し、いかなる場合でも主催者はマシンおよび付属品の損傷・損失に対して一切責任を負うことはできない。

24P6 全破損・一部破損したマシン

事故などによりマシンが燃えたり壊れたりして持ち帰ることができない場合、ライダーは地元警察または税関に申請書を提出する。車両遺棄申請書には、事故の状況、車検番号、ゼッケン、ライダーの氏名・住所・電話、現場の承認のサインなどを記入する。コピーを一部主催者に提出する。その後、ライダーは主催者の元に行き、次の手順を覚えてもらう。

マシンはペルーの乗船港までライダーが自走するか、地元業者に陸送などで届けるか、地元警察から、マシンの状態により再輸出できるかどうか、または破棄するか、一時輸入の取り消しが正当であるかどうかの判断を仰ぐ。帰還する為の追加の費用はすべてライダーの負担となる。

現地の道交法に違反し、罰金を市は割らなかつたり、マシンやライダーの拘束などの制裁に違反した場合、そのライダーに対してFMNからの制裁が下される。

破損マシンが陸送されて到着した場合、ライダーは主催者の元に行き、次の手順を覚えてもらう。

25P ライダーの運転マナー

25P1 GPSのSETINEL機能

1) GPSのSentinelは、追い越しされる競技者に追い越ししようとしている者がいることを警告するシステムであり、安全に追い越しができるよう、全競技者に常時作動できるようにしておかなければならない。

2) GPSのSentinelはマシンのバッテリーに直結して、バッテリー切れにならないようにし、ステージ中作動できるようにしておかなければならない。

GPSのSentinelをスイッチオンにしておくのはライダーの責任であり、作動していないのが見つかった場合以下のペナルティ。

- ・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時間のペナルティ
- ・それ以外のライダーに対しては**300€のペナルティ**。

3) 4輪/カミオンが追い越しにかかったら、ライダーは速やかに追い越しできるようマシンを路肩に寄せる。SSの中、追い越しの競技者が近づいてある距離以内に入ると警笛音が激しく鳴る。追い越しを譲らないライダーはペナルティの対象となり、国際審判から下記のペナルティを科される。

- ・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時間のペナルティ
- ・それ以外のライダーに対しては**300€のペナルティ**。

4) 追い越しに関する係争が起きた場合、関係当事者双方からの審問の後、国際審判から判断を下される。この判断に対し、状況に応じて、追加のペナルティ(時間または罰金)が科されることがある。特により上位につけている違反チームのライダーに対してそのペナルティが科される。

5) 抗議は、違反の通知を受けた30分以内に書面で申請する。コース・ディレクターはSentinelのデータをダウンロードする。

25P2 ライダーのマナー

1) 一般規則

a) ライダーは、常に下記に敬意を持って行動しなければならない。**違反者に対しては500€のペナルティ**。

- ・ 通過国の地元警察や地元の人々。
- ・ 他のライダー/競技者
- ・ 主催者のスタッフ。

b) 礼儀をわきまえない行動や、不正、スポーツ精神に反する行動、他の競技者との平等に対応する義務に違反したりした者、大会前・大会中に他の競技者らに安全上のトラブルを招くような行為をしてはいけない。当大会の競技レギュレーションに従って、国際審判からペナルティが科され、最悪失格もある。

抗議をしても言い渡された失格は直ちに実行され、時に、主催者が違反ライダーに(次以降の大会への)参加拒否、あるいはスタートを拒否を言い渡すこともある。

c) 安全上の理由から、大会中パブリック・ゾーンで、火を遣ったり、危険な操縦などのマシンを使つてのパフォーマンスを行うことは禁止されている。

2) マシンのリセール・譲渡は禁止

リタイアした時、ライダー、チームマネージャー、マシンのオーナー、またはチームの他のメンバーが、ダカール・ラリーに使ったマシンを通過国で売却または販売することは固く禁じられている。

地元の道交法に違反し罰金、ライダー/マシンの拘束などの制裁に対し、対処しなかったライダーは向こう

5年間の大会への参加を拒否される。

3) 税関手続き(全カテゴリーの競技者が必須のステップ)

a) パッキングリスト

・どのカテゴリーでエントリーするにも、競技者、アシスタント・クルーはそれぞれのエントリーする車両に対し「パッキングリスト」を準備する。

同書類は車両を一時的に輸入するための公式かつ必須の文書である。

「パッキングリスト」には車両だけでなく、帯同するスペアパーツや消耗品なども記載する。

・「パッキングリスト」は、ル・アーブルの乗船時、あるいは車検・書類審査の際に主催者にコピーを提出する。ライダーは常時、携帯する。

・国境を超える時に「パッキングリスト」を提示する。これがないと国境を超えることはできない。

「パッキングリスト」は、主催者の輸送船でヨーロッパから出発する時と、ペルーから帰還する時とで厳密に同一のままでなければならない。

自走して他の国々を通過しペルーに入国したライダーには、出発した国へ帰還させる時には「パッキングリスト」に“大会終了”のスタンプが押される。

b) スペアパーツの輸送

国境を超える際、あるいはペルーを出港する際に、通関手続きを遵守し、問題なく速やかに手続きできるよう、オリジナル「パッキングリスト」に記載されているマシンとスペアパーツを帯同している必要がある。

したがって、持ち込んだすべてのパーツを遺棄・リセール・譲渡することはできない。

当規則に違反したチームあるいはライダーは、現地道交法の違反(罰金、マシンやライダーの差し押さえなど)に加えて、パーツごとに500€(例えばタイヤ1本につき 500€)のペナルティが科される。

繰り返し違反した者はペナルティの対象となり、最悪除外させられることがある。

c) リタイヤの際の手続き

アシスタント・カーがリタイヤした場合、そのクルーはアシスタント・カー規則の第A15.2条の規定により、遅滞なく税関と競技者連絡担当官にリタイヤ通知をしなければならない。リタイヤしたアシスタント・カーの位置、状態、ペルーの港まで陸送してル・アーブル(または自国へ)輸送する業者などについて、主催者に報告する。

4) 保護地区などのデリケートな地域の走行の仕方

a) 農地、森林、人口の密集している地域や、考古学的・文化的な意味で地域保護に取り組んでいる区域では、より一層の安全で慎重な走り、ロードブック通りに走行することが不可欠である。

これらの地域では、農地や森林、果樹園、湿地などをショートカットすることは禁止されている。

・ 1回目の違反: 罰金 1,000€+ 15分のペナルティ、


・ 繰り返し違反した場合 : 失格。

b) 走行コース沿いの囲い地ではフェンスゲートを壊さないよう気を付ける。現場に監視員がいる。

・ 1回目の違反: 罰金1,000€+ 15分のペナルティ、

・ 繰り返し違反した場合 : 失格。

e) こうしたデリケートな地域はロード・ブックに **ZONES SENSIBLES**と記され、前日のブリーフィングで注意を喚起されたり、ブリーフィング・リポートで掲載されたりする。現場には杭が打たれ、ビニールテープで囲われている。

d)  このZones Sensiblesのロゴがロードブックに記載される(第17P1条および別紙8)。

 P43 のロゴ

Zones Sensiblesのルールに違反すると :

- ・ 1回目の違反: 罰金1,000€+ 15分のペナルティ、
- ・ 繰り返し違反した場合 : 失格。

監視員や偵察員、警察官はZONES SENSIBLESの中で監視し、違反した競技者を停止させ、マシンをストップさせたり押収することができる。

25P3 衛星電話/ GSM /デジタルタブレット/ GPSウォッチ

- 1) セキュリティ上の理由から、イリジウム衛星電話および/またはGSMの持ち込みはOK。

スマートフォンに地図や位置情報のアプリが無ければ、スマートフォンの使用はOK。予告なしにチェックが行われる。電話機(スマホ)をライダーの見えるところに固定するのは禁止。

タブレットやGPSウォッチの持ち込み・使用は厳禁。

違反をすると、第25P7.7条に規定するペナルティが科せられる。

注意: ネットワークの受信状態が場所によっては非常に弱くなることがある。その為イリジウム衛星電話を帯同するよう推奨する。

- 2) ライダー書類審査の時に、持ち込む通信機器の全部のSIMカードの番号を申告する。

- 3) SSを走行中は、電話(スマホ)はオフのままではなければならない。

例外的な問題が発生した時だけ電話を使用することができる: マシンが事故、故障した、リタイヤ知らせる時だけ、停止して電話することができる。

電話する前にライダーはIritrackでPCO(レース管制塔)に接続し、自分(マシン)の状況を報告する。

- 4) 電話(スマホ)は、リエゾンでマシンがストップした時にも使用できる。

- 5) SSの中では、SMSやMMSなどいかなる媒体を使って情報やデータを送信することはできない。

すべての機器(データケーブル、赤外線リンク、Blue Tooth、Wifiなど)は厳禁。

- 6) 音声モードのみ使用OK。

- 7) 上記に対する違反はペナルティの対象となり、最悪失格もありうる。

25P4 無線と情報伝達

- 1) 以下のアンテナの装着はOK。

・ 主催者の指定業者が提供するシングル・レース用GPS。

・ 主催者の指定業者が提供するIritrackとイリジウム。

その他のスタンダードC、D+、M、mini M、Argos、無線、電話など、エアリアル延長コードはリンクする・しないにかかわらず厳禁。違反は失格もありうる。

- 2) 無線機

ビバークの中に限り、単一周波で作動するトランシーバーの使用はOK。

それらトランシーバーは主催者の指定業者(Astrium)から供給されたもの、そうでない場合には、通過国の当局から認可を得たもので使用する周波数が主催者が届けられたものに限られる。

- 3) サテライトによるリンク

Iritrack、Smalltrack、遭難ビーコン以外の、レース用マシンや競技車両と外部基地または他の車両との間のサテライトによるリンクまたはその他のリンクは厳禁。

- 4) データ

Iritrack、Smalltrack、Sentinelを除く、車両の追跡やマシンのフリートの管理を可能にするすべてのデータ伝送システムは厳禁。

25P5 IRITRACK / SMALLTRACK イリトラックとスマルトラック

- 1) IritrackとSmalltrackはサテライトを使ってマシンの追従を可能にするシステムで、主催者の指定業者から提供され、すべてのライダー/競技者に装着が義務付けられている。

IritrackとSmalltrackアラームと警告は自動的に、またはIritrackは手動でオフにすることができる。

a) 自動モード

- ・ 激しい衝撃(減速度計)が続いて3分間停止すると、自動的に警報が鳴る
- ・ 異常な傾斜(傾斜計)が続いて3分間停止すると、自動的に警報が鳴る

b) マニュアル・モード

- ・ 青のボタン : PCO(レース管制塔)の呼び出し
- ・ 赤のボタン : ケガを伴う事故
- ・ 緑のボタン : ケガやマシンに異常がない事故

c) 長時間マシンが停止していたり、何か異常が見られた時、PCO(レース管制塔)はライダーや競技者に電話で状況を尋ねてくることがある。

- 2) ラリー期間中、ライダーは自分のIritrackとSmalltrackがしっかり機能するよう管理する責任がある。どのステージでも、電源が供給され、アンテナに接続され、常にコネクタされ、これらはきちんと作動していなければならない。これら機器を紛失したり、壊したり、スイッチオフにしていたなどの不正が見つかったら、国際審判からペナルティ、最悪失格を言い渡される。
- 3) IritrackとSmalltrackを装着する場所は、これら機材の本質的な機能を邪魔することなく、マシンが故障しても支障が無い所ではなければならない。車検の際にIritrackまたはSmalltrackが、主催者または主催者の指定業者の推奨するようにマシンに装着されていない場合、修正するよう指導を受ける。修正できないマシンはレースのスタートを拒否される。
- 4) リエゾンのスタートのTCでIritrackやSmalltrackが機能しないライダーは、スタートを拒否される。30分以内に修正できればペナルティは無いが、この制限時間を超えるとペナルティが科される。ライダーは、IritrackまたはSmalltrackがマニュアル通りにセットされるまでスタートできない。
- 5) Iritrackと同時にSmalltrackが故障した場合、主催者からストップするよう指示され、どちらか一つが常に作動するよう修理しなければならない。

25P6 オンボードカメラ(付録6 - テクニカル・データシートを参照)

- 1) ライダーは主催者から、次のGoProカメラをマシンに装着するよう求められることがあり、それを承諾する義務がある。

- ・ サイズ : 42 x 60 x 30 mm
- ・ 重量 : バッテリーとボディ併せて179g

- 2) カメラは、セキュリティ・パラメータを変更することなく、吸盤またはその他の方法でマシンに装着できる。GoProをチェストハーネスなどを使ってライダーのボディに装着すると、主観的な動画を撮ることができる。ヘルメットにGo Proをマウントを使ったり直接装着するのは厳禁。

- ・ 一回目の違反 : 警告のみ

・2回目の違反 :ペナルティ 5分

GoProカメラの装着は一時的にマシンに装着を求められるもので、装着を拒否すると、スタートを拒否される。

- 3) ライダーは、GoProを装着した技術者の指示通りにカメラを作動させる。カメラは、ステージの中ずっと電源とアンテナに接続された状態でずっと作動する。
- 4) GoProをライダーが紛失したり、壊したり、スイッチオフにしていたり、その他不正な取り扱いをしたりすると、国際審判からの裁量でペナルティが科される。最悪失格もありうる。

26P 踏査とコースのオープン

26P1 踏査

- 1) 主催者の踏査チームは、コースが全カテゴリーの競技車の走行に問題ないかどうか確認する。
- 2) 踏査チームは、クロスカントリー・ラリーの経験が豊富なスタッフで構成される。

26P2 コースのオープン

- 1) 主催者は、ダカール・ラリーが通過する2,3日前にコース全体を自走して確認する踏査チーム1隊を派遣する。
- 2) コースのオープンを担当する車両は、FIAの「コースの踏査と、コースのオープンに関するノート」に沿った装備をする。

27P アシスタンスと給油

27P1 一般規則

- 1) SSでは、当レギュレーションで許可されている以外のアシスタンスは一切してはいけない。ただし競技中のライダーまたは競技者からのアシスタンスはOK。
- 2) SSでは、アシスタント・カーからのアシスタンスは厳禁。
ラリー中、アシスタント・カーからのアシスタンスは、登録した競技車両にのみ、ピバークなどの特定区域でのみ行うことができる。
- 3) アシスタント・チームは、主催者から渡されるロード・ブックどおり、リエゾンを走行してアシスタンス区域に移動する。ロード・ブックの指示を厳守する。
- 4) アシスタンスの規則に違反すると、ペナルティが科され、最悪失格もありうる。アシスタントを受けたライダーは、車両と人いずれにしても受けたアシスタンスに対し共同で責任を負うことになる。
- 5) アシスタント・カーの犯した違反の度合いにより、アシスタント・カーや輸送しているパーツや機材を一時的/試合終了時まで押収されることがある。

27P2 2輪&クワッドのマラソンステージ

マラソンステージはアシスタント・カーとアシスタント・クルーからのサポートが受けられない連続2日間のステージ。外部の者からのアシスタンスは厳禁。

マラソンステージのピバークは、スタジアムや体育館といった囲まれた場所で、主催者が設定する。

以下はレギュレーションの追加条項に明記される :

- 1) マラソンステージの初日にはスタート順位の再配置リクエストはできない。

2) スペアタイヤのマーキング

マラソンステージの前日、ライダーまたはアシスタント・クルーが、セーフティ・センターの近くのエリアにタイヤ&ホイールを持って行き、オフィシャルからマーキングしてもらう。そのマーキングする場所については、前日のブリーフィングで主催者から指示がある。

- ・ マラソンステージの前日、マーキングする時間ハ： ビバークに入ってから3時間以内、15:00～22:30.
- ・ 21:00前に到着したライダーは、22:30までにマーキングをしてもらえる
- ・ 21:00以降に到着したライダーは、04:30までにマーキングをしてもらえる
- ・ マラソンステージが休息日の翌日に行われる時： マーキングは休息日の11:00～13:00に行われる。

これらの時間を守らないと、200€のペナルティ。

マラソンステージの2日間は、どのような理由でも、マーキングの無いタイヤ&ホイールに交換することはできない。違反すると、「禁止アシスタンス」に対するペナルティが適用される。

3) マラソンステージの1日目の夜は、スポーティブ・ペナルティのみが科される。

マラソンステージで発生したその他のペナルティは、マラソンステージの2日目に科される。

4) ビバークでは、ライダーは主催者が設置したワークショップ・カミオンを自由に利用できる： エアー、水、ベーシック工具（ドライバー各種、スパナ、ペンチ、のこぎり、木槌…etc）他溶接道具各種。また要望に応じて、エンジンオイル、フォークオイル、WD40も利用できる。

5) マラソンステージでは、主催者がセレクト&認定した専属カメラマン（一人またはグループ）が、オフィシャルの監督下、ビバークや一部の区域に入って撮影することがある。

27P3 認可されているアシスタンス

1) アシスタント・カーと正式にエントリーした競技者やアシスタント・クルーが車に積んで移送できるアシスタント機材の重量は、国際道交法で認可されている範囲となる。

2) 以下のアシスタンスはOK。

a) SS中：

- ・ 競技続行中の4輪やカミヨンの競技者、ライダーからのアシスタンス。
- ・ SSのゴールがクローズした後、主催者に事前にことわって： アシスタント・カーからのアシスタンス

b) リエゾン上では

- ・ 競技続行中の4輪やカミヨンの競技者、ライダーからのアシスタンス
- ・ アシスタント・カーのコースと競技車両のコースが同じ時：アシスタント・カーからのアシスタンス、ただしアシスタント・カーからの給油（ガソリン・ディーゼル）は厳禁。

c) ステージのゴールの後から次のステージのスタートまで（ビバークで）

- ・ 競技続行中の4輪やカミヨンの競技者、ライダーからのアシスタンス、
- ・ アシスタント・カーからのアシスタンス

正規にエントリーしているアシスタント・クルーは、ビバークから半径30km以内で、競技車両を自由に外に出し、給油、洗車、テスト走行を行うことができる。その時IritrackとSmalltrackはスイッチオンにしておくことをわすれないように。

d) SSスタート後、ビバークで

- ・ マシンがSSをスタートした後ビバークに戻った場合、c)の条件下でアシスタンスが許可される。ただし、ラリーのコース上を逆走することは禁止されているので注意すること。

- ・ ピストが一本しか無い時のビバークへの逆走は厳禁。違反者は失格。
- ・ オフロードでは安全上、逆走できない。轍から離れてビバークへ戻るのOKでペナルティは無い。

e) アシスタンス許可のゾーン内では

ロード・ブックに記載されているアシスタンス許可ゾーン内ではアシスタンスOK。

3) 休息日

休息日のみ、タイヤを一時的に輸入することが許可される。2018年12月1日までに、ライダーはその詳細なリストを競技者サービスに送付しなければならない。タイヤの届け先はビバークの外であること。

いかなる状況にあっても、この一時輸入によってオリジナルのパッキングリストを変更することはできない。従って、使用済みタイヤは本国に送り返されなければならない、ペルー国内に残したり、リセールすることはできない。このルールに違反したライダーまたはチームは、向こう5年間当大会の出場を拒否される。

27P4 禁止アシスタンスのペナルティ

競技続行中の4輪やカミヨンの競技者、ライダーからのアシスタンスやけん引はOKでペナルティ無しだが、それ以外の人や車両からのアシスタンス・牽引は、失格。

- 1) コースの上やビバークに、アシスタンスに違反していないかどうかをチェックする専門のチームが主催者によって配置されている。
- 2) アシスタントとして登録していない人・車からのサポートを受けると、以下のペナルティ。
 - ・ 1回目の違反：関係した人・車両は参加料の50%の罰金を支払い、コースから離脱する。
 - ・ SSの中でこの違反をした場合：国際審判の裁量により最大6時間のペナルティ。
 - ・ リエゾンの中でこの違反をした場合、：国際審判の裁量により最大3時間のペナルティ。
 - ・ 繰り返し違反したライダー：どのような場合でも失格。
- 3) アシスタントとして認可されていない人・アシスタント・カーとして登録していない車がリエゾンの中、アシスタントできる区域とされていないSSのスタートやゴールに入っていた場合、以下のペナルティが科される。
 - ・ 1回目の違反:関係したライダーがペナルティを受ける。
 - ・ SSの中でこの違反をした場合：国際審判の裁量により最大6時間のペナルティ。
 - ・ リエゾンの中でこの違反をした場合：国際審判の裁量により最大3時間のペナルティ。
 - ・ 繰り返し違反したライダー・アシスタント・クルー/カー：失格。
- 4) ステージ上に機材を置いておく、または飛行機などから投下すると、6時間のペナルティ～失格。
- 5) ビバークの外、またはビバーク外の囲い地の中でのサポートは厳禁、6時間のペナルティ～失格。繰り返し違反したものは即失格。テントは囲い地とはみなされない。
- 6) ライダーにパネルを使ったり、他の方法で情報を知らせるのは禁止。違反した場合、関係するライダーに3時間のペナルティ+500€の罰金。
- 7) ラリーのコース上で4輪、2輪、クワッド、カミヨン、飛行機、ヘリコプターなどによる輸送は禁止。また、公式・非公式にかかわらず数日前から当日にかけて競技車の上を飛行するのは禁止。競技続行中の競技者と何らかのリンクを持っている人の車に乗せてもらうのは禁止。これらが発覚すると即失格。
- 8) 主催者に登録していない空からの支援は禁止、違反には6時間のペナルティ～失格。繰り返し違反者は失格。

27P5 ダカール・ラリーのチーム・マネージャー

チーム・マネージャーは、エントリー申請するにあたって主催者スポーツ部宛てに書類を提出する。紙面には出場台数、アシスタント・カー台数とそれら車両の詳細、カテゴリーを明記する。

チーム・マネージャーとしてエントリー申し込めた者の承認・不可の判断の主権は主催者が持つ。第3P36条の「Dakar Team Manager」の定義を参照のこと。

承認されるのは申し込めた者だけであり、譲渡することはできない。

- a) ダカール・ラリーのチーム・マネージャーは車検&書類審査の間に行われるチーム・マネージャーブリーフィング、1月6日リマの全体ブリーフィング、ビバークで毎日行われるブリーフィングに参加しなければならない。
- b) いかなる場合も、チーム・マネージャーの認定は、FIM規則で定義されているようなスポーツ的価値しか持たない。
- c) SSのゴールがビバークから50km以内に設定されている場合、ダカール・ラリーのチーム・マネージャーはSSのゴールに行くことが許可される。その際マシンへのアシストは厳禁。またマシンの工具、パーツなどをライダーに届けることは厳禁。
- d) チーム・マネージャーはいかなる場合でも、SSのコースの中に入ることはできない。コース・ディレクターの許可があった場合は例外。違反した場合、アシストを受けたライダーはペナルティ、最悪失格となる。
- e) 書類審査の2輪の手続きスタンドで、チーム・マネージャーは、ライダー、マシン、アシスタンス・カテゴリーのクルーと車両のリストを確認し、署名する。コース・ディレクターが書類などを判断の上、エントリーを認可する。

27P6 エア・クルー

ごく限られたシートだがエントリーフィーを支払うことで、チームのクルーが主催者の移動用飛行機に同乗・移動することができる。

エア・クルーのメンバーは工具やスペアパーツを持ち運ぶことはできない。違反が発覚した場合、アシストを受けたライダーはペナルティ、最悪失格となる。

一つのチームで数名エア・クルーのエントリーも可能。またエア・チームでエントリーした場合、同じチームの中のメンバーが交代でシートを使うことも可能。不可抗力が主催者によって正式に判断され指摘された場合を除き、大会中、このエア・クルーのエントリー者の名前の変更は不可。

エア・クルーのエントリー申込は下記の競技者サービスまで。締め切りは2018年9月30日までに必着。

Service Compétiteurs Dakar

Tél : +33 (0)1.41.33.14.60 Fax : +33 (0)1.41.33.14.69

E-mail : concurrents@dakar.com

27P7 燃料、給油、航行距離

1) 燃料

- a) ライダーは一般道路上の石油小売り業者によって販売されている「商業用燃料」を使用しなければならない。従って、燃料は最大オクタン価98までの使用が可能、市販のオクタン価を増加しない潤滑油以外の

添加はできない。空気だけを燃料と混ぜることはOK。

- b) 主催者が提供する燃料のオクタン価は ペルー国内 :98
ロード・ブックに記載された主催者推奨スタンドのみ、上記のオクタン価レベルを保証する。
- c) 特殊燃料の使用は厳禁。違反者にはペナルティ、最悪失格もありうる。燃料チェックは頻繁に行われる。

2) 航行距離

各ライダーは自分のマシンの航行距離を管理する責任がある。

地形の性質にかかわらず、いかなる状況においても、自分のマシンが最低250 kmを走行できない場合、主催者からスタートを反対されても反論できない。

安全の為、+10%、すなわち275kmの航行距離が不可欠である。

3) SS中の給油

給油についてはライダーに全責任がある。

SS中では給油するのに15分間のニュートラリゼーション(競技のタイムを計測しない期間)が与えられる。

給油の際にはエンジンをストップする。

給油地点の前にはCPがあり、そこでタイムカードに時間を記入してもらった後、ライダーはマシンと共に給油カミヨンの所に行く。給油はCPIに到着した順に行われる。

給油してもらった後、ライダーはニュートラリゼーション・コントロールで、タイムカードを受け取る。そこで、スタート・タイムが知らされる。

給油の間、外部からマシンへのアシスタンスは厳禁。違反者には国際審判によってペナルティ、最悪失格。ただし、競技続行中の2輪&クワッドのライダーからのアシスタンスはOK。

SS中、またはビバークでドラム缶からライダーに供給される無鉛95の燃料はエントリーフィに含まれている。

4) リエゾン中、またはビバークでの給油

a) リエゾンや町中を通過するステージ、または町中に設置されたビバークでは、ライダーはガソリンスタンドからスーパー95または98を給油する。その際燃料代は自己負担。ロードブックに記載された主催者推薦のガソリンスタンドで購入するよう強く推奨する。

b) ビバークの傍にガソリンスタンドがない場合、主催者はビバークにドラム缶で燃料を持ち込み、配給する。この燃料費はエントリーフィに含まれる。

5) ビバークの中の給油ゾーン

安全上および環境上の理由により、ビバークの中では主催者が特定したゾーンで指定された方法で、給油を受けなければならない。この条項に従わなかった場合失格となる。

28P 保険

28P1 アシスタンス・帰還

以下のような場合には、主催者が提携している保険会社Groupamaの子会社であるMUTUAIDEIに保険でカバーされる。

- ・ ラリーの医療チームにより競技の続行が不可能、けが・病気の競技者



- ・ 出場者本人の入院、または死亡、出場者の家族の死亡
- ・ 訴訟の追行行為
- ・ 精神的トラウマ

注意：競技者の方々へ

4,500 円を超える医療費をカバーしてもらうには、最低30,000円を保証する医療保険に加入し、かつ保険会社が自動車レースに参加することを承認しているかどうか確認することが求められる。

注意：アシスタンス・カテゴリー、その他でエントリーした方々へ

4,500 円を超える医療費をカバーしてもらうには、保険会社が自動車レースに参加することを承認していることを確認するよう強く推奨する。

この「医療費保障」(ラリー中、または国外で発生した事故に起因する医療費や入院費の払い戻し)は、エントリーが自分で選んだ保険会社、もしくは車検&書類審査の際に加入手続きをすることができる。詳細は www.dakar.com からアクセスする。

「医療費」保険は、必要に応じた個人用傷害保険と組み合わせることができる。保証の実施を容易にするために書類審査の際に保険会社の連絡先など医療チームに登録する。

(P52~P59 保険の項 省略)

29P タイムカード

- 1) タイムカードとはTC(タイムコントロール)で通過した時間を記入(刻印)してもらうカードのこと。
ライダーはステージの開始時にその日のSSやリエゾンの目標チェックインタイム、タイムリミットが記載されたタイムカードを受け取る。
タイムカードは各ステージのゴールで担当官に渡し、次のステージの開始時に新しいタイムカードがもらう。
ライダーは自分のタイムカードをしっかりと管理する責任がある。
- 2) タイムカードを修正・改ざんすると失格。コントロール担当官からタイムカードに手書きで注意書きされている場合は例外。
- 3) 各TC(タイムコントロール)でタイムカードを提出し、時間を刻印または記入してもらうのはライダーの責任である。タイムカードに時間を刻印または記入できるのはコントロール担当官だけである。
- 4) ライダーは、タイムカードに指示されているTC(タイムコントロール)を順番通りにすべて通過し記入を受けなければならない。TC(タイムコントロール)通過の刻印(または記入)の無いもの、タイムカードを提出できなかった場合はペナルティが科され、最悪失格もありうる。
- 5) タイムカードを紛失、またはスタートTC(タイムコントロール)で担当官からタイムカードを受け取らなかった場合、5分のペナルティ、その日の総合タイムに科される。
- 6) TC(タイムコントロール)やCP(チェックポイント)では担当官が、ライダーが到着すると即座にポシェットからカードを取り出して記入作業を行う。担当官がカードを容易に取り出せるよう、タイムカードをマジックテープで開閉できるポーチを燃料タンクに取り付けておく。それができない場合、メインタンクの固定された場所に置いておく。規定場所にポシェットがないと、担当官は他の場所を探したりしないのでライダーはタイムを失うこととなる。

30P コントロール・ゾーン

- 1) TC(タイム・コントロール)、SSのゴールとスタート、CP(チェックポイント)を行う場所すべてをコントロール・ゾーンと呼ぶ。
- 2) コントロール・ゾーンでは以下のパネルが2枚ずつ立ててある。
 - ・ コントロール・ゾーン開始 : 黄色地のパネル。
 - ・ そこから約100m先にCP(チェック・ポイント)、赤地のパネル
 - ・ さらに約100 m先にコントロール・ゾーンの終点、ベージュ地に黒斜め線3本のパネル。
- 3) コントロール・ゾーンは、ライダーがゾーンに入らなくても掲示時間が見られるように設置される。ゾーンの最大幅は15 m、ゾーンの中はCPゾーンを除きすべて一方方向である。
- 4) コントロール・ゾーンをロード・ブックに記載された進行方向から逆進入するのは厳禁。既にタイムチェックを受けたのに、コントロール・ゾーンに再び入るのは禁止。
 - ・ 違反 1 回目 : 10 分のペナルティ
 - ・ 再発 1 回目 : 1 時間のペナルティ
 - ・ 再発 2 回目 : 失格。事前認知されていた場合は既定のペナルティ。
- 5) オフィシャル・タイムはGPSタイムである。

目標チェックインタイム内に到着するのはライダーの責任である。その判断となるのはタイム・コントロールにあるテーブルの上に置かれた時計の時間である。

ラリー・タイムは、ペルー時間でGMTからマイナス5時間。
- 6) 通過チェックスタンドは、最初のライダーの到着想定タイムの30分前からオープンする。コース・ディレクターから特別な指示がない限り、CP(チェックポイント)は、最後のライダーの想定タイムの1時間後にクローズする。

SSスタートあるいはSSゴールのTC(タイム・コントロール)では、<最後のライダーの通過タイム+1時間>、あるいは<最後のライダーの最大許容時間+1時間>にクローズする。
- 7) ライダーは、各通過チェックスタンドでチーフ担当官の指示に従うことが義務付けられている。違反者はペナルティ、最悪失格。それぞれのスタンドにはコントロール担当官が立ち会うことが義務付けられており、国際審判はこのチーフ担当官の手書きの文書によって判断する。
- 8) コントロール・ゾーンの中でマシンを発車させるのにスターターを使うのはOK。自力でスタートするのが原則だが、競技続行中のライダーまたは競技者からのアシストを受けてマシンを押しもらったりけん引してもらったりして移動するのはOK。またコースがアシスタント・カーと同じコースの時、アシスタント・カーやクルーから押しもらったりけん引してもらって移動するのはOK。
- 9) セキュリティ上の理由から、コントロール・ゾーンのコントロール・パネル間の距離が変更されることがある。

31P TC(タイム・コントロール)

31P1 一般規則

- 1) TC(タイム・コントロール)では、ライダーがタイムカードを担当官に手渡した瞬間の時間を、コントロール担当官がタイムカードに記入(刻印)する。タイムカードの記入(刻印)は、ライダーとマシンが共にタイム・コントロール・テーブルの前にいる時に限られる。(=ライダーだけ、またはマシンだけではタイムカードに記入してもらえない)

- 2) コントロール・ゾーン開始の黄色パネルをマシンが通過した瞬間からTC(タイム・コントロール)の手順が始まる。
- 3) コントロール・ゾーン開始からコントロール担当官のところまで、ライダーは停車、故意にペースを落としたりしてはいけない。ライダーはコントロール・ゾーン内には、タイムカード記入、テクニカル・チェック、GPSチェックに必要な時間だけしか留まることができない。
- 4) コントロール・ゾーンに目標チェックインタイムより早く到着してもペナルティは科されない。
- 5) リエゾンでは、目標チェックインタイム＝<リエゾンのスタート時間+リエゾンの目標チェックインタイム>、00. 01～24. 00というように表記される。
- 6) リエゾンでは、目標チェックインタイム内にタイムカードを担当官に提出すればペナルティは科されない。タイムカードに18h58と記入された場合、ライダーは18:58:00～18:58:59にタイム・チェックをもらったことになる
- 7) <SSのスタート地点>＝<リエゾンの終点>をツインド・タイム・コントロールという。
- 8) TC(タイム・コントロール)では、目標チェックインタイムより早く到着するとペナルティ。1分早く到着すると1分というように、到着したタイムに対して科される。
- 9) SSのゴールのタイムは秒単位で測る。
- 10) ステージのゴールのTC(タイム・コントロール)、パルクフェルメではペナルティ無しで事前にチェックインできる。
- 11) 失格までの時間やタイムリミットについては大会レギュレーションに記載されているが、国際審判はコース事情などにより、コース・ディレクターの提案でいつでも規定変更できる。そうした変更は競技者にはできるだけ速やかに連絡される。失格、タイムリミット超過に対するペナルティは、ステージが終わる時に通達される。
- 12) <SSのスタート位置>＝<ステージのスタート位置>の時、<SSのスタート時間>＝<ステージのスタート時間>である。
- 13) SSのゴールでは、ストップポイントとTC(タイム・コントロール)が同位置にある。
- 14) SSのスタートの後にTC(タイム・コントロール)が無い場合、タイムカードに刻印されたタイムはTC(タイム・コントロール)に到着した時間と次のセクターのスタート時間の両方のタイムとなる。

31P2 ステージのスタートTCに遅れる

ステージのスタートに遅れた場合、遅延1分に対し1分のペナルティ。

許容時間は最後のライダー、またはクワッドのライダーの通過時間から30分まで。

スタート地点の担当官から、遅れたライダーに新たなスタート順位とタイムが渡される。

スタート地点の担当官から渡されたこのスタート順位シートは、正式な文書と見なされ、毎朝スタートする時に担当官が手にしている前夜の順位表と交代される。TCの遅刻は担当官責任者が規定の枠内に分、時間を記入する。係争の際はこの手書きの書類が使われることがある、

31P3 SSのスタートTCに遅れる

SSのスタートに遅れると、遅延1分に対し1分のペナルティ。

許容時間は最後のライダー、またはクワッドのライダーの通過時間から30分まで。

担当官責任者から、スタート地点の担当官から、遅れたライダーに新たなスタート順位とタイムが渡される。

2輪&クワッドと4輪&カミヨンのコースが別々のステージのスタート、またはSSのスタートの場合、スタート時間に1時間遅れたものは失格。

31P4 タイムリミットと目標チェックインタイム

- 1) リエゾンでは目標チェックインタイムが設定される。
この目標チェックインタイムから到着が早過ぎても、遅くてもペナルティの対象となり、1分につき1分のペナルティが科される。ただし、ビバークのTCでは目標チェックインタイムの前に到着してもペナルティは無い。
- 2) SSでは実際に走行した時間がそのままタイムとしてリザルトに計算される。SSではタイムリミットがあり、遅れると固定ペナルティが科される。このペナルティの手順は31P5条を参照のこと。ゴールタイムは秒単位で計測される。
- 3) 目標チェックインタイム、タイムリミット、スタート順、スタートの間隔、CPやTCのクローズ時間が記載されたラリー行程表(Timing)は書類審査の際に渡される。

31P5 タイムリミットまでにステージのゴールTCに到着できないとき

- 1) ステージのゴールTCにタイムリミットまでに到着できないと、1分につき1分のペナルティが科される。実走タイムが計測不可能な時には、<最大タイム+固定ペナルティ>が科される。
- 2) ビバークのTCに規定タイムを超過してライダーが到着すると、“Late Arrivall”のタイムカードが渡される。ライダーは、セーフティ・センターと医療チームからサインをもらい、PCO(レース管制塔)からロード・ブックの修正許可をもらう。
ライダーは翌(日)リエゾンのTCに行き、ステージのバイク担当官からスタートが許可か、スタートできないか判定をもらう。
いずれにせよ、2輪&クワッドの最終出発者から30分が過ぎたら、ライダーはスタートすることはできない。ステージやSSのスタートが4輪&カミヨン部門と別々の場合、その時間は1時間になる。
- 3) これらの条件下で次のステージのスタートができないライダーは失格となる。

31P6 休息日のタイムリミットまで到着できなかったとき

休息日ゴールのタイムリミットは18:00で、それまでに到着できれば翌日スタートできる。間に合わなかったライダーは失格となる。

31P7 インタビュー

- 1) SSのゴールでは毎日、インタビュー専用のエリアが設置される。インタビューに応じるよう担当官から求められたライダーは、インタビュータイムを言い渡される。インタビューの後ライダーは、このインタビューに費やされた時間を加算し、タイムカードに次のリエゾンのスタートタイムを記入してもらう。
当規則に違反したり、無礼な行動をとったりすると500€のペナルティ。国際審判が再発をチェックする。
- 2) ビバークのゴールで担当官からインタビューに応じるよう言い渡されたライダーは、メディアセンターの隣にあるインタビューエリアに行く。
当規則に違反したり、無礼な行動をとったりすると500€のペナルティ。国際審判が再発をチェックする。

32P CP(通過チェック)

32P1 一般規則

- 1) ロード・ブックにはCP(通過チェック)がNo.が付けて記載されており、ライダーはこの番号順に辿らなければならない。CPを通過するとタイムカードに記載される。
- 2) CPのコントロール・ゾーンには以下のパネルが2枚ずつ立てられる。
 - a) コントロール・ゾーンの始まり : 黄色地に黒のスタンプマーク
 - b) 約100 m先 チェックを受けるスタンド : 赤地に黒のスタンプマーク
 - c) さらに100 m先 ゾーン終わり : ベージュ地に黒い斜め線3本
- 3) CPの位置は比較的固い路面上、坂では下りに設置され、ライダーが見つけ易いようフラッグで位置を示す。
- 4) CPでは秒単位まで計測され、チーフ担当官がタイムカードにタイムを記入(刻印)する。

32P2 CP (通過チェックポイント)のクローズする時間

- 1) CP(通過チェックポイント)のクローズ時間は、以下を考慮して決定される:
 - ・ SSのスタート地点からの距離
 - ・ SSにかかる推定時間とタイムリミットから割り出す平均時間
 - ・ 最終ライダーの想定通過タイム+60分
- 1) CP (通過チェックポイント)のクローズ時間は書類審査の際に配布されるラリー行程表(コース&スケジュール)の中に記載される。

32P3 CP (通過チェックポイント)のクローズ

CP (通過チェックポイント)のクローズした後、ライダーがこのCPを通過したことがGPSで確認できればライダーがコースを間違いなく走行したことを証明することになり、CP未通過に対するペナルティは無い。

33P SS(セレクトティブ・セクション)

33P1 一般規則

SSのコースを逆走することは厳禁。違反した場合ペナルティ、最悪失格。

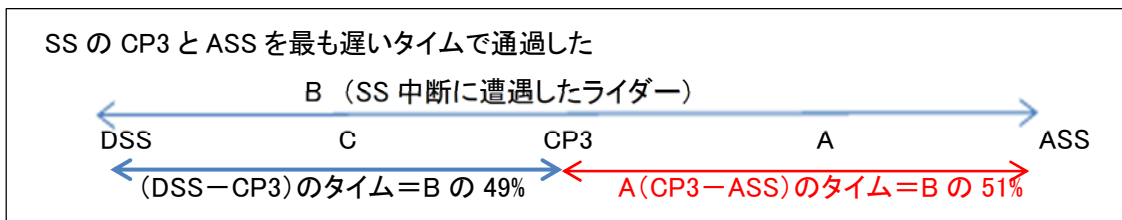
- 1) SSのスタートでは、ライダーは担当官の前でストップし、リアル・スタート時間をタイムカードに記入してもらおう。その後、担当官は30秒前、15秒前、10秒前、5,4,3,2,1とタイムカントする。ライダーはカウントが終ると同時に、担当官の合図とともにスタートする。
スタート地点で担当官の合図の後20秒以上留まっていると2分のペナルティ。
ライダーがコントロール・ゾーンを自走で移動できない時、所定のペナルティが科される。
- 2) 不可抗力な理由があった時に限り、担当官はタイムカードに記載されたSSスタート時間を遅らせることができる。
- 3) 担当官がスタートサインを出し終わる前にミス・スタートすると、1分につき1分のペナルティが科されるか、ゴールしたタイムに追加される。このミス・スタートを何度も繰り返すと、国際審判から厳重な制裁が科される。
- 5) SSのゴールには以下のパネルが2枚ずつ立てられる。
 - a) ゾーンの始まり : 黄色地に黒のチェッカーフラッグ
 - b) 約100 m先 チェックを受けるスタンド : 赤地に黒のチェッカーフラッグ
 - c) そこから100mから300m先 赤字に時計マーク、赤字にSTOPマークのパネル

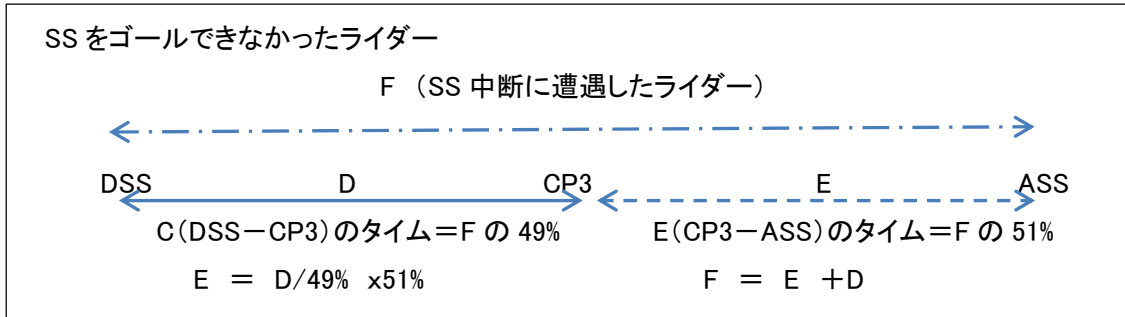
- d) さらに100 m先 ゾーン終わり : ベージュ地に黒い横線3本のパネル。
- 6) 上記 a) と b) のパネルの間で停止するのは禁止。違反すると15分のペナルティ。
タイムはゴール・ライン上を通過した時点をタイムカードが計測する。測定は並行してハンド測定でも行う。
- 7) ライダーは、ゴール・ラインを通過した後、上記 c) の時計マークと STOP マークのパネルの間で停まる。
担当官は、タイムカードに到着したタイム(秒単位まで計測される)、次のリエゾンのスタート時間(分単位まで)を記入する。
同時に複数のライダーが到着した場合、チーフ担当官がスタートした順に30秒以上の差をつけてゴールタイムを割り振る。
- 8) ライダーがコントロール・ゾーンを自力で再スタートできない時、36P1条のペナルティが科される。
STOPパネルの前でストップしないと、1時間のペナルティ。
- 9) SS中、競技続行中のライダーや競技者以外の者からのサポートを受けたり、パーツを輸送してもらうのは禁止。アシスタンスを受けられるゾーンは主催者によって規定される。
- 10) SSのスタートの間隔は、ロード・ペナルティが発生した場合を除いて、ステージのスタートの時と同じ。
- 11) SSのスタートで、割り当てられた順番と時間にスタートするのを拒否したライダーは、15分のペナルティ。
その際、チーフ担当官から新たにスタート時間が割り当てられる。

33P2 SSの中断

- 1) 最初のライダーが通過する前に、SSが途中ある地点で中断された場合、それがどのような理由であれ、全ライダーにSS区間の順位が割り当てられる。そのタイムは以下のような規定による：
- a) 各WPに通過タイムが割り当てられGPS Unik IIIに記録される。SSの順位は中断前のWPを通過したタイムから割り出す。
GPSに記録される各WPの通過時間は、ビバークのゴールTC(タイムコントロール)にライダーが到着時に無線で送信される。
- b) GPSが作動しなかった時、ライダーに割り当てられるタイムは、中断時のいたコース上のそのライダーの位置(IritrackやSmalltrackのポジション)、およびその中断地点を直前・直後に通過したライダーのタイムを考慮して計算される。国際審判は、最も適していると思われるものを参照時間として選択することができる。
- c) GPS、Iritrack、Smalltrackが作動しなかった場合、国際審判はライダーや競技者のポジションについて必要な調査を行い、最も適していると思われるタイムを割り当てる。
- 2) ただし、1台または数台のライダーや競技者が通過した後に、SSがある地点あるいは数か所の地点での中断が確定された場合、SSの順位は、理由にかかわらず、中断を余儀なくされた全ライダー・競技者に同一タイムが割り当てられる。

例 : 2015年Dakar大会で、このタイムの割り当て規定が実施された





この計算方法の適用を必要とする状況のときには、“Bulletin (追加情報)” 掲示板に張り出される。

国際審判は常識では考えられない最も悪いタイムと判断した場合、最も適切と思われる時間を基準時間として選択することができる。

- 3) コース・ディレクターが中断の理由を国際審判に伝えた後、中断に関する規定の適用は国際審判の単独責任となる。
- 4) レースの停止においては、ライダー/競技者は、この規定による恩恵を受けることはありえない。だから、これが他のライダー/競技者らに割り当てられた時間よりも長いときには、そのライダーが最終的に達成したであろう実際の時間が割り当てられることになる。
- 5) コース・ディレクターと調整し合った主催者は安全上の理由からSSを中断し、例外的に、その後危険な場所を超えた時点で再びSSを続けることを決定できる。その際の順位は、中断前と中断後の二つのタイムを合計したものから割り出す。

33P3 セキュリティ

SSでは一般公道を使うことがあるが、当大会だけの走行路ではない。他の走行車に対し細心の注意が必要である。例外的に、安全上の理由から、コース上で何か偶発的な出来事があった時、コース・ディレクターは1人～数名のライダーをストップさせることができる。

33P4 SSの中のニュートラリゼーション

SSではステージによっては途中ニュートラリゼーション(競技が中断されるゾーン)を挟んで、SSパート1とSSパート2というように二つのパーツに分けて行われることがある。パートが3つになることもある。

ライダーがタイムカードをニュートラリゼーション始めのTC(タイムコントロール)に渡すと、担当官がSSパート1のゴール(=ニュートラリゼーション始め)のタイムと、ニュートラリゼーション終わり(=SSパート2のスタート)のタイムを記入してくれる。

ニュートラリゼーションは通過する地域によって最高速度が設定され、GPSでチェックされる。

競技車コースとアシスタント・カーのコースが同一コースの時のみ、アシスタント・カーによるサポートや燃料補給を行うことができる。違反した場合は、第27P4条他のペナルティが科せらる。

33P5 タイムの差し引き

他のライダーや競技者の事故などの為に停止し(第24P2.3の規定参照)ライダーは、その停止タイムを実走タイムから差し引いてもらうようリクエストできる。

他のライダーや競技者などの為に停止したライダーが3分を超える停止タイムをリクエストしたい時には、ビバークゴール後22時30分までに、コース・ディレクター宛てに文書でその手続きを申請する。その時間を超えた場合はPCO(レース管制塔)の夜間担当者に連絡する。

34P リグルーピング

- 1) リグルーピングは大幅に遅れるライダーやリタイア者が続出したりしてライダー間が開いてしまった時に、その大差を緩和する為に行われる。リグルーピング中は<パルクフェルメ下>になる。
- 2) リグルーピングの地点に着いたライダーは担当官にタイムカードを渡し、次のスタート時間をもらう。そして、速やかに臨時パルクフェルメの中に、リグルーピング地点に着いた順に並べる。そして、その順に次のスタートする。
- 3) コース・ディレクターの呼びかけで国際審判は、安全上の理由で、1日分のステージ全部が終了していない場合でも競技を中止することがある。その際、タイムチェックの為にTCが設置され、そこまでのタイムが順位を決める基準となる。この臨時に立てられたTCがSSのTCと重なる時には、ここのタイムがその日のSタイムとなる。
- 4) コース・ディレクターの決定によりそのステージは、続行するか否か、ニュートラリゼーションになるか、コンボイで進むか、<パルクフェルメ下>になる。

35P コントロール・ゾーンのパネル表示

パネル 図 (英文 p67を参照のこと)

36P パルクフェルメ

36P1 一般規則

- 1) 以下のルールが適応になる：
 - a) パルクフェルメでは燃料補給や、車両の修理ができない。
 - b) パルクフェルメの中で、競技を続行中のライダーや競技者から牽引したり押してもらったりしてスタートすると1分のペナルティ。
 - c) スタート・ゾーンに入った時・リグルーピングの時はそこを出るまで、マシンは<パルクフェルメ下>に置かれる
 - d) コントロール・ゾーンに入った瞬間からマシンは<パルクフェルメ下>に置かれる。STOP のパネルからゾーン出口の間で再スタートできない時には、チーフ担当官の指示により、他の人からの牽引してもらったり押してもらったりしてその場をスタートできる。ペナルティは無し。
 - e) 最終ステージで、ゴール地点に入った時から抗議の猶予時間が終るまで、そのマシンは<パルクフェルメ下>に置かれる。
 - f) SS のゴール、またはステージのゴールで、テクニカル・チェックを受けている間、そのマシンは<パルクフェルメ下>に置かれる。
- 2) ビバークに入る前のリエゾンのTCを除き、パルクフェルメのルール違反は最低10時間のペナルティ、最悪失格となる。
- 3) ステージをスタートする時やパルクフェルメを出る時、テクニカル審査員がマシンの状態がノーマルな状態でないと判断した場合、即コース・ディレクターに報告し、修正するよう指示する。この場合、マシンの作業に掛かった時間＝リエゾンの遅れた時間として扱われる。

ライダーが修理後に失われた時間を補おうとして無理な走りをしないようにする為に、ライダーには新たにスタート・タイムが当てがわれる。30分以上遅れて到着したライダーは失格。
- 4) 悪天候の時、マシンをパルクフェルメに入れた後、透明なカバーでマシンを覆うのはOK。ライダーは直ちにパルクフェルメから出ていき、またその後いかなる理由があっても再入場は禁止。

大会スタートの都市、または大会ゴールの都市のパルクフェルメでは、する防水カバーをマシンの足元に残しておくとその晩、主催者が防水シートを設置する。
- 5) ラリーのスタートの時のパルクフェルメ、リグルーピングでは例外的に、<パルクフェルメ下>ではあるが、担当官の責任下において、破損したヘッドライトとバックライトを、搭載している工具を使ってチェンジすることができる。

この場合、作業はスタートまでに終了する。スタートの時間を超えた場合、1分につき1分のペナルティが科される。
- 6) スタートのパルクフェルメ、リグルーピング、またはステージ終了後、パルクフェルメから車両を出すのにライダーはスタート時間の 15 分前にパルクの中に入ることができる。リマではスタート前 30 分前にパルクに入れる。
- 7) パルクフェルメの中でエンジンをかけるのに、担当官の監視下において、他からバッテリーを持ち込みエンジンをかけ、バッテリーをパルク外に持ち出すことができる。
- 8) パルクフェルメから立ち去る時、ライダーがマシンをカバーしていたシートや一時的に持ち込んだバッテリーをパルクフェルメの外に持ち出すことはOK。

36P2 特記事項

以下、マシンは<パルクフェルメ下>に置かれる。

- a) フランスのル・アーブル港で出港からペルーまでの輸送船の中
- b) リマのカヤオ港に上陸した後、ライダーやチームメイトにマシンを引き取られるまで
- c) 2019年1月4,5,6日の車検が終わった後
- d) 2019年1月17日、リマの(完走後の)ポディウムの後 :

抗議時間締め切りの後、2019年1月18日(金)の午前8:00まで、<パルクフェルメ下>は解かれ、このパルクは保管パーキングとなる

37P 車検・書類審査

37P1 一般規則

参加するライダーやアシスタント・クルーは車検/書類審査の日時が指定された招集状を受け取る。

招集を受けた者は、指定の日時に車検会場のウェイティング・パーキングの入り口 TCに招集状を差し出して本人と競技車両が共に出頭していることを申し出る。この日時は厳守すること。ウェイティング・パーキングにマシンを入れた後、ライダーは15分以内に書類審査会場に入る。

マシンは車検終了後、速やかにパルクフェルメに入れる。

- 1) 書類審査は全競技者が会場に出頭しなければならない。

車検に遅れると罰金、国際審判から罰金が言い渡される。

車検では、ライダー、またはチーム参加の場合チーム・マネージャーと共に、マシンと精査に必要なすべての書類とパーツを提示しなければならない。

車検の後にパルクフェルメにマシンを入れるのに、ライダー本人でなくチームのうちの一人がマシン(1台または数台)をこのパルクに入れることができる。

タイム・チェックがある場合は、時間を厳守しなければならない、それはライダー責任となる。

車検/書類審査で、主催者が規定するタイムリミットの時間に間に合わなかったライダーは、不可抗力による理由がない限り、レースのスタートを拒否される。

- 2) 書類審査の全部のブースでチェックをクリアしたら、マシンと共に車検のコーナーに入り、プレートとゼッケンを取り付けてもらう。

車検では、マシンの車種・モデル、エントリーしているカテゴリーに合致しているかどうか、安全装備が規定どおりか、道交法に合致しているかどうかなどを精査する。

車検の結果、マシンがテクニカル・ルールや安全規則に準拠していない場合、国際審判からマシンを基準に合わせるよう改善を求められその猶予時間を言い渡される。(指摘を受けたライダーは、近くの修理工場などで基準に沿うよう改造し、時間までにマシンを提出する)

- 3) 当レギュレーションと別冊の規定に適合していないマシンは出発が拒否される。

- 4) 競技中ライダーは常時、マシンが規定どおりであるよう維持する責任がある。競技中ではいつでも検査官にマシン・チェックの要請に応じる。それはコンプライアンスを遵守していることを意味する。

- 5) マシンの検査済みマーク(マーキング)を再度付けてもらったら、ライダーはラリー終了までそれをキープする責任がある。マークがなくなると失格になる。

- 6) 判定に対する抗議や、コース・ディレクターの要請により、各グループやカテゴリーの順位・総合順位がトップグループに入っているライダーは特にであるが他のライダーに関しても、マシンを国際審判が完全あるいは部分分解して精査することがある。

- 7) ダカール・ラリーのライダーや競技者がビバークの中で、製品または商品化グッズ(販売用であれ無料であれ)の配布などして支援活動などを行うのはいかなる種類のものであれ厳禁。いかなる宣伝活動についても、競技者はまず、主催者に事前の書面による承認を得なければならない。

37P2 車検/書類審査

- 1) 車検、書類審査は、リマにて、2019年1月4,5,6日に行われる。
南アメリカのライダー/競技者は、2019年1月4日朝にセキュリティ機器を引き取ることができる。
彼らは1月4日午後に書類審査に召喚される。書類審査が終了後、車検場にマシンを提出する。
- 2) 書類審査の招集時間に間に合わなかった場合、以下のペナルティ:
- ・ 1時間の遅刻 : 50 €
 - ・ 1時間以上の遅刻 : 100 €
- いずれの場合でも、この遅刻の罰金は大会スタート前に支払わなければならない。
- 3) 書類審査会場の出口で、ライダーは車検を1時間後に受けるよう言い渡される
車検の招集時間に間に合わなかった場合、以下のペナルティ:
- ・ 30分までの遅刻 : 15 €
 - ・ 30分~1時間の遅刻 : 100 €
 - ・ それ以上の遅刻 : 500€
- いずれ場合でも、この遅刻の罰金は大会スタート前に支払わなければならない。
- 4) 書類審査中に、Sentinel, Iritrack et Smalltrackのトレーニングが実施される。**欠席するとは500€の罰金。**
- 5) ル・アーブルからリマに船輸送をするマシンは、GPS, Iritrack, Smalltrackなどセキュリティ機器のホルダーやアンテナ、ケーブルなどを事前に装備しておく。不備の場合、乗船を断られることがある。
- 6) 直接リマに輸送したマシンについては、車検までにGPS, Iritrack, Smalltrackなどセキュリティ機器のホルダーやアンテナ、ケーブルなどをすぐ接続できるよう装備していなければならない。**不備の場合、1機器につき150€の罰金。**
- 7) Iritrack, Smalltrack, GPSはエンジンを切っても稼働するよう、**直接バッテリーに接続する。**不備の場合、ライダーは車検を受ける前に規定通りに接続する。
- 8) 第41P1条および第41P2条にリストアップされているセキュリティ機器を装備し、レースで使えるよう準備したうえで、マシンを車検担当官に提示する。
車検が終了してからパルメ・フェルメへ入れるまでの間に、これら機器をいじることはできない。
ラリーの規定に適合・適応していないマシンは、参加するグループを変更せざるをえなくなったり、国際審判の決定によりスタートを拒否されたりする。後者の場合、参加費は返金されない。

37P3 必要書類

- 1) 各ライダーは、以下の期限が有効なオリジナル書類(不可抗力の場合を除く)を書類審査に提示する。
- ・ 2019年6月30日まで有効なパスポート
 - ・ 通過国のビザ (それぞれ自国に在する大使館などに確認すること、大会終了まで有効であること)
 - ・ 2019年世界オートバイ連盟(FIM)の”国際ラリー“用ライセンス(年間用、または大会指定の1回だけのもの)
 - ・ ASO エリートライダーは2019年有効のFIMクロスカントリーラリー世界選手権のライセンス。

FMN の出場許可を併せて提出する。

- ・ マシンがライダー所有でない場合は、所有者の使用許可証
- ・ 国内免許証（参加する種目に有効な車種の免許証）
- ・ 予防接種証明：義務づけられているものはないが、ジフテリア、A型・B型肝炎、破傷風、ポリオ、腸チフス、狂犬病、A型・C型髄膜炎の予防接種を推奨する

2) 車検、書類審査で、以下のマシンの原本を提示する。

- ・ 車検証 (Registration Certificate)。臨時証明書は無効。
- ・ ホモロゲーションと市販用カタログ

3) ライダーはこれら規定どおりの書類をすべて提示しなければならない。コピー、紛失・盗難の証明書などいかなる書類も受理されず、不備の場合、出場を拒否される。

37P4 モーチュル・チャレンジ

モーチュル・チャレンジはかつて“Malles Moto(マール・モト、2輪の荷物ケース)”と呼ばれていた、ノー・アシスタンス、ノー・サポーターでチャレンジするカテゴリーである。参加できるのは30台まで。特定の競技ルールが設定される。競技中違反したら、このカテゴリーから排除され、一般のカテゴリーになる。

1) モーチュル・チャレンジに参加するライダーの為、主催者から様々な支援が支給される：

- ・ 中に競技中の必需品や工具などを入れた荷物ケース(トランク)を1人1個、車輪1セット、テント1個、トラベルバッグ個、タイヤ1ペアを毎日のビバークまで運んでもらえる。
- ・ 機材の無料使用：発電機、コンプレッサー、工具
- ・ グッズの配給される：ヘッドランプ1個
- ・ レース情報へのイーザーアクセス

2) モーチュルからの支援品：

- ・ 2人用テント1個
- ・ 環境マット1枚、オートバイ用カバー1枚、トラベルバッグ90L1個、バックパック25L1個、キャップ1個、
- ・ 衛生キット1個(マッスルジェル、ウェットティッシュ、消毒ジェル、耳栓、ナイトマスク、日焼止スプレー)製品の返却に関しては追って連絡される。

3) モーチュル・チャレンジにエントリーしているライダーは、ビバークで、セーフティ・センター近くのモーチュル・スペースに場所を陣取って、マシンの修理やパーツ交換などをするようになる。

4) タイムカードの提出のしかた：

各リエゾンのゴールのTCや、SSのゴールのTCで、ライダーはタイムカードをチーフ・コントロール担当官に差し出すと、担当官はタイムを記入してライダーに返してくれる。

その後、ライダーは3)のモーチュル・スペースにタイムカードを提出する。

5) モーチュル・スペースの担当者に報告が済んだら：

- ・ ライダーはダカール・ラリーのスポンサー・ブースにマシンを持って行き、タイヤ調整サービスやオイル類の補給、溶接、パーツなどの加工、ウォッシング・サービス、試走などを行う。
- ・ 紛争が起きた時には、モーチュル担当者がライダーが不在の間に報告書を作り、オフィシャルに提出するなどのサポートする。マシン改造がこの規定に適合していなかったり、モーチュル・チャレンジの精神が尊重されていないことが判明した場合、ライダーはモーチュル・チャレンジから除外される。

- 6) ライダーは、トランクと車輪2本を毎朝スタート前にモータールのカミヨンに届ける。
2018年11月22日 & 23日のル・アーブルでの預け先は追って連絡される。

38P 抗議

- 1) 抗議をするには、書面で作成した抗議文を、660€のを添えてコース・ディレクターに提出する。
抗議が不当であると見なされる場合、その預託金は返金されない。
- 2) 抗議は、フランスモーターサイクル連盟(FMN)の国立懲戒裁判所(DAS)で審議される。
事実の証明に対して異議を申し立てることはできない。
- 3) マシンの分解や再度組立てを求める場合は、抗議する者は以下の保障金を支払う。
 - ・ 2ストローク・エンジンの場合 230€
 - ・ 4ストロークエンジンの場合 460€
- 4) ライダーは、セキュリティ上の事由を除き、言い渡された決定に対して上訴することができる。
- 5) 抗議が認められない場合、マシンの作業・輸送にかかった費用は抗議者の負担となる。反対の場合には相手のライダーの負担となる。
- 6) 抗議が認められず、要請によって発生した臨時費用(審査、輸送費など)が預託保証金を上回る場合、その差は抗議者の負担となる。一方、下回る場合、差額は返金する。
喚問されたライダーは、国際審判の審問を受けなければならない。

39 順位と賞金

39P-1 一般規則

- 1) 競技者のタイム計測についてはコース・ディレクターが全責任を負う。
- 2) タイムペナルティは時間、分、秒単位で表記される。
クワッド部門は、他のカテゴリーとは別にリザルトが作られる。
総合順位は、SSの実走タイムとペナルティタイム(SS中ばかりでなく、リエゾンやその他で受けたペナルティタイム全部)とを計算して決定する。その合計タイムが最も少ない競技者が優勝、次が2位……というようになる。
カテゴリー別、クラス別に関しても同様の方法で順位が決定される。
競技者が同タイムの場合、第1SS(プロローグを除く)でタイムの良い方が上位になる。
それでも勝者が決まらない時には、第2SS, 第3SS…のタイムが考慮される。
プロローグやSSのないステージでは、ゼッケン順が適応になる。
当ルールはラリー中、常に適応される。

39P2 リザルト

- 1) リザルトの定義：
 - a) SSの部分順位: 非公式、情報提供のみを目的とした配布(プレス、チームなど)。
 - b) SSの暫定順位: 当該ステージの翌日の19:00分にコース・ディレクターによって発表された順位。翌日のステージで最初のライダーがスタートした瞬間=抗議の時間の終了後、暫定順位は最終正式順位となる。

- c) ステージの暫定順位: 当該ステージの翌日の 19:00 分にコース・ディレクターによって発表されたステージ順位。翌日のステージで最初のライダーがスタートした瞬間=抗議の時間の終了後、暫定順位は最終正式順位となる。
- d) 暫定総合順位 : 当該ステージの翌日の 19:00 分にコース・ディレクターによって発表されたステージ順位。翌日のステージで最初のライダーがスタートした瞬間=抗議の時間の終了後、暫定順位は最終正式順位となる。
- e) 公式ステージ順位と公式 SS 順位 : 抗議タイムが終わった時、コース・ディレクターによって署名され、毎日国際審判長によって認可・署名される。
- 2) 毎晩 19:00 に、El Central 近くのオフィシャル・テントの前の公式掲示板、レストラン・エリアの掲示板に、上記色々なりザルトが張り出される。モータール・チャレンジの非公式リザルトも掲示される。
- 3) 休息日は、前日のステージの暫定順位が発表になるのは 19 時、最終公式順位はその 30 分後。
- 4) 最終的な順位は順位決定の為のデータを元にする。最終公式順位が発表になった後は、順位に対する抗議はできず、できるのはそのデータに関する抗議だけである。
- 5) 2019 年ダカール・ラリーの公式リザルトは、2019 年 1 月 17 日、リマの公式掲示板、パルク・フェルメの入り口、競技サービスエリアに掲示される。掲示後 30 分が抗議できる期間で、その後最終公式順位となる。

40P 受賞リスト

40P1 総合順位

優勝	50,000€ + トロフィ	6位	トロフィ
準優勝	25,000€ + トロフィ	7位	トロフィ
3位	15,000€ + トロフィ	8位	トロフィ
4位	10,000€ + トロフィ	9位	トロフィ
5位	5,000€ + トロフィ	10位	トロフィ

40P2 クラス別 全ライダー対象

グループ 2-1 アマチュア スーパープロダクション 0~450cc		グループ 2-1 アマチュア マラソン 0~450cc	
優勝	トロフィ	優勝	トロフィ
準優勝	トロフィ	準優勝	トロフィ
3位	トロフィ	3位	トロフィ

グループ 2	
優勝	10,000€ + トロフィ
準優勝	9,000€ + トロフィ
3位	8,000€ + トロフィ
4位	7,000€ + トロフィ
5位	6,000€ + トロフィ

グループ 3 クワッド	
優勝	15,000€ + トロフィ
準優勝	10,000€ + トロフィ
3位	8,000€ + トロフィ

40P3 その他

レディース部門		モータール・チャレンジ	
1位	5,000€ + トロフィ	1位	5,000€ + トロフィ
		2位	3,000€ + トロフィ
		3位	1,000€ + トロフィ

初参加チャレンジ	
1位	3,500€ + トロフィ

- ・ 賞は累計可能。本年度の賞の総額は€192,500 まで。
- ・ トロフィーは 2019 年 1 月 17 日午後、リマの表彰台で受賞者に授与される。
- ・ 賞金は 2019 年 3 月 31 日までにライダーに送付される。
- ・ セキュリティとロジスティックな理由により、ポディウムに上れる人数には制限がある。

41P ライダーの安全の為に

41P1 セキュリティ・グッズ

1) 安全上の理由から、ライダーは自分のマシンに以下を携行しなければならない。

- ・ ストロボランプ 1 個、
- ・ 信号用のろし(ハンドルフleaー) 1 個、 夜間用のろし 1 個、 ライトスティック (懐中電灯) 1 個
- ・ 6lt 飲料水タンク : 3lt 飲料水タンク(マシンに装着タイプ)+ 3lt 飲料水タンク(キャメルバック・タイプ)
毎日ステージのスタート時に用意する。 飲料水タンクは給水口が一つのもの
- ・ サバイバルブランケット 1 枚、
- ・ 雨具 1 式、
- ・ バイク用グローブ 常時1ペアを余分に携帯する
- ・ 緊急用ビーコン 1 式、 Iritrack、 Smalltrack、 GPS、 Sentinel 各 1 個

2) 朝、レースにスタートする時に、このサバイバルグッズの提示を担当官から求められることがあり、携帯していないとスタートをストップさせられる。

提示に手間取ってタイムロスすると、1 分につき 1 分のペナルティ。30 分以内に提示できない場合にはスタートを中止させられる。何度もこの違反を繰り返すと失格。

3) 燃料はマシンに取り付けた燃料タンク以外での持ち運びは禁止。

また、競技中、ライダーがケガをした時に状況が悪化する危惧のある品物、パーツや工具、その他の携行品でショルダバックやベルトなどに付けて(入れて)携行しない。違反が発覚した場合、スタートを中止せられることがある。

重要 : 酸素ボンベをリエゾン、SS で携帯するのは厳禁。違反は失格。

4) サバイバルグッズは、レースのスタート前に担当官がチェックできるように、マシンからすぐに取り出せる所に準備しておく。

5) 緊急用ビーコン Sarsat の位置を示すステッカーが配布されるので、車体の装着した位置に貼る。

ビーコンはマシンが横たわった時でもすぐに取り出せるように装着する。

セキュリティ・グッズについてはそれぞれきちんと取り扱いを覚える。時にしっかり使えるかどうかのチェックがあることがある。

41P2 ライダーのウェアとヘルメット

- 1) レース中、背中と胸部プロテクションを装着する。違反は失格。
- 2) レース中、ネックガードを装着する。義務。
- 3) FIM規定のホモロゲーション付きヘルメットの着用が義務。違反は失格。
ヘルメットは 5年以内のものに限り、車検の際にマシンと共に提示する。提示できないと出発拒否。

41P3 デポジット(保証金)、誓約書

- ・ 主催者にデポジット(保証金)を預ける必要はない。
- ・ セキュリティグッズ(GPS、Iritrack、Smalltrack、Sentinel、Sarsat 緊急用ビーコン)のデポジットはそれぞれの業者にライダーが直接支払う。
- ・ ライダーは書類審査の際に誓約書にサインする。主旨は：
 - 大会中、安全に関する規則を遵守する。
 - レンタルしたセキュリティグッズ(GPS、Iritrack、Smalltrack、Sentinel、Sarsat 緊急用ビーコン)の破損・紛失があった時に弁償金を業者に支払う。
 - ゴール後、レンタルしたセキュリティグッズ(GPS、Iritrack、Smalltrack、Sentinel、Sarsat 緊急用ビーコン)を間違いなく返却する。
 - ゴール後、主催者や MOTUL などからのレンタル用品を間違いなく返却する。
 - リタイアのルールを遵守する。

42P ペナルティ

- 1) 当レギュレーションに記載されていない違反を犯した場合、コース・ディレクターからの報告により、国際審査員からペナルティが科されます。
受けたペナルティは、ステージのリザルトと総合順位に加算される。スポーツ・ペナルティを受けた時にはSSのリザルト、その他のタイムペナルティは総合順位に加算される。
- 2) 大会中支払われた罰金はすべてチャリティに使用される。
- 3) 下記のペナルティ表と本文とが異なる時、本文のものが優先される。下記ペナルティは決定的なものではない。

(以下ペナルティ表は別紙エクセルの表を参照ください)