

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。

目 次

条項	項 目	ページ	条項	項 目	ページ
1P	定義		24P3	リタイア・失格	32
1P1	組織委員会	1	24P4	コースのクローズ	32
1P2	日程	1	24P5	マシンの帰還	33
1P3	掲示	1	24P6	全破損・一部破損したマシン	33
1P4	コンペティターズ・サービス部	2	25P	ライダーの運転マナー	34
2P	エントリー	2	25P1	GPS の SENTINEL 機能	34
3P	単語の定義	2	25P2	ライダーの運転マナー	34
4P	レギュレーション	10	25P3	衛星電話/ GSM /デジタルタブレット	35
4P1	一般規則	10	25P4	無線と情報伝達	36
4P2	抗議の際の証拠	10	25P5	イリトラックとスマトラック	37
5P	レギュレーションの修正と追加	10	25P6	オンボードカメラ	37
6P	レギュレーションの適用と解釈	11	26P	踏査とコース・オープン	38
7P	出場するマシン	11	27P	アシスタンスと給油	38
7P1	出場するマシンの条件	11	27P1	一般規則	38
7P2	カテゴリー	11	27P2	2 輪&クワッドのマラソンステージ	38
7P3	グループとカテゴリー	11	27P3	認可アシスタンス	39
8P	ライダー	13	27P4	禁止アシスタンスのペナルティ	40
8P1	参加資格	13	27P5	チーム・マネージャー	41
8P2	一般規則	13	27P6	エア・クーラー	41
9P	オフィシャル	14	27P7	燃料、給油、航行距離	41
9P1	オフィシャル・リスト	14	28P	保険	42
9P2	2 輪&クワッド競技者担当官	14	29P	タイムカード	43
10P	エントリー	14	30P	コントロール・ゾーン	44
10P1	一般規則	14	31P	TC (タイムコントロール)	44
10P2	エントリー申込	15	31P1	一般規則	44
10P3	エントリー申込に対する参加拒否	15	31P2	ステージのスタート TC に遅れる	45
10P4	大会のキャンセル・延期・非開催	15	31P3	SS のスタート TC に遅れる	45
11P	ID,ゼッケン	16	31P4	タイムリミットと目標チェックインタイム	46
12P	スポンサー・ステッカー	16	31P5	タイムリミットまでにゴール TC に到着不可	46
12P1	一般規則	16	31P6	休息日のタイムリミットまで到着不可	46
12P2	プレート、ゼッケンの色	17	31P7	インタビュー	46
13P	ゼッケンの割り当て	18	32P	CP	46
14P	優先ライダー	18	32P1	一般規則	46
14P1	一般規則	18	32P2	CP クローズする時間	47
14P2	ASO エリートライダー 暫定リスト	18	32P3	CP クローズ	47

15P	スタートの順番	19	33P	SS	47
15P1	一般規則	19	33P1	一般規則	47
15P2	スタートの順番	19	33P2	SS の中断	48
15P3	再配置	20	33P3	セキュリティ	49
16P	ロード・ブックとナビゲーション	20	33P4	SS 中のニュートラリゼーション	49
17P	ロード・ブック	20	33P5	タイムの差し引き	49
18P	公式コース	21	34P	リグルーピング	50
18P1	一般規則	21	35P	コントロール・ゾーンのパネル表示	50
18P2	ポディウムがあるステージ	22	36P	パルク・フェルメ	51
18P3	パブリック・ゾーン	22	36P1	一般規則	51
18P4	第 1 ステージ	22	36P2	特記事項	52
19P	GPS 操作	22	37P	車検・書類審査	52
19P1	一般規則	22	37P1	一般規則	52
19P2	ウェイ・ポイント不通過のペナルティ	23	37P2	車検・書類審査	53
19P3	ナビゲーション	23	37P3	車検・書類審査	53
20P	GPS のロック解除	25	37P4	モータール・チャレンジ	54
21P	スピードコントロール・ゾーン	26	38P	抗議	55
22P	コントロールの手順	26	39P	順位と賞金	55
23P	走行とスピード	27	39P1	一般規則	55
23P1	一般規則	27	39P2	リザルト	55
23P2	スピードコントロール・ゾーンの通過	27	40P	受賞リスト	56
23P3	パルス・シグナル	28	41P	ライダーの安全	57
23P4	制限速度 ロード・セクション	28	41P1	セキュリティ・グッズ	57
23P5	制限速度 コントロール・ゾーンの中	29	41P2	ウェアとヘルメット	58
24P	事故とリタイア	30	41P3	デポジット、誓約書	58
24P1	事故・ケガ	30	42P	ペナルティ	58
24P2	事故ったライダーに遭遇	30			

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 Coordinator : 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~17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を走るのにかかった時間。

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、リエゾンを競技中の競技車、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。

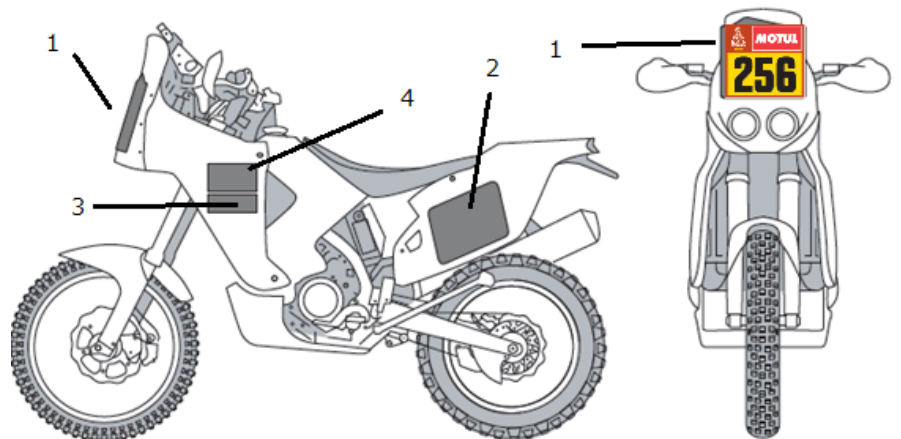
➤ **南アから輸送船に乗せる場合** (省略)

“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・ブックに記載されている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・ブックに記載されている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リマシー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、ライダーはパーク・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ーク・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

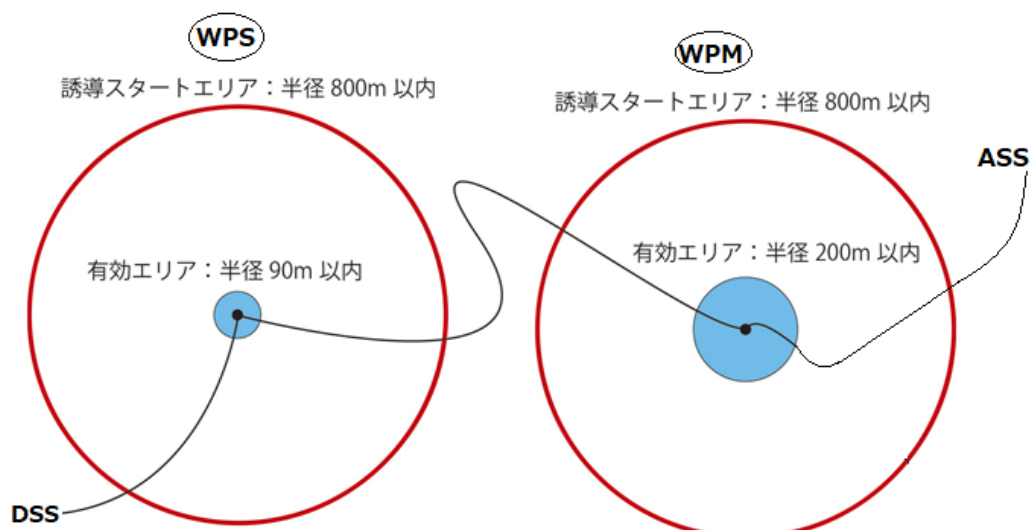
・31台～最終走者：1分毎に1台ずつ

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。

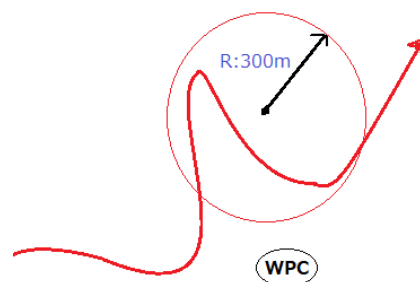
4) WPCの機能

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

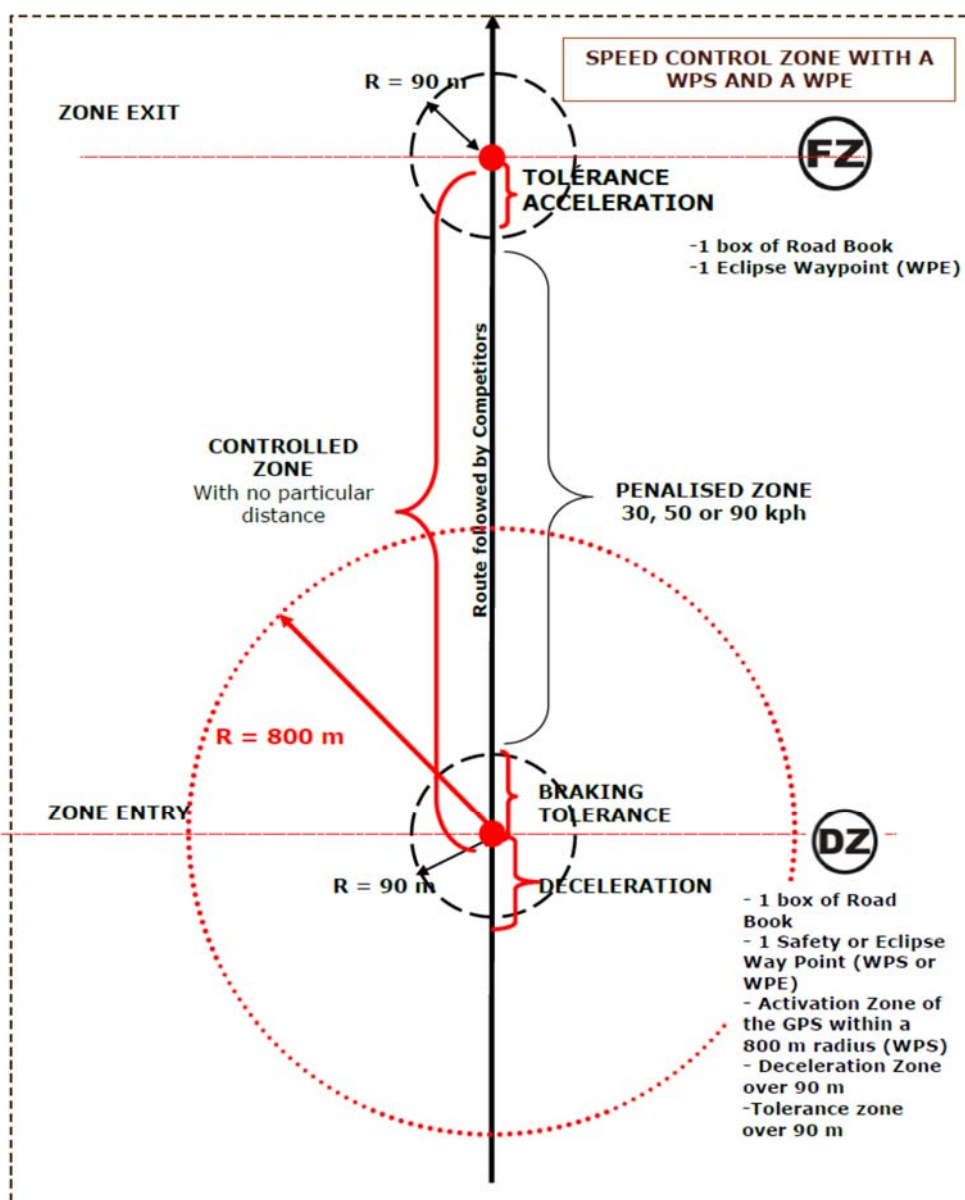
1) コントロール・ゾーン始点 DZ

- ・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

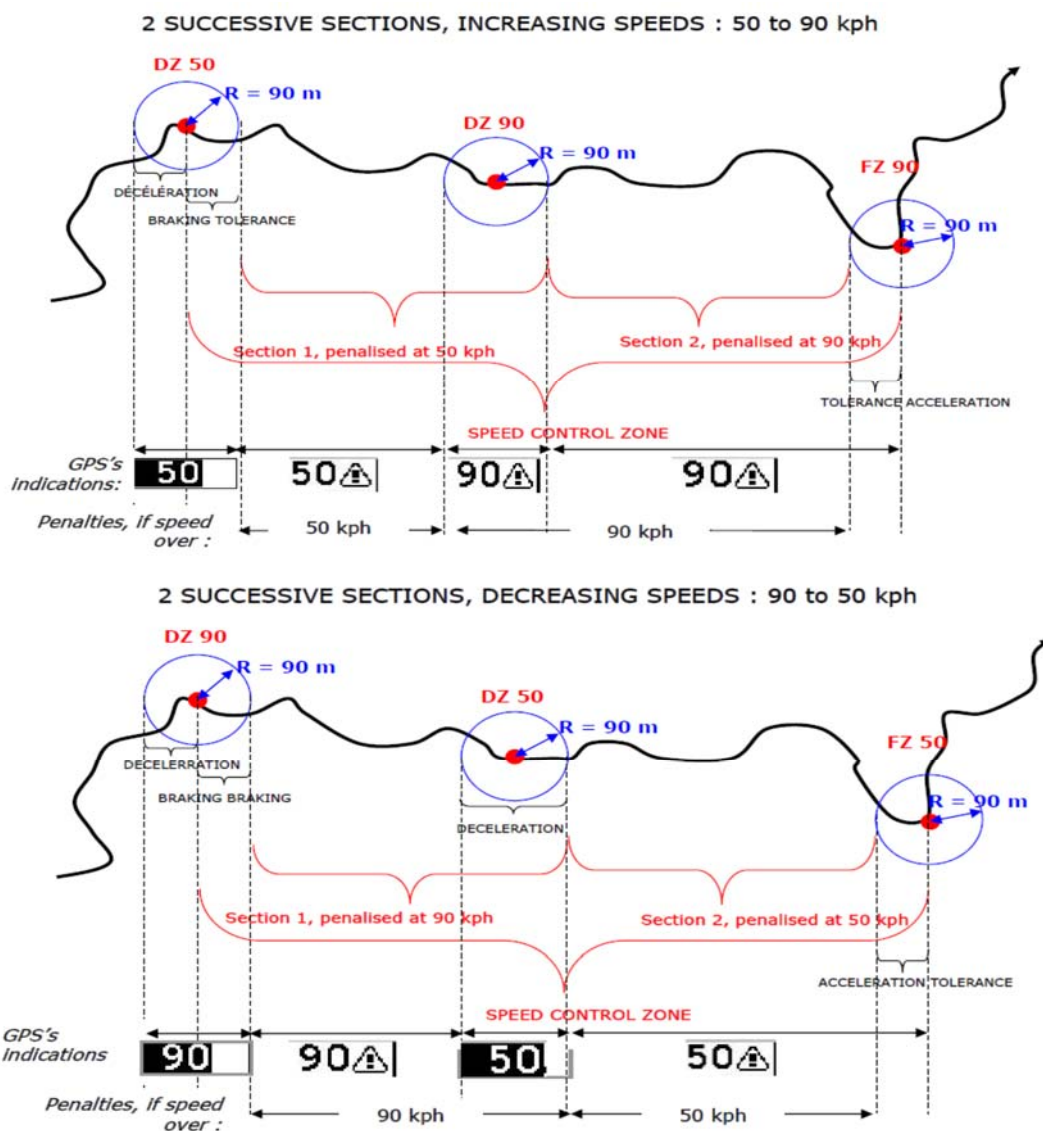
23P1 一般規則

- 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。

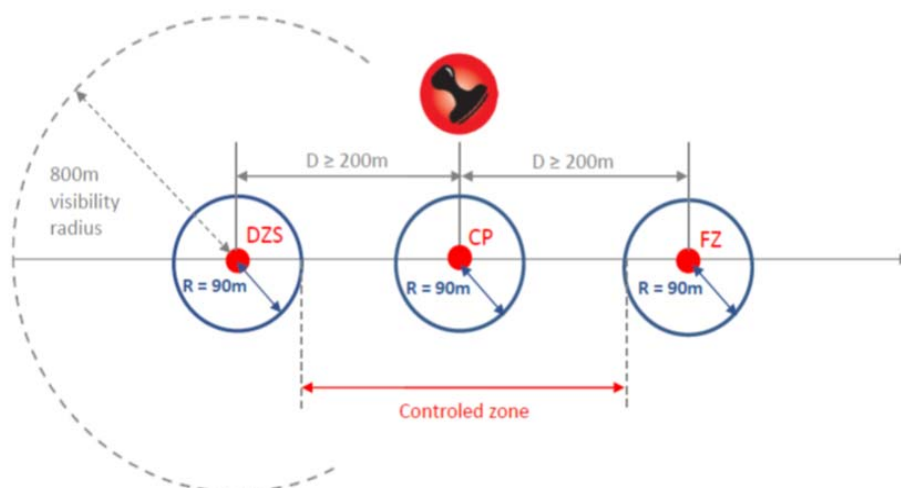
23P5 制限速度 コントロール・ゾーンの中

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出会った時の対処

- 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。

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もある。

- 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。

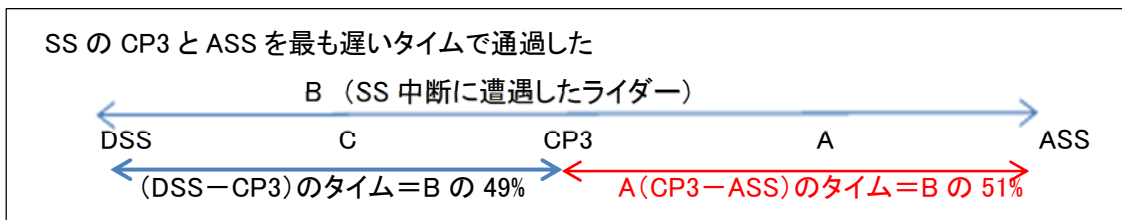
- 1) SSのスタートでは、ライダーは担当官の前でストップし、リアル・スタート時間をタイムカードに記入してもらう。その後、担当官は30秒前、15秒前、10秒前、5,4,3,2,1とタイムカントする。ライダーはカウントが終ると同時に、担当官の合図とともにスタートする。
スタート地点で担当官の合図の後20秒以上留まっていると2分のペナルティ。
ライダーがコントロール・ゾーンを自走で移動できない時、所定のペナルティが科される。
- 2) 不可抗力な理由があった時に限り、担当官はタイムカードに記載されたSSスタート時間を遅らせることができる。
- 3) 担当官がスタートサインを出し終わる前にミス・スタートすると、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

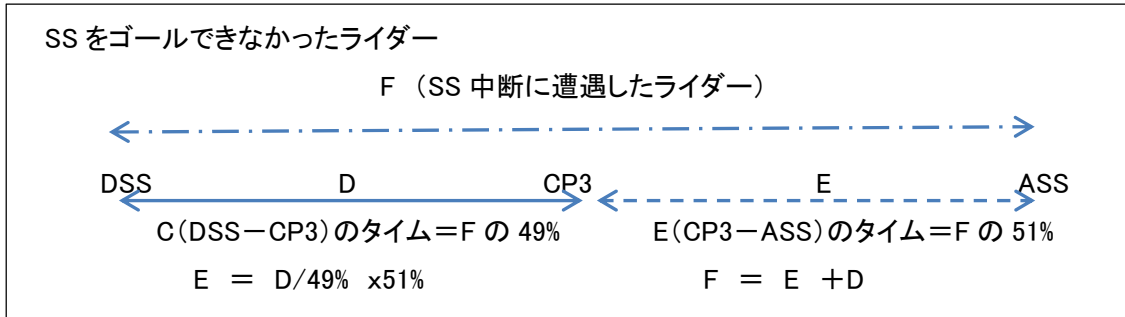
- d) さらに100 m先 ゾーン終わり : ベージュ地に黒い横線3本のパネル。
- 6) 上記 a) と b) のパネルの間で停止するのは禁止。違反すると15分のペナルティ。
タイムはゴール・ライン上を通過した時点をタイムカードが計測する。測定は並行してハンド測定でも行う。
- 7) ライダーは、ゴール・ラインを通過した後、上記 c) の時計マークと STOP マークのパネルの間で停まる。
担当官は、タイムカードに到着したタイム(秒単位まで計測される)、次のリエゾンのスタート時間(分単位まで)を記入する。
同時に複数のライダーが到着した場合、チーフ担当官がスタートした順に30秒以上の差をつ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ず、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、その他の携行品でをショルダー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 の位置を示すスティ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)

2輪&クワッド ペナルティ表

*2輪&クワッドの競技車両をマシンと記載しています

関連する条項	要 旨	FEMの制裁	スタート拒否	失格	タイムペナルティ	罰金	競技担当官の采配
3P2. b	ビバークの囲い地・独占地でアシスタンスした 1回目 繰返し			x	6h		
3P3. b	ビバークから試走に出た時Iritrack,SmaltrackをONにしている						x
3P3. c	ビバークの中で高速走行・危険な走行をした						失格あり
3P3. e	レストラン・テントの前にバイク(2輪・クワッド)を停車させた					300 €	
3P4. b	ブリーフィング 不参加1回目					500 €	
3P18	スピードコントロール・ゾーン内で高速走行 3回目の違反						失格あり
8P4	第三者によってライダーを空・海・陸路で移送される			x			
8P5	ライダーが他のマシンと入れ替える			x			
10P1. 4	マシンの性能がテクニカル規定に沿っていない		x				
10P3. 1	車検・書類審査で規定に沿わずパスできない		x				
11P3	プレートやゼッケンの1枚が規則違反・欠如					参加費の10%	
11P3	プレートやゼッケンの2枚が規則違反・欠如					参加費の20%	
11P4	ステージのスタート時、背番号が無い 1回目 繰返し				1h		失格あり
11P5	マシン・ヘルメットに名前・血液型のペイント無し		x				
11P6	ブレスレットが無い					参加費の10%	
12P1. 2	スポンサー・ステッカーが規定違反・欠如 1回目の指摘 繰返し					参加費の10% 参加費の100%	
16P6	通過国の下見						失格あり
17P2. 3	不許可のメモを所持していた 不許可のサテライト写真を所持していた		x x	またはx またはx			
18P3. 3	パブリック・ゾーンにアシスタンス・クルーがいた、そこでパネルのメモをライダーに見せた						失格あり
19P2. 1	WPC,WPM,WPS,WPE,WPV,DZ,FZ,CPを不通過					ロード・ブック参照	失格あり
19P3. 2	他のマシンのGPSと交換する						失格あり
19P3. 3	電子機器の不許可のリンク						失格あり
19P3. 7a	主催者が指示するGPS以外のポイントを使用						
19P3. 7b	不許可のナビゲーションシステムを所有			x			

関連する条項	要 旨	FEMの制裁	スタート拒否	失格	タイムパルティ	罰金	競技担当官の采配
19P3. 7c	不許可のワイヤリングがマシンに装備されていた						失格あり
19P3. 7d	禁止されているシステムを所有						失格あり
20P	GPSの「SPM」をロック解除した トップ15&エリートライダーが使用(3回まで、各使用ごとに) その他のライダーが使用 (3回まで、各使用ごとに) 全ライダー 4回以上			×	6h 3h		
21P2 & 21P3	DZやFZから90m以上離れる					ロードブック参照	
22P3	ライダーの過失でGPSが解除できない トップ15&エリートライダー その他のライダー				1h	300 €	失格あり
	ライダーのミスでGPSコードが入力できない トップ15&エリートライダー その他のライダー				1h	300 €	
22P5	GPSに違反記録があるのに用紙にサインするのを拒否 1回目 2回目 繰返し			×	10分 1h		
23P2	コントロール・ゾーンの中で違反スピード走行する 1km/h～15km/h 16km/h～40km/h				1分/パルス 2分/パルス	100 € 200 €	
	40km/h以上 1回目 パルス 2回目 パルス 3回目 パルス 4回目 パルス 繰返し				5分 10分 15分 1h	300 € 500 € 700 € 1,500 €	
23P3. 3						1,000 €	失格あり
23P3. 4	罰金を48時間以内に支払わない		×				
23P4. 3	リエゾンを違反スピード走行する 1km/h～20km/h				30秒/パルス	100 €	
	21km/h～40km/h				1分/パルス	200 €	
	40km/h以上				5分/パルス	300 €	
	連続3パルス以上				国際審判の提		失格あり
24P1. 3	事故の際、セーフティ・エリアを確保しなかった						失格あり
24P1. 4	ケガ人の出る事故に巻き込まれたライダー						審議を受ける
24P2 & 3	事故に遭遇し、当該条項の規則を守らなかった						×
24P3. 1	報告せずにリタイアした	×				×	大会参加拒否
24P3. 2	健康上問題がないのに緊急ビーコンを発煙した 緊急ビーコンにより主催者が救助に向いた			×		×	
24P3. 4	リタイアしたライダーが輸送してもらおう (どんな方法でも)			×			
24P3. 5	コース上にマシンを置き去りにした	×					
24P6	罹災マシンの自国返還規則を守らない	×					

関連する条項	要 旨	FEMの制裁	スタート拒否	失格	タイムペナルティ	罰金	競技担当官の采配
25P1. 2	ライダーがSentinelの作動を停止させた トップ15&エリートライダー その他のライダー				1h	300 €	
25P1. 3	GPSコードが入力できない トップ15&エリートライダー その他のライダー				15分	300 €	
25P1. 3	追い越しをブロックした トップ15&エリートライダー その他のライダー				15分	300 €	
25P2. 1a	無礼な行動					500 €	
25P2. 1b	礼儀に反した行為、詐欺・不正行為 大会前 大会後		×	×			
25P2. 1c	パンクしたタイヤ・リムの遺棄 繰返し					1,000€/本	失格あり
25P2. 2	通過国でマシンを譲渡・リセールした						大会参加禁止5年間
25P2. 3& 25P2. 4	国境通過のルールを守らない						500€～失格
25P2. 5	保護地区などデリケート・ゾーンの規定違反 1回目 繰返し			×	15分	+1,000€	
25P2. 5b	囲い地のフェンスを壊す 1回目 繰返し			×	15分	+1,000€	
25P3. 5	不認可のサテライト電話・GSMの使用						失格あり
25P4. 1	不認可の無線機・情報輸送手段の使用						失格あり
25P4. 4	不認可のデータ・システムの所有			×			
25P5. 2	ライダーの下手際でIritrack, Smaltrackを破損させた						失格あり
25P6. 3	オンボード・カメラを故意に破損・不正行為した						×
27P1. 4	アシスタンスの規則に係る違反						失格あり
27P2. 2d	ビバークまでの一方通行道路を引き返す			×			
27P4	マシンを輸送してもらった			×			
27P4. 2	無登録の人や車からサポートを受けた ・ リエゾンで ・ SSで ・ 繰返し			×	3h 6h		失格あり
27P4. 3	リエゾンの中、またはDSSやASSに許可されていない人・車が入り、アシスタンスを受けた ・ リエゾンで ・ SSで ・ 繰返し			×	6h 3h		失格あり

関連する条項	要 旨	FEMの制裁	スタート拒否	失格	タイムパルティ	罰金	競技担当官の采配
27P4. 4	スペアパーツの輸送、コース上に配置、投げ込みなど 1回目 繰返し			×	6h		失格あり
27P4. 5	ビバークの外・囲い地の中でのアシスタンス 1回目 繰返し			×	6h		失格あり
27P4. 6	パネルなどでライダーに情報伝達				3h	+500€	
27P4. 7	レース前にコース予定地を走行・コース上に停止			× (全員)			
27P4. 8	無許可の空からのアシスタンス 1回目 繰返し			×	6h		失格あり
27P5. 1	SSの中にチーム・マネージャーが入る						失格あり
27P5. 1	エアー・クルーが工具・スペアパーツを運ぶ						失格あり
27P6. 1c	許可されていない燃料の使用						
29P2	タイムカードの修正・改ざん（担当官から無承諾）			×			
29P4	タイムカードに刻印が無い、押してもらう順番の規則に従わない						失格あり
29P5	タイムカードの紛失、置忘れ				5分		
30P4	コントロール・ゾーンに反対方向から入る・タイムカードが済んだのに再度侵入する 1回目 繰返し1回目 繰返し 2回目			×	10分 1h または 固定ペナ		失格あり
30P7	コントロール・ゾーンの担当官の指示に従わない						失格あり
31P1. 8	TC(タイム・コントロール)に遅刻・早すぎ到着				1分につき1分		
31P2& 31P3	ステージまたはSSのTC(タイム・コントロール)に遅刻 ・最終ライダーの通過後30分未満 ・最終ライダーの通過後30分以降			×	1分につき1分		
31P4. 2	SSにタイムリミットまでに到着できない				MAXタイム+FP		
31P5. 3	31P5.2の規則に従わない			×			
31P6	休息日のタイムリミット内に到着できない			×			
31P7	ライダーがインビュー・ゾーンで停止しない/不敬な返答 ・繰り返し					500 €	×
33P1. 1	SSで逆走する						失格あり
33P1. 2	スタートラインで20分を超えてストップ				2分		
33P1. 4	フライング・スタート				1分		
33P1. 6	黄色のパネルとSTOPパネルの間でストップ				15分		

関連する条項	要 旨	FEMの制裁	スタート拒否	失格	タイム・パルティ	罰金	競技担当官の采配
33P1. 8	STOPパネルの前でマシンが停止しない				1h		
33P1. 11	指定された時間にライダーがスタートするのを拒否				15分		
36P1. 2	パルク・フェルメの規則違反				最低 10h		失格あり
36P1. 3	スタート時間を過ぎた後、マシンの修理・調整をする 30分以上			×	1分につき1分		
37P1. 1	スタートラインにタイムリミット内に立てなかったライダー		×				
37P1. 3	FIMセーフティ規則 & 追加規則に沿っていないマシン		×				
37P1. 4	IDマークが無い			×			
37P2. 2	書類審査に遅刻 ・1時間未満 ・1時間以上					50 € 100 €	
37P2. 3	車検に遅刻 ・30分未満 ・30分～1時間 ・1時間以上					15 € 100 € 500 €	
37P2. 5	ステージ出発にIritrack, Smaltrack、 Sentinelを不携帯					500 €	
37P2. 6	事前にIritrack, Smaltrack、 Sentinelなどの本体・ホルダーを不装備						失格あり
37P2. 9	マシンがラリー基準に合っていない・適合していない		×				
37P3. 3	オリジナル書類が無い、書類が規則に沿っていない		×				
38P1	抗議の時の預託金					220 €	
38P3	裁判でマシンの分解や再組立てを求める時の預託金 ・2サイクル ・4サイクル					230 € 460 €	
41P1. 2	スタートの際にサバイバルグッズを携帯していない ・確認に時間をとられると ・30分～ ・他のステージでも繰り返した			×		1分につき1分	
41P2. 1	レース中に背中と胸部プロテクションを装着していない			×			
41P2. 3	車検でヘルメットを提示できない		×				
T1&T2	担当官に申告忘れ エンジンの交換 — 1個目 — 2個目 — 3個目以降					15分 15分 45分 2h	
T5. 5	サウンドのレベルが規定に沿っていない 違反1回目 違反2回目 違反3回目				×	15分 1h	