



## **DAKAR CLASSIC 2024**

*Du 3 Janvier 2024 au 19 Janvier 2024*

*Del 3 Enero 2024 al 19 Enero 2024*

## **RÈGLEMENT DAKAR CLASSIC REGLAMENTO DAKAR CLASSIC**



## REGLEMENT DAKAR CLASSIC 2024 / DAKAR CLASSIC 2024 REGLAMENTO

### 1 PROGRAMME / PROGRAMA

Date	Time		Location
<b>03-Jun-2023</b>		Entries open	
Date	Time		Location
<b>20-Oct-2023</b>		Closing date for entries	
Date	Time		Location
<b>29-Nov-2023</b>		Publishing of the supplementary regulations	
Date	Time		Location
<b>10-Dec-2023</b>		Publication date of entry list	Internet (DNB)
Date	Time		Location
<b>30-Nov-2023 to 02-Dec-2024</b>	On Appointment	Administrative Checks and Scrutineering	Barcelona
Date	Time		Location
<b>01-Jan-2024</b>	14:00	Service Park Opening	Start Camp AIUla
Date	Time		Location
<b>02-Jan-2024</b>	14:00-21:00	Opening of media centre and accreditation centre	Start Camp AIUla
	09:30-17:00	Private Test (Safety equipment mandatory)	Dedicated Itinerary
Date	Time		Location
<b>03-Jan-2024</b>	07:00-21:00	Opening of media centre and accreditation centre	Start Camp AIUla
	On appointment	Administrative checks & distribution of safety equipment	
	On appointment	Scrutineering	
	09:30-17:00	Private Test (Safety equipment mandatory)	Dedicated Itinerary
	19 :00	Dakar General Briefing (No Mandatory)	Start Camp AIUla
Date	Time		Location
<b>04-Jan-2024</b>	07:00-21:00	Opening of media centre and accreditation centre	Start Camp AIUla
	On appointment	Administrative checks & distribution of safety equipment	
	On appointment	Scrutineering	
	16:00	Dakar 2024 Opening Ceremony	
	18:00	1 <sup>st</sup> Steward Meeting	
	20:00	Publication of List of Competitors Eligible to Start & Start list for Prologue	Internet (DNB)
Date	Time		Location
<b>05-Jan-2024</b>	06:00 and 24h/24	Rally HQ Open until 19 <sup>th</sup> January	Daily Bivouac
	10:00-21:00	Opening of media centre and accreditation centre	
	08 :30	Dakar Classic General Briefing Mandatory	Start Camp AIUla
	TBA	Start Podium Ceremony	Start Camp AIUla
	TBA	Start of the Rally - Prologue	AIUla
	TBA	Provisional Classification of the Prologue	Internet (DNB)
	14 :00-18 :00	Last Changing Group request after Prologue – Stewards office	
	19:30	Briefing Stage 1	Start Camp AIUla
Date	Time		Location
<b>From 06-Jan-2024 To 18-Jan-2024</b>		Start of Stage 1	Daily Bivouac
	10:00-21:00	Media Centre Opening	Daily Bivouac
	19:30	Daily Briefing	Daily Bivouac
	20:00	Publication of the Start List for the following Stage	Internet (DNB)
Date	Time		Location
<b>19-Jan-2024</b>	00:00 To 22:00	Rally HQ Opening	Yanbu
	10:00 To 21:00	Media Centre Opening	
	After TC	Final Scrutineering	Dedicated area in Final Parc Fermé

	TBA	Publication of Provisional Classification	Internet (DNB)
		Publication of Final Classification (after the Jury has declared the Classification Final)	Internet (DNB)
	20:00	Podium Ceremony – Prize giving	Yanbu

## 2 ORGANISATION / ORGANIZACIÓN

### 2.1 DEFINITION / DEFINICIÓN

Les sociétés Amaury Sport Organisation organise avec le concours de la Fédération Saoudienne de Sport Mécanique SAMF, une épreuve nationale de rallye tout-terrain historique de régularité du 3 Janvier 2024 au 19 Janvier 2024, dénommée :

#### DAKAR CLASSIC 2024

L'épreuve est organisée conformément aux prescriptions du Code Sportif International, du présent règlement et de ses éventuels additifs. Pour les articles non spécifiés, il est nécessaire de se reporter dans le règlement particulier de l'épreuve du Dakar Rally 2024.

Permis d'organisation : **SAMF/002/Dakar classic /2024**

Amaury Sport Organisation organiza con la colaboración de la Federación Saoudi del Motor SAMF, una prueba nacional de rally todo terreno histórica de regularidad, del 3 Enero 2024 al 19 de Enero de 2024, denominada:

#### DAKAR CLASSIC 2024

La prueba se organiza conforme a las prescripciones del Código Deportivo Internacional, del presente reglamento y sus eventuales Complementos. Para los artículos no especificados, es necesario remitirse al Reglamento Particular de la prueba del Dakar Rally 2024.

Permiso de Organización: **SAMF/002/Dakar classic /2024**

### 2.2 COORDONNEES DE L'ORGANISATION / DATOS DE CONTACTO DE LA ORGANIZACIÓN

A.S.O. (Amaury Sport Organisation) 40-42 Quai du Point du Jour  
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT  
<https://www.dakar.com>  
Tel: +33 (0)1 41 33 14 60  
Email: concurrents@dakar.com

### 2.3 COMITE D'ORGANISATION / COMITÉ DE ORGANIZACIÓN

Directeur de l'épreuve / Director de la Prueba :	David CASTERA
Coordinateur principal / Coordinator Principal:	Pierre LENFANT
Responsable Epreuve / Responsable de la prueba :	David SERIEYS
Responsable Concurrents / Responsable Competidores :	Charles CUYPERS
Responsable Sportif / Responsable Deportivo :	Bjorn VANOVERSCHELDE
Responsable Technique / Responsable Técnico :	Thierry VIARDOT
Responsable PCO / Responsable PCO :	Quentin POTHERAT

### 2.4 LISTE DES OFFICIELS / LISTA DE OFICIALES

#### Collège des Commissaires Sportifs / Colegio de comisarios deportivos

Président du Collège / Presidente	Manuela PRADES	Lic.34242
Membres du Collège / Miembros	Jérôme ARCUCCI	Lic.53865
	Aimar BARRANCO	TBC

#### Direction de Course / Dirección de la carrera

Directeur de Course / Director de la carrera	Benoit SOULAS
--	---------------

#### Commissaires Techniques / Comisarios técnicos

Coordinateur Technique / Coordinador Técnico	Thierry VIARDOT	Lic. 57750
Commissaires Autos / Comisario coches	André OLIVIER	Lic.1119
	Jean-Claude DESNOUX	

#### Autres / Otras

Médecin Chef / Médico Jefe	Dr Florence Pommerie
----------------------------	----------------------

## 3 MODALITÉS GENERALES / CONDICIONES GENERALES

### 3.1 DESCRIPTION / DESCRIPCIÓN

L'épreuve Dakar Classic est une épreuve de régularité et de navigation qui se court en parallèle du Dakar Rally. En aucun cas la vitesse ne peut être un critère déterminant pour le classement. Les participants seront soumis à :

- des Zones de Régularité (**RT regularity test**) où ils devront respecter des moyennes imposées et se rapprocher du temps idéal en tout point du parcours.
- des Zones de Navigation (**NT navigation test**) où ils devront respecter au mieux l'itinéraire indiqué dans le roadbook et valider des points de passages (**WP waypoints**) dans le respect d'un temps imparti. Ne comptant pas au classement
- Des Zones de Dunes (**DT dunes test**) où ils devront valider un ensemble de points de passage, obligatoires pour tous les véhicules sauf pour une liste de Concurrents qui sera publiée suite aux vérifications administratives composée de véhicules non adaptés au franchissement de dunes.

Les pénalités seront exprimés en points. Le vainqueur étant celui réunissant le moins de points à l'issue du rallye. Le parcours est divisé en **12** étapes. Une étape peut être composée de plusieurs **RT, NT, DT**. Le découpage de l'itinéraire, ainsi que les différents contrôles et transferts seront indiqués dans le carton de temps remis aux équipages au CH de départ de chaque étape.

La prueba Dakar Classic es una prueba de regularidad y de navegación que se disputa paralelamente al Rally Dakar. En ningún caso la velocidad podrá ser un criterio determinante para la clasificación. Los participantes estarán sometidos a:

- unas Zonas de Regularidad (**RT regularity test**) donde deberán respetar unas medias impuestas y aproximarse todo lo posible al tiempo ideal en cualquier punto del recorrido;
  - unas Zonas de Navegación (**NT navigation test**) donde deberán respetar el itinerario indicado en el roadbook y validar los puntos de paso (**WP waypoints**) dentro del tiempo indicado.
- sin contar en la clasificación
- Zonas de dunes (**Dunes Test DT**) donde tendrán que validar un conjunto de puntos de paso, obligatorio para todos los vehículos excepto para una lista de Competidores que se publicará tras las verificaciones administrativas, formada por vehículos no aptos para el paso de dunes.

Las penalizaciones se expresarán en puntos. El vencedor será el que obtenga el menor número de puntos al final del Rally. El recorrido está dividido en **12** etapas. Una etapa podrá tener varias **RT, NT, DT**. El desglose del itinerario y los diferentes controles y traslados se indicarán en el carnet de control entregado a cada tripulación en el CH de salida de cada etapa.

### 3.2 VEHICULES ELIGIBLES / VEHÍCULOS ADMITIDOS

Sont admissibles les véhicules de 4 à 8 roues, conformes à la législation routière et dont un modèle similaire a participé au rallye Dakar jusqu'à l'édition 1999 ou tout autre rallye-raid de la période pré 2000. Toutefois, l'organisation se réserve le droit de sélectionner des modèles n'ayant jamais participé à des rallyes-raid mais comportant un intérêt historique.

Les véhicules seront répartis en fonction de leur période de la manière suivante:  
**Période A** - Véhicules construits avant le 01/01/1986  
**Période B** - Véhicules construits entre le 01/01/1986 et le 31/12/1996 inclus  
**Période C** - Véhicules construits entre le 01/01/1997 et 31/12/1999 inclus

Un Dossier Technique du véhicule sera exigé par l'organisation disponible sur la plateforme d'inscription.

Se admiten los vehículos de 4 a 8 ruedas, conformes a la legislación vial, y de los que un modelo similar haya participado en el Rally Dakar hasta la edición 1999, o cualquier otro rally / rally-raid antes del año 2000. Sin embargo, la Organización se reserva el derecho a seleccionar modelos que no hayan participado nunca en rally raid, pero que tengan un interés histórico.

Estarán divididos en las siguientes categorías según su época:  
**Epoca A** - Vehículos construidos antes del 01/01/1986  
**Epoca B** - Vehículos construidos entre el 01/01/1986 y el 31/12/1996  
**Epoca C** - Vehículos construidos entre el 01/01/1997 y el 31/12/1999

La Organización exigirá un Dossier Técnico del Vehículo con la solicitud de inscripción.

### 3.3 GROUPES ET CLASSES / GRUPOS Y CLASES

Le Dakar Classic est composé de quatre groupes:

- **GROUPE H1** – MOYENNE BASSE (Moyennes dédiées aux véhicules les moins puissants – interdit aux moteurs turbo - non accessible aux véhicules de période C)
- **GROUPE H2** – MOYENNE MODERE (Moyennes accessibles à tous, idéal pour les véhicules les moins puissants – non accessible aux véhicules de période C sauf véhicule à lame de ressort)
- **GROUPE H3** – MOYENNE INTERMEDIAIRE (entre 10% et 15% plus rapide)
- **GROUPE H4** – MOYENNE HAUTE (Moyennes soutenues, entre 25% et 30% plus rapide non accessible aux véhicules de période A)

L'organisation réalise l'ouverture et les vitesses moyennes sur une base de moyenne H2 avec un véhicule 4x4 standard moderne non préparé.

El Dakar Classic está compuesto por cuatro grupos:

- **GRUPO H1** – MEDIA BAJA (Medias dedicados a vehículos menos potentes - no se admiten motores turbo - no disponible para vehículos de época C)
- **GRUPO H2** – MEDIA MODERADA (Medias accesibles, ideales para vehículos menos potentes - no accesibles para vehículos de época C (excepto vehículos de suspensión de baltestas)
- **GRUPO H3** – MEDIA INTERMEDIA (entre 10% y 15% más rápido)
- **GRUPO H4** – MEDIA ALTA (Medias más sostenidas, entre 25% y 30% más rápido no disponible para los vehículos de la época A)

La organización lleva a cabo la apertura y las velocidades medias sobre la base de H2 con un vehículo 4x4 moderno estándar sin preparación.

TABLEAU DE REPARTITION DES GROUPES AUTO - TABLA DE DISTRIBUCIÓN DE CLASES DE AUTOS

	MOYENNE BASSE (H1) MEDIA BAJA (H1) <i>No Turbo</i>	MOYENNE MODEREE (H2) MEDIA MODERADA (H2)	MOYENNE INTERMEDIAIRE (H3) MEDIA INTERMEDIA (H3)	MOYENNE HAUTE (H4) MEDIA ALTA (H4)
	Base -15%	Base (Orga)	Base +15% max	Base +30% max
PERIOD A (<1986)	OK	OK	OK	NO
PERIOD B (1986-1996)	OK	OK	OK	OK
PERIOD C (>1996)	NO	NO* <i>Sauf véhicules à lame de ressort Excepto vehículos con suspensión de baltesta</i>	OK	OK

TABLEAU DE REPARTITION DES GROUPES AUTO - TABLA DE DISTRIBUCIÓN DE CLASES DE CAMIONES

	MOYENNE BASSE (H1t) MEDIA BAJA (H1t)	MOYENNE MODEREE (H2t) MEDIA MODERADA (H2t)
	Base -15%	Base (Orga)
PERIOD A (<1986)	OK	OK
PERIOD B (1986-1996)	OK	OK
PERIOD C (>1996)	OK	OK

### 3.4 ENGAGEMENT-INSCRIPTION / SOLICITUDES DE INSCRIPCIÓN

Voir Règlement Particulier Dakar Rally 2024.

Ver Reglamento Particular Dakar Rally 2024

### 3.5 DROITS D'INSCRIPTION / DERECHOS DE INSCRIPCIÓN

Voir Règlement Particulier Dakar Rally 2024.

Ver Reglamento Particular Dakar Rally 2024

### 3.6 ASSURANCES / SEGUROS

Voir Règlement Particulier Dakar Rally 2024.

Ver Reglamento Particular Dakar Rally 2024

### 3.7 AFFICHAGE OFFICIEL / TABLÓN DE ANUNCIOS OFICIAL

Toutes les informations Concurrents, classements et notes d'ouverture, décisions, documents officiels, Additifs, notifications, pénalités, ordres de départ, etc. seront à consulter sur l'application **SPORTITY**.  
 Le tableau d'affichage officiel sera accessible par l'application Sportity disponible sur téléphones portables et tablettes. L'App Sportity peut être

Todas las informaciones para los competidores, clasificaciones, notas, decisiones, documentos oficiales, anexos, notificaciones, penalizaciones, orden de salida, etcétera, se tendrán que consultar en la aplicación **SPORTITY**.  
 Disponible para móviles y tablets, en los tabloneros oficiales de anuncios ubicados en los siguientes lugares:

téléchargée sur Google Play ou AppStore avec le mot de passe : **DK24CLASSIC**  
 Télécharger sur AppStore :  
<https://apps.apple.com/ee/app/sportity/id1344934434>  
 Télécharger sur Google Play :  
<https://play.google.com/store/apps/Details?id=com.sportity.app>  
 Des notifications « push » arriveront sur le téléphone portable ou tablette à la réception de tout nouveau document sur le Tableau d’Affichage Officiel.

La contraseña de acceso para la descarga es : **DK24CLASSIC**  
 AppStore:  
<https://apps.apple.com/ee/app/sportity/id1344934434>  
 Google Play:  
<https://play.google.com/store/apps/details?id=com.sportity.app>  
 La aplicación envía notificaciones PUSH para cualquier actualización de documentos en los tablón oficial de anuncios.

### 3.8 APPLICATION / APLICACIÓN

Voir Règlement Particulier Dakar Rally 2024.

Ver Reglamento Particular Dakar Rally 2024

## 4 OBLIGATION DES PARTICIPANTS / OBLIGACIONES DE LOS PARTICIPANTES

### 4.1 EQUIPAGES / TRIPULACIONES

Les véhicules doivent tous être composés de 2 membres (pilote/copilote) et de 2 ou 3 membres pour les Camions (pilote/copilote/[+mécano])

Las tripulaciones de los vehículos deberán estar compuestas por 2 miembros (piloto / copiloto) and 2 or 3 members for trucks (driver, co-driver [and mechanic])

Chaque membre d’équipage doit :

- Être âgé de 18 ans minimum
- Être titulaire d’un permis de conduire valide pour sa catégorie de véhicule
- Être en possession d’une **licence Nationale Route** Concurrent/Conducteur valide pour la participation d’une épreuve **Nationale de régularité** à participation étrangère autorisée. Seuls les équipages spécifiés sur le formulaire d’engagement seront admis au départ. L’absence d’un membre de l’équipage ou l’admission d’une personne additionnelle à bord entraînera la Disqualification
- Être en possession d’une autorisation de participer à une course à l’étranger auprès de l’ASN

Each crew member shall:

Cada miembro de la tripulación debe:

- Tener una edad mínima de 18 años
- Ser titular de un permiso de conducir válido para la categoría de su vehículo
- Ser titular de un **licencia nacional** piloto/competidor válido para participar en una carrera **nacional de regularidad**. Solo las tripulaciones especificadas en el formulario de inscripción podrán tomar la salida. La ausencia de uno de los miembros o la presencia de un miembro adicional conllevará la Descalificación.
- Estar en posesión de una autorización de la Federación para participar en una carrera en el extranjero-

Chaque véhicule devra comporter à son bord :

- Un kit médical facilement accessible (voir liste Technique FIA n°83 - [www.competitors.dakar.com](http://www.competitors.dakar.com))
- Un kit de survie comme ci-après
- 1 triangle réfléchissant
- des coupe-sangles accessibles lorsque la ceinture de sécurité est bouclée
- 2 lunettes de moto/travail
- 2 gilets de sécurité
- 1 x lampe de sécurité
- 1 x 9 m corde de remorquage
- des chaussures et des vêtements chauds
- 1,5 litres de boissons non alcoolisées par personne accessible lorsque la ceinture de sécurité est bouclée
- 1 pelle
- 2 plaques de désensablage
- 2 roues de secours minimum
- Rations alimentaires de survie (ex : PowerBar ou semblable)
- Une réserve de 5 litres d’eau potable

Cada vehículo deberá llevar a bordo lo siguiente:

- Un botiquín fácilmente accesible (véase la Lista técnica FIA n° 83 - [www.competitors.dakar.com](http://www.competitors.dakar.com))
- Un kit de supervivencia con los siguientes elementos:
- 1 triángulo reflectante
- cortacorreas accesibles con el cinturón abrochado
- 2 gafas o lentes de moto/trabajo
- 2 chalecos de seguridad
- 1x linterna de seguridad
- 1m x 9m cable de remolque
- calzado y ropa de abrigo
- 1,5 litros por persona de bebidas sin alcohol accesibles con el cinturón de seguridad abrochado
- 1 pala
- 2 placas de desarenado
- 2 ruedas de repuesto como mínimo
- Raciones alimentarias de supervivencia (ej.: barras energéticas o similares)
- Una reserva de 5 litros de agua potable

### 4.2 NUMEROS DE COURSE ET PLAQUE RALLYE / NÚMEROS DE CARRERA Y PLACAS RALLY

La plage de numéros 700 à 899 sera réservée à la catégorie Dakar Classic.

Se reservará el intervalo de números del 700 al 899 para la categoría Dakar Classic. Los números los asignará el Servicio Competidores en función de la fecha de recepción de las solicitudes de inscripción y siempre procurando cumplir en la medida de lo posible con las peticiones de las tripulaciones.

L’attribution sera faite par le service concurrent en fonction de la date d’arrivée des demandes d’inscription tout en essayant de répondre aux souhaits des équipages dans la limite des disponibilités.

Chaque équipage est tenu de réserver :  
 un espace de 42x44cm sur les deux portières avant et sur le toit.  
 un espace de 43x21cm pour les deux plaques rallye sur les faces arrière et avant du véhicule.

Cada tripulación debe reservar el siguiente espacio:

un espacio de 42 x 44 cm en ambas puertas delanteras y sobre el techo  
 un espacio de 43 x 21 cm para las dos placas Rally para la parte frontal y la parte trasera del vehículo.

un bandeau de parebrise de 110x10cm  
 En aucun cas les numéros et plaques ne pourront être déplacés, modifiés, superposés avec d’autres éléments.

Un adhesivo de parabrisa de 110x10 cm

En ningún caso se podrán desplazar o modificar los números y las placas ni superponer otros elementos.

Pour les châssis originaux aux livrées d’époques, des aménagements seront possibles uniquement avec demande préalable à l’organisateur et accord écrit. A noter: Les publicités même d’époque doivent être en conformité avec la législation locale (tabac, alcool...)

Para los chasis originales con estética de época, se podrán conceder excepciones únicamente mediante consentimiento escrito del Organizador, previa petición por parte del competidor.

*Nota: Cualquier forma de publicidad, incluso la de época, debe ser conforme a la legislación local (tabaco – alcohol)*

### 4.3 CARNET DE CONTROLE / CARNET DE CONTROL

Chaque équipage recevra à chaque CH de Départ Bivouac un carnet de contrôle sur lesquels figureront les temps impartis de chaque secteur et l'ensemble des contrôles du jour. Ce carnet sera rendu au CH d'arrivée de l'étape.

Il devra être disponible pour inspection sur demande, où il devra être présenté par l'Équipage complet dans son véhicule.

L'équipage est seul responsable de son carnet de contrôle.

A moins d'être approuvée par le commissaire concerné, toute rectification ou modification apportée sur la fiche de contrôle ainsi que sa perte entraînera une pénalité de **1 000 points**.

Il incombe à l'équipage de présenter sa fiche de contrôle aux commissaires au bon moment et de vérifier que l'heure est correctement inscrite.

Seul le commissaire concerné sera autorisé à inscrire l'heure sur la fiche de contrôle, manuellement.

En cas de différence entre le carnet de contrôle et le Tripy, c'est l'information du Tripy qui fera foi

Cada tripulación recibirá en cada CH del Vivac de Salida un carnet de control en el que figurarán los tiempos impartidos de cada tramo, así como todos los controles del día. Se entregará el carnet en el CH de la llegada de la etapa.

Deberá estar disponible para su inspección, si se solicitara, y presentarse con toda la tripulación en el vehículo.

La tripulación es la única responsable de su carnet de control.

A menos que lo apruebe el comisario en cuestión, toda rectificación o modificación incorporada en la ficha de control o su pérdida conllevará una penalización de **1 000 puntos**. La tripulación deberá presentar su ficha de control a los comisarios en el momento adecuado y verificar que se ha registrado la hora correctamente.

Solo el comisario en cuestión está autorizado a inscribir la hora en la ficha de control manualmente.

En el caso de diferencias entre el carnet de control y el Tripy, prevalecerá la información del Tripy.

#### 4.4 CIRCULATION ET VITESSE MAX / CIRCULACIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

Sur l'ensemble du parcours la vitesse des participants est contrôlée via le boîtier TRIPY. Tout dépassement des vitesses mentionnées ci-après sera automatiquement reporté au PCO et à la Direction de Course.

**1/ Secteur de liaison :** La vitesse maximale autorisée sur l'ensemble du rallye en Liaison est de 130Km/h

Tout dépassement de vitesse maximum enregistré par le GPS sera sanctionné par le Directeur de Course, selon les pénalités suivantes :

- De 3 à 20 km/h :

1ère Infraction : 100 points + 100€,

2ème Infraction : 200 points + 300€,

3ème Infraction : Disqualification

- Au-delà de 20 km/h :

1ère Infraction : 300 points + 500€,

2ème Infraction : 500 points + 1000€,

3ème Infraction : Disqualification

Les zones de Transferts entre **RT** seront considérées comme des liaisons pour le respect des vitesses max.

#### 2/ ZONE DE CONTROLE DE VITESSE « DZ-FZ » (SLOW ZONE)

Des « Zones de Contrôle de Vitesse » ou Slow Zone, peuvent être présentes en transfert, liaison ou RT. Elles seront indiquées sur le Roadbook par les mentions « **DZ** » en entrée de zone, « **FZ** » en fin de zone, suivi de la vitesse maximum à ne pas dépasser.

Dans les Zones de Contrôle de Vitesse, l'itinéraire du Roadbook est obligatoire. Le non-respect de cet itinéraire ou l'absence de validation de la DZ ou FZ entrainera une pénalité de 300 points.

La présence ou l'absence de panneaux indicateurs de vitesse ne pourra donner lieu à aucune réclamation.

Tout dépassement de vitesse enregistré par le GPS sera sanctionné par le Directeur de Course, selon les pénalités suivantes :

- entre 3 et 15 km/h : 50 points
- entre 16 et 40 km/h : 100 points
- au-delà de 40 km/h : 300 points

Toute récidive peut entraîner une pénalité additionnelle allant de 1 000 points à la Disqualification.

Lorsqu'une DZ/FZ est située dans une RT :

- La vitesse moyenne dans cette zone est volontairement inférieure à la Vitesse maximale de la Zone de Vitesse afin de pouvoir continuer à réguler. (Ex : Lors d'une entrée en DZ 30Km/h, la moyenne à respecter sera de 20Km/h)
- Pas de PCI 300m avant la DZ/FZ et 1000m après.

#### 3/ PENDANT ZONE DE REGULARITE : Vitesse max en RT,

140km/h auto

120km/h camion

Tout dépassement de vitesse enregistré par le GPS sera sanctionné par le Directeur de Course, selon les pénalités suivantes :

- entre 3 et 15 km/h : 50 points
- entre 16 et 40 km/h : 100 points
- au-delà de 40 km/h : 300 points

Toute récidive peut entraîner une pénalité additionnelle allant de 500 points à la Disqualification

A lo largo de todo el recorrido se controlará la velocidad de los participantes a través de un dispositivo TRIPY. Todo rebasamiento de los límites de velocidad mencionados a continuación será comunicado automáticamente al PCO y a la Dirección de Carrera.

**1/ Tramo de enlace :** La velocidad máxima autorizada en los tramos de enlace será 130Km/h

Toda superación del límite de velocidad registrado por el GPS será sancionada por el Director de la Carrera con las penalizaciones siguientes:

- De 3 a 20 km/h:

1ª Infacción: 100 puntos + 100€,

2ª Infacción: 200 puntos + 300€,

3ª Infacción: Descalificación

- Por encima de 20 km/h :

1ª Infacción: 300 puntos + 500€,

2ª Infacción: 500 puntos + 1000€,

3ª Infacción: Descalificación

Las zonas de traslado entre **RT** se considerarán tramos de enlace a efectos de los límites de velocidad.

#### 2/ ZONA DE CONTROL DE VELOCIDAD DZ-FZ (SLOW ZONE)

Las "Zonas de control de velocidad" o Slow Zone podrán estar presentes en traslados, RT y enlace. Aparecerán indicadas en el Roadbook con las indicaciones "**DZ**" a la entrada de la zona y "**FZ**" al fin de la zona, seguida de la velocidad máxima que no se podrá superar. En las Zonas de Control de Velocidad, el itinerario del Roadbook será obligatorio. No respetar el itinerario o la no validación de la DZ o FZ conllevará una penalización de 300 puntos.

No se podrá reclamar basándose en la presencia o ausencia de señales de velocidad.

Toda superación de la velocidad registrada por el GPS será sancionada por el Director de Carrera con las siguientes penalizaciones:

- entre 3 y 15 km/h: 50 puntos
- entre 16 y 40 km/h: 100 puntos
- más de 40 km/h: 300 puntos

Toda reincidencia conllevará una penalización adicional que variará entre 1000 puntos y directamente la Descalificación.

Si una DZ/FZ está situada en una RT:

- La velocidad media de esta zona se reducirá voluntariamente por debajo de la velocidad máxima de la zona de velocidad con el fin de seguir controlándola. (Ej.: al entrar en una DZ 30 km/h, la media que se deberá respetar será de 20 km/h)
- No PCI 300m antes de la DZ/FZ y 1000m después.

#### 3/ EN ZONA DE REGULARIDAD Y DE NAVEGACIÓN:

Velocidad máxima en RT

de 140 km/h para coches.

De 120km/h para camiones

Toda superación de la velocidad registrada por el GPS será sancionada por el Director de Carrera con las siguientes penalizaciones:

- entre 3 y 15 km/h: 50 puntos
- entre 16 y 40 km/h: 100 puntos
- más de 40 km/h: 300 puntos

Toda reincidencia conllevará una penalización adicional que variará entre 500 puntos y directamente la Descalificación.

#### 4.5 AUTONOMIE / AUTONOMÍA

L'autonomie minimum pour les véhicules en course est de **350 km**, par mesure de sécurité une autonomie de **10%** supplémentaire est exigée.

The minimum range of vehicles in the race is **350 km**. For safety reasons, an extra margin of **10%** is required.

#### 4.6 MATERIEL AUTORISE / MATERIAL AUTORIZADO

TRIPY: L'organisation mettra à disposition de chaque équipage un boîtier TRIPY qui devra être branché dans le véhicule pendant toute la durée de l'épreuve. Toute manipulation autre que celle utile à la navigation sera pénalisée de 5000 points à la première occurrence et pouvant aller jusqu'à la Disqualification en cas de récidive. Le boîtier TRIPY servira de GPS et de Roadbook électronique pour l'équipage mais également de chronométrage.

IRITRACK: L'organisation mettra à disposition de chaque équipage un boîtier IRITRACK qui devra être branché dans le véhicule pendant toute la durée de l'épreuve. Toute manipulation autre que celle utile à l'envoi d'alertes sera pénalisée de 5000 points à la première occurrence et pouvant aller jusqu'à la Disqualification en cas de récidive. Le boîtier IRITRACK sert de trackeur et d'envoi de d'alerte à l'organisation.

En plus du TRIPY/IRITRACK fourni par l'organisation, un maximum de **deux** appareils de mesure est autorisé à bord du véhicule (hors répéteur). Le type de mesure (vitesse, distance, moyenne, temps) est libre ainsi que le mode d'affichage et de fonctionnement (mécanique, électromagnétique, GPS). Il est recommandé pour chaque équipage d'être munie en plus du Tripy:

- D'un odomètre avec remise à zéro du partiel et total
- D'un chronomètre ou tout appareil mesurant le temps avec remise à zéro
- Un lecteur de CAP
- Un téléphone portable / téléphone satellite

TRIPY: La organización pondrá a disposición de todas las tripulaciones una caja TRIPY que deberá ir conectada en el vehículo durante toda la prueba. Cualquier manipulación no relacionada con la navegación conllevará una penalización de 5000 puntos en la primera ocasión y podría suponer la Descalificación en caso de reincidencia. La caja TRIPY servirá de GPS y de Roadbook electrónico a la tripulación, pero también para fines de cronometraje.

IRITRACK: La organización pondrá a disposición de todas las tripulaciones una caja IRITRACK que deberá ir conectada en el vehículo durante toda la prueba. Cualquier manipulación no relacionada con la navegación conllevará una penalización de 5000 puntos en la primera ocasión y podría suponer la Descalificación en caso de reincidencia. La caja IRITRACK servirá de tracking y para enviar alertas a la organización.

Además del dispositivo TRIPY proporcionado por el Organizador, se autoriza un máximo de **dos** dispositivos de medición a bordo del vehículo (excepto el repetidor). El tipo de medida (velocidad, distancia, velocidad media, tiempo) es libre, así como su modo de visualización y funcionamiento (mecánico, electromagnético, GPS).

Además del Tripy, se recomienda que cada tripulación lleve:

- Un cuentakilómetros con puesta a cero del parcial y total
- Un cronómetro o cualquier otro dispositivo que mida el tiempo con puesta a cero
- Lector de rumbo
- Un móvil/ teléfono satelital

### 5 DEROULEMENT DU RALLYE / DESARROLLO DEL RALLY

#### 5.1 ORDRE DE DEPART / ORDEN DE SALIDA

##### 1/ CH Départ Bivouac

Les départs se feront *a minima* toutes les minutes et zéro seconde. Les départs au CH de départ d'Etape sont donnés de la façon suivante:

- Groupe H4 (moyenne haute): Ordre du classement de l'étape de la veille
- Groupe H3 (moyenne intermédiaire) Ordre du classement de l'étape de la veille  
*GAP 10 minutes*
- Groupe H2 (moyenne modérée): Ordre du classement de l'étape de la veille
- Groupe H1 (moyenne basse): Ordre du classement de l'étape de la veille  
*GAP 10 minutes*
- Groupe H2t (moyenne modérée camion) Ordre du classement de l'étape de la veille
- Groupe H1t (moyenne basse camion): Ordre du classement de l'étape de la veille

L'ordre de départ de l'Etape 1 sera donné en fonction du classement du Prologue. (Voir Art.5.3)

L'ordre de départ des Etapes suivantes sera donné en fonction du classement de l'Etape de la veille sans les pénalités de CH.

##### 2/ Départ en RT (S.RT)

Voir procédure Départ Art. 5.8

##### 3/ Départ en NT (S.NT)

Voir procédure Départ Art. 5.9

##### 1/ CH Salida del Vivac

Las salidas se darán con intervalos de al menos un minuto y cero segundos. Las salidas en el CH de salida de etapa se darán de la siguiente manera:

- Grupo H4 (media alta): Orden de la clasificación de la etapa del día anterior
- Grupo H3 (media intermedia): Orden de la clasificación de la etapa del día anterior  
*GAP 10 minutes*
- Grupo H2 (media moderada): Orden de la clasificación de la etapa del día anterior
- Grupo H1 (media baja): Orden de la clasificación de la etapa del día anterior  
*GAP 10 minutes*
- Grupo H2t (media moderada camiones): Orden de la clasificación de la etapa del día anterior
- Grupo H1t (media baja camiones): Orden de la clasificación de la etapa del día anterior

El orden de salida de la etapa 1 vendrá dado por la clasificación en Prólogo (véase el art. 5.3).

El orden de salida de las siguientes Etapas se dará según la clasificación de la Etapa del día anterior sin las penalizaciones CH.

##### 2/ Salida en RT (S.RT)

Ver Art. 5.8

##### 2/ Salida en NT (S.NT)

Ver Art. 5.9

#### 5.2 MISE AU POINT / SHAKEDOWN

Les Equipages auront le droit de participer de manière facultative à une mise au point sur un lieu et un tracé devant obligatoirement être respecté, ce parcours pourra être réalisé 3 fois maximum. Le tracé pourra être parcouru librement par les Equipages dans le respect de l'itinéraire et le sens du parcours. Des vitesses moyennes seront données à titre indicatif afin de vérifier les rythmes de chaque Groupe. A l'issue de la mise au point les Equipages devront indiquer leur choix Groupe de moyenne pour toute la durée du rallye et pour le Prologue. Ce Groupe pourra de nouveau être modifiée une dernière fois à l'issue du Prologue au bureau des Commissaires Sportifs. Les véhicules devront être équipés du TRIPY et de l'IRITRACK pour participer à la mise au point.

Las tripulaciones tendrán derecho a participar en un testing opcional sobre un lugar y un recorrido que deberán respetar, este recorrido podrá realizarse 3 veces como máximo. El recorrido podrá ser recorrido libremente por las tripulaciones de acuerdo con el Itinerario y la dirección de la ruta. Las velocidades medias se darán a título indicativo para comprobar el ritmo de cada Grupo. Al final de la puesta a punto, los Equipos deberán indicar su elección de Grupo medio para todo el rallye y para el Prólogo. Este Grupo puede modificarse una última vez al final del Prólogo en la Oficina de los Comisarios. Los vehículos deberán estar equipados con el TRIPY y el IRITRACK para participar en el tuning.

#### 5.3 PROLOGUE / PRÓLOGO

Le prologue déterminera l'ordre de départ de la première Etape mais ne compte pas pour le classement général de l'Epreuve.

Les ordres de départ se feront de la façon suivante :

- Groupe H4 (moyenne haute): Ordre du classement de l'étape de la veille
- Groupe H3 (moyenne intermédiaire) Ordre du classement de l'étape de la veille  
*GAP 10 minutes*
- Groupe H2 (moyenne modérée): Ordre du classement de l'étape de la veille
- Groupe H1 (moyenne basse): Ordre du classement de l'étape de la veille

El prólogo determinará el orden de salida de la primera etapa, pero no contará para la clasificación general de la prueba.

El orden de salida será el siguiente:

- Grupo H4 (media alta): Orden de la clasificación de la etapa del día anterior
- Grupo H3 (media intermedia): Orden de la clasificación de la etapa del día anterior  
*GAP 10 minutes*
- Grupo H2 (media moderada): Orden de la clasificación de la etapa del día anterior
- Grupo H1 (media baja): Orden de la clasificación de la etapa del día anterior  
*GAP 10 minutes*



<p><b>GAP 10 minutes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groupe H2t (moyenne modérée camion) Ordre du classement de l'étape de la veille</li> <li>• Groupe H1t (moyenne basse camion) : Ordre du classement de l'étape de la veille</li> </ul> <p>Le prologue permettra de vérifier et valider le choix de son Groupe de moyenne. A l'issu du Prologue, les Concurrents auront la possibilité de le modifier une dernière fois il ne pourra plus changer pour toute la durée du rallye. Dans le cas où le concurrent souhaite changer de Groupe à l'issu du Prologue, son classement sur le Prologue ne sera pas pris en compte et le Concurrent partira dernier de son nouveau Groupe lors de la première Etape.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grupo H2t (media moderada camiones): Orden de la clasificación de la etapa del día anterior</li> <li>• Grupo H1t (media baja camiones ): Orden de la clasificación de la etapa del día anterior</li> </ul> <p>El prólogo permitirá verificar y validar la elección del Grupo de media. Al terminar el prólogo, los competidores tendrán la posibilidad de modificarla una última vez y ya no se podrá cambiar durante todo el rally. En caso de que el competidor desee cambiar de Grupo al final del prólogo, su clasificación en el prólogo no se tendrá en cuenta y deberá salir el último de su nuevo Grupo durante la etapa 1.</p>
--	--

#### 5.4 HEURE OFFICIELLE / HORA OFICIAL

Pendant toute la durée du Rallye, l'heure officielle servant de référence au chronométrage est l'heure affichée sur le boîtier TRIPY : UTC+3	Durante todo el Rally, la hora oficial que sirve de referencia para el cronometraje es la hora indicada por el dispositivo TRIPY : UTC+3
--	--

#### 5.5 ROADBOOK

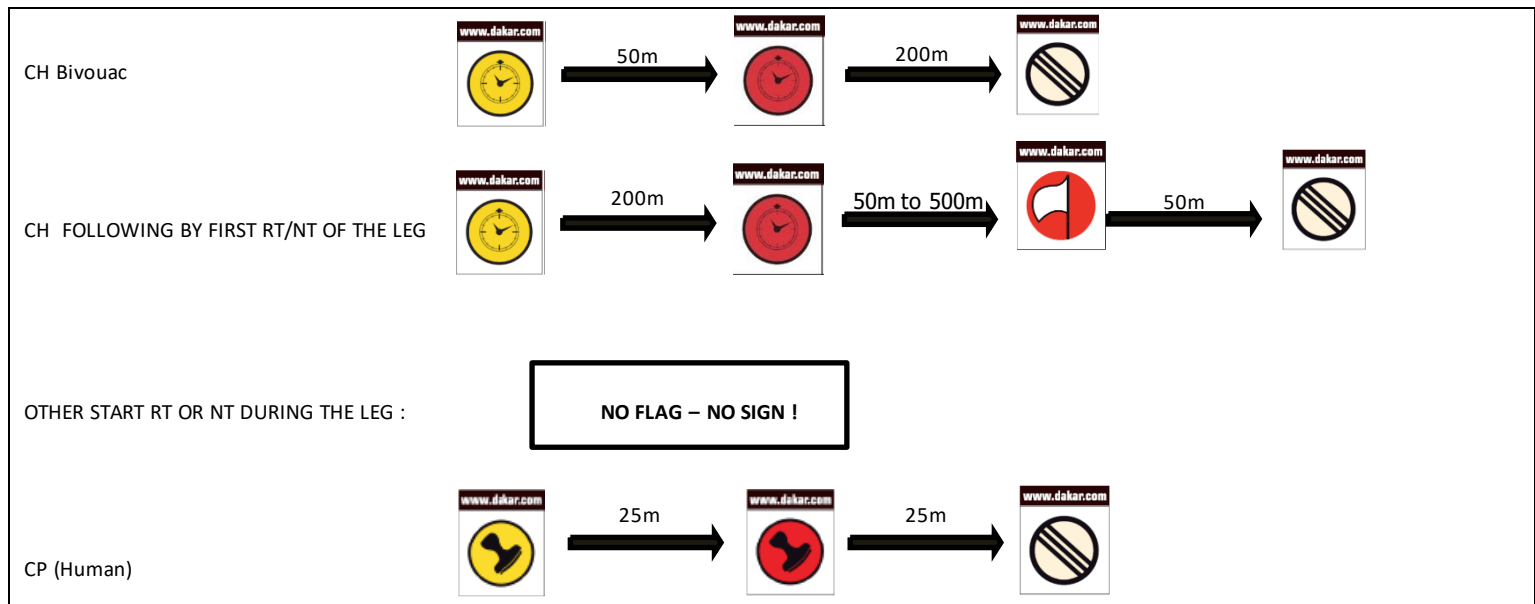
<p>Un roadbook papier sera distribué au départ de chaque Etape, Il indiquera le diagramme présentant la route à suivre, le partiel dégressif, le kilométrage total à la case permettant un recalage éventuel des autres appareils de mesures propres à chaque Equipage.</p> <p>Le Roadbook sera également digital via le boîtier TRIPY servant également de système de chronométrage.</p> <p>Toutes les informations contenues dans le roadbook papier sont officielles. Toutes les informations affichées sur l'appareil Tripy constituent une aide supplémentaire pour l'équipage et sont informatives.</p> <p><i>Voir Tutoriel TRIPY pour plus d'information.</i></p>	<p>Al comienzo de cada etapa se distribuirá un roadbook en papel, que mostrará un diagrama de la ruta a seguir, el tramo degesivo y el kilometraje total en el box, para poder reajustar cualquier otro equipo de medición perteneciente a cada tripulación.</p> <p>El roadbook también será digital a través del TRIPY, que también servirá como sistema de cronometraje.</p> <p>Toda la información contenida en el roadbook de papel es oficial.</p> <p>Toda la información que aparece en el dispositivo Tripy es una ayuda adicional para la tripulación y tiene carácter informativo.</p> <p><i>Consulte el Tutorial TRIPY para obtener más información.</i></p>
--	--

#### 5.6 ETALONNAGE / CALIBRACIÓN

Avant le départ du Prologue, une zone sera disponible afin de vérifier l'étalonnage correct du Véhicule avec celui de l'Organisation. La zone sera donnée lors des Vérifications Administratives.	Antes de la salida, habrá una zona disponible para verificar la calibración correcta del vehículo frente al modelo de la organización. La zona se comunicará en las Verificaciones Administrativas.
---	---

#### 5.7 CONTROLES

Les différents points de contrôles sont indiqués par des sigles standardisés FIA et disposés de la manière suivante uniquement dans le cas de contrôles humains - CH/certains CP:	Los diferentes puntos de control estarán indicados por las siglas estándar FIA y dispuestos de la siguiente forma solo en el caso de que haya un control con intervención humana - CH/algunos CP:
---	---



<p>Les Equipages sont tenus de se présenter à tous les contrôles dans l'ordre et le sens du parcours, sous peine de pénalité. Chaque contrôle sera opérationnel 30 minutes avant l'heure théorique du passage du premier Concurrent et fermera 1 H20 après l'heure théorique du dernier Concurrent. A n'importe quel contrôle, un équipage qui se présente avec un retard supérieur à 1H20 sur son heure théorique de pointage pourra être sur décision du Directeur de Course déclaré hors course pour l'Etape en cours. L'Equipage peut continuer de suivre l'itinéraire de course mais chaque point de contrôle et Test seront considérés comme loupés.</p>	<p>Las tripulaciones deberán presentarse en todos los controles en el orden y en el sentido del recorrido o serán penalizados. Cada control estará operativo 30 minutos antes de la hora teórica de paso del primer Competidor y cerrará 1 hora después de la hora teórica del último Competidor. En todos los controles, la tripulación que se presente con un retraso superior a 1H20min sobre su hora teórica de salida/paso, puede ser declarada fuera de la carrera para la etapa en curso por decisión del Director de Carrera. La tripulación puede seguir el recorrido de la carrera pero cada punto de control y prueba se considerará como perdido.</p>
--	---

<p><b>1/ Contrôle de Passage (CP) :</b> L'Equipage devra faire viser son carnet de contrôle. Un CP peut être secret ou non. Pénalité pour CP manqué : <b>200</b> points. Un CP sera toujours situé au moins 1km avant le prochain point de chronométrage Intermédiaire. L'Equipage est tenu de respecter les instructions des commissaires en poste et d'arriver à allure réduite dans la zone de contrôle.</p> <p><b>2/ Contrôle Horaire (CH) :</b> A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le</p>	<p><b>1/Control de Paso (CP):</b> la tripulación deberá proceder al sellado de su carnet de control. Un CP puede ser secreto o no. Penalización por cada CP faltante: <b>200</b> puntos. Un CP estará situado siempre a menos de 1 km del próximo punto de cronometraje intermedio. La tripulación deberá respetar las instrucciones de los comisarios en el puesto y entrar con una velocidad reducida en la zona de control.</p> <p><b>2/ Control Horario (CH):</b> en estos controles, los comisarios en el puesto indican en el</p>
--	---



carnet de contrôle l'heure de présentation de l'Équipage complet à bord du Véhicule. L'Équipage doit attendre pour son heure idéale avant le panneau jaune. L'heure idéale de pointage est celle obtenue en additionnant le temps imparti pour parcourir le Secteur et l'heure de départ de ce Secteur (CH précédent ou Heure de passage de la précédente FRT ou FNT indiquée sur l'écran Tripy). L'Équipage n'encourt pas de pénalité s'il pointe dans la minute consacrée à son heure de pointage.

Ex: Heure de pointage 15H28. L'Équipage peut se présenter entre 15H28'00" et 15H28'59".

Toute différence entre l'heure réelle et l'heure idéale de pointage sera pénalisée à raison de :

10 points par minute ou fraction de minute de retard ou d'avance

Au CH d'Arrivée d'Etape, l'avance n'est pas pénalisée.

L'absence de visa d'un Contrôle Horaire entraînera une pénalisation de **300** points.

**3/ Transferts** : Les zones situées entre une arrivée de Test et un départ en Test (Navigation Test ou Regularity Test) ainsi qu'entre un CH et un départ en Test, sont également soumis à des Temps Impartis. Pour tout retard ou avance à ces points s'applique la même règle qu'un CH.

**4/ Bonus CH** : Pour chaque Etape, l'Équipage bénéficie d'un bonus quotidien de **15 minutes** sans pénalité lors de retards sur les Secteurs soumis à des Temps Impartis. Ce Bonus permet aux équipages de décider d'une nouvelle heure de départ en Test si un autre équipage est déjà prévu sur la même minute.

carnet de control la hora de presentación de la tripulación completa a bordo del Vehículo. La tripulación debe esperar su hora ideal delante del cartel amarillo. La hora ideal es aquella obtenida sumando el tiempo impartido para recorrer el Tramo a la hora de salida de dicho Tramo (CH anterior o Tiempo de paso del FRT o FNT anterior mostrado en el Tripy).

La tripulación no recibirá ninguna penalización si llega dentro del minuto fijado para su hora de presentación.

Ej.: Hora de presentación 15:08. La tripulación puede presentarse entre las 15:08'00" y las 15:08'59".

Toda diferencia entre la hora real y la hora ideal de presentación se verá penalizada de la siguiente manera:

10 puntos por minuto o fracción de minuto de retraso o de adelanto

En el CH de Llegada de Etapa, el adelanto no se verá penalizado.

La falta de sello de un Control Horario supondrá una penalización de **300** puntos.

**3/Traslados**: Las zonas situadas entre una llegada de Test y una salida en Test, así como entre un CH y una salida en Test, quedarán sometidas también a los tiempos establecidos. Para cualquier retraso o adelanto en estos puntos se aplicará la misma regla que para un CH.

**4/Bonus CH**: En cada Etapa, la tripulación recibirá una bonificación diaria de **15 minutos** sin penalización cuando se produzcan retrasos en los Tramos sometidos a tiempos establecidos. Esta bonificación permite a las tripulaciones decidir una nueva hora de salida en Test si otra tripulación ya está programada para el mismo minuto.

## 5.8 TEST DE REGULARITE (RT) / ZONAS DE REGULARIDAD (RT)

### 1/ Procédure de départ en RT (S.RT)

**Première RT du jour après CH** : Si la RT est située directement après le CH de fin de liaison A, l'heure de départ de la première RT sera donnée par le CH qui le précède. Les commissaires en poste indiqueront l'heure de départ en RT sur le carton de pointage, une fois l'heure reçue l'Équipage est autonome et prendra son départ en « Auto-Start » grâce à l'heure de son Tripy.

**RT suivantes** : Les départs des RT suivantes se font en « Auto-Start ». L'équipage est autonome et responsable de son heure de départ. L'heure de départ est déduite par addition de son heure de passage à la précédente arrivée de Test (F.RT/F.NT) et du temps impartis pour le Transfert jusqu'au départ de la RT (voir : Procédure arrivée). L'Équipage partira lors d'une minute et zéro seconde.

Le pointage en avance est autorisé au départ d'une RT uniquement s'il est mentionné « pointage anticipé autorisé / early check-in allowed » sur le carton de pointage.

En cas de retard sur son timing initial au départ de RT, l'équipage décidera d'une nouvelle heure de départ qu'il indiquera sur son carnet de contrôle et devra si besoin s'intercaler entre deux autres équipages sans les gêner sur leur timing respectif. Pour cela l'Équipage peut partir si besoin 30 secondes derrière l'Équipage qu'il précède. En aucun cas, l'heure d'un départ en RT peut être commune à deux Equipages. Cette nouvelle heure de départ de RT devient alors l'heure de départ pour le tronçon du secteur suivant, le précédent retard ne compte donc pas dans la RT qui commence.

Ces retards éventuels pourront bénéficier du « Bonus CH » de 15 minutes disponible sur chaque Etape.

Dans le cas d'un départ en RT non validée par le TRIPY, il sera impossible d'établir un chronométrage, l'Équipage encourt la pénalité pour RT non parcourue.

### 2/ Procédure arrivée de RT (F.RT)

Les arrivées de RT sont enregistrées par le TRIPY et seront indiquées au roadbook. A chaque arrivée de RT l'heure de passage de l'Équipage reste affichée à l'écran du TRIPY jusqu'au F.RT suivant. Attention à bien reporter cette heure sur le carton de temps afin de calculer l'heure de pointage au secteur suivant. L'heure en HH :MM est à reporter sur le carton de pointage. L'heure de pointage au secteur suivant sera donc toujours à une minute pleine.

Ex : Heure passage Départ RT1 = 14H40'58" – Temps Imparti du Secteur = 20min – Heure Pointage Départ RT2 = 14h50'00".

### 3/ Chronométrage

Les RT. se situent sur pistes ouvertes et doivent être parcourues à des moyennes pouvant changer en fonction de la nature du terrain. Chaque zone de régularité est composée d'un départ (S.RT), d'une arrivée (F.RT) et de points de chronométrage intermédiaires secrets (PCI). Le premier PCI sera situé au minimum à 1km après le départ. Un PCI est toujours situé au niveau d'une piste unique, il est de la responsabilité de l'Équipage de respecter la trace/piste indiquée sur le roadbook afin de valider chaque point de contrôle et de chronométrage.

Afin de garantir la sécurité, il n'y a pas des PCI aux endroits suivants :

- A partir de 300 mètres avant un DZ/FZ jusqu'au 1000 mètres après un DZ/FZ
- Lors du 'HP' (hors piste)

### 1/Procedimiento de salida en RT (S.RT)

**Primera RT del día**: Si el RT está situado directamente después del CH final del enlace A, la hora de inicio del primer RT vendrá dada por el CH precedente. Los comisarios en el puesto indicarán la hora de S.RT en la tarjeta de control; cuando haya recibido la hora, la tripulación será autónoma y tomará la salida en "Auto-Start" gracias al reloj de su Tripy.

**RT siguientes**: las S.RT siguientes se harán en "Auto-Start". La tripulación es autónoma y responsable de su hora de salida. La hora de salida se calcula mediante la suma de la hora de paso la llegada del Test precedente (F.RT/F.NT) y el tiempo establecido para el Traslado hasta la S.RT (véase: Procedimiento de Llegada). La tripulación partirá obligatoriamente en un minuto y cero segundos.

Sólo se permite el registro anticipado al inicio de una RT si en la tarjeta de horarios se indica "pointage anticipé autorisé / early check-in allowed".

En caso de retraso frente a su horario inicial en la S.RT, la tripulación decidirá una nueva hora de salida que indicará en su carnet de control y, en caso necesario, se deberá intercalar entre otras dos tripulaciones sin perturbar sus horarios respectivos. Para ello, la tripulación puede comenzar, si es necesario, 30 segundos por detrás de la tripulación de delante. Bajo ningún supuesto podrán contar dos tripulaciones con una misma hora S.RT.

La nueva hora de salida de la RT se convertirá entonces en la hora de salida para el siguiente tramo y, por lo tanto, el retraso anterior no contará para la RT que comienza.

Los posibles retrasos podrán compensarse con "Bonus CH" de 15 minutos disponible en cada Etapa.

En el caso de una S.RT no validada por el TRIPY, resultará imposible establecer el cronometraje, por lo que la tripulación recibirá una penalización por RT no recorrido.

### 2/Procedimiento de llegada (F.RT)

Las F.RT quedan registradas por el TRIPY y se indicarán en el Roadbook.

En cada F.RT la hora de paso de la tripulación permanecerá en la pantalla del TRIPY hasta la F.RT siguiente. Asegúrense de apuntar bien la hora en la tarjeta de tiempos con el fin de calcular la hora de control en el tramo siguiente. La hora en HH:MM deberá apuntarse en la tarjeta de control. La hora de control del tramo siguiente será siempre un minuto exacto sin segundos.

Ej.: Hora de paso FZR1 = 14H40'58" – Tiempo establecido del Tramo = 20min – Hora de Control S.RT2 = 14h50'00".

### 3/Cronometraje

Las RT se sitúan en pistas abiertas y deben recorrerse con velocidades medias que pueden cambiar en función de la naturaleza del terreno. Cada zona de regularidad está compuesta por una salida (S.RT), una meta (F.RT) y puntos de cronometraje intermedios secretos (PCI). El primer PCI se situará como mínimo a 1 km de la salida. Un PCI siempre se situará en una pista única, por lo que es responsabilidad de la tripulación respetar el itinerario / la pista indicada en el Roadbook con el fin de validar cada punto de control y de cronometraje.

Para garantizar la seguridad, no hay IBO en los siguientes lugares:

- Desde 300 metros antes de una DZ/FZ hasta 1000 metros después de una DZ/FZ

- Jusqu'au 1000 mètres après un 'danger 2' ou 'danger 3'
- Aux endroits indiqués dans le roadbook 'NO PCI'

La longueur d'une RT. est comprise entre 10 et 150km.

L'avance ou le retard à chaque point de chronométrage intermédiaire sera pénalisé à raison de :

1 point par seconde de retard ou d'avance

La pénalité maximum par point de chronométrage sera plafonnée à 60 points dans le résultat final.

Une RT. partiellement ou non parcourue sera pénalisée de 100 points par point de chronométrage intermédiaire manquant.

#### 4/ Sécurité

La plus grande prudence est recommandée lors des RT se trouvant sur routes et pistes ouvertes. Toutes gênes causées par un autre usagé, indépendamment de sa volonté, Concurrent ou non, sera considéré comme un fait de course ne pouvant donner lieu à une modification dans le classement ou réclamation.

Tout dépassement de plus de 15% de la vitesse moyenne globale imposée sur l'ensemble de la RT, entraînera une Pénalité Forfaitaire de :

- 1ère infraction : 5 000 points
- 2ème infraction : 10 000 points
- 3ème infraction : Disqualification

L'Equipage peut dépasser les vitesses moyennes indiquées dans le roadbook ponctuellement de plus de 15% mais la vitesse moyenne générale de la RT précisée sur le Timing quotidien ne pourra excéder 15% par l'Equipage.

- Durante "HP" (fuera de pista)
- Hasta 1000 metros después de un 'peligro 2' o 'peligro 3'.
- En los lugares indicados en el roadbook como 'NO PCI'.

La longitud de una RT. será de entre 10 y 150 km.

El adelanto o el retraso en cada punto de cronometraje intermedio se verá penalizado de la siguiente manera:

1 punto por cada segundo de retraso o adelanto

La penalización máxima por punto de cronometraje será de 60 puntos.

Una RT no o parcialmente recorrida se verá penalizada con 100 puntos por punto de cronometraje intermedio faltante.

#### 4/Seguridad

Se recomienda prudencia máxima en las RT que se encuentren en carreteras y pistas abiertas. Toda molestia provocada por otro usuario, independiente de su voluntariedad, sea Competidor o no, se considerará como un acontecimiento de carrera y no podrá dar lugar a una modificación en la clasificación ni a ninguna reclamación.

Toda superación de la velocidad en más de un 15% de la velocidad media impuesta para el conjunto de la RT supondrá una penalización global de:

- 1ª infracción: 5 000 puntos
- 2ª infracción: 10 000 puntos
- 3ª infracción: Descalificación.

La tripulación puede superar las velocidades medias indicadas en el Roadbook de vez en cuando en más del 15%, pero la velocidad media global de la RT especificada en el Timing diario no puede superar el 15%.

## 5.9 TEST DE NAVIGATION (NT) / ZONAS DE NAVEGACIÓN (NT)

### 1/ Procédure de départ en NT (S.NT)

**Première NT du jour après CH :** Si la NT est située directement après le CH de fin de liaison A, l'heure de départ de la première NT sera donnée par le CH qui le précède. Les commissaires en poste indiqueront l'heure de départ en NT sur le carton de pointage, une fois l'heure reçue l'Equipage est autonome et prendra son départ en « Auto-Start » grâce à l'horloge de son Tripy.

**NT suivantes :** Les départs des NT suivantes se font en « Auto-Start ». L'equipage est autonome et responsable de son heure de départ. L'heure de départ est déduite par addition de son heure de passage à la précédente arrivée de Test (F.RT/F.NT) et du temps impartis pour le Transfert jusqu'au départ de la NT (voir : Procédure arrivée). L'Equipage partira lors d'une minute et zéro seconde.

Le pointage en avance est autorisé au départ d'une RT uniquement s'il est mentionné « pointage anticipé autorisé / early check-in allowed » sur le carton de pointage.

En cas de retard sur son timing initial au départ de NT, l'equipage décidera d'une nouvelle heure de départ qu'il indiquera sur son carnet de contrôle et devra si besoin s'intercaler entre deux autres équipages sans les gêner sur leur timing respectif. Pour cela l'Equipage peut partir si besoin 30 secondes derrière l'Equipage qu'il précède. En aucun cas, l'heure d'un départ en NT peut être commune à deux Equipages. Cette nouvelle heure de départ de NT devient alors l'heure de départ pour le tronçon du secteur suivant, le précédent retard ne compte donc pas dans la NT qui commence.

Ces retards éventuels pourront bénéficier du « Bonus CH » de 15 minutes disponible sur chaque Etape.

Dans le cas d'un départ en NT non validée par le TRIPY, il sera impossible d'établir un chronométrage, l'Equipage encourt la pénalité pour NT non parcourue.

### 2/ Procédure arrivée de NT (F.NT)

Les arrivées de NT sont enregistrées par le TRIPY et seront indiquées au roadbook. A chaque arrivée de NT l'heure de passage de l'Equipage reste affichée à l'écran du TRIPY durant 3 minutes. Attention à bien reporter cette heure sur le carton de temps afin de calculer l'heure de pointage au secteur suivant. L'heure en HH :MM est à reporter sur le carton de pointage. L'heure de pointage au secteur suivant sera donc toujours à une minute pleine.

### 3/Principe

Un test de Navigation (NT) ne sera jamais situé pendant un test de Régularité ou Dune Test.

Chaque équipage devra respecter l'itinéraire officiel en validant l'ensemble des Waypoint (WP) du parcours tout en réalisant le moins de kilomètres possibles et dans le respect d'un temps maximum. Toutes les cases du Roadbook Papier ne sont pas considérées comme des WP. Les cases contenant un WP seront clairement indiquées sur le roadbook papier.

L'Equipage roulera avec le Tripy en mode manuel sans trace, ni partiel dégressif. Le TRIPY affichera la direction du Waypoint suivant à vol d'oiseau lorsque le rayon d'ouverture est franchi. Le Waypoint sera considéré comme validé dans un rayon plus restreint, une fois validé le Tripy n'affichera rien avant d'atteindre le rayon d'ouverture du WP suivant.

### 1/Procedimiento de salida en NT (S.NT)

**Primera NT del día:** Si la NT está situado directamente después del CH final del enlace A, la hora de inicio del primer NT vendrá dada por el CH precedente. Los comisarios en el puesto indicarán la hora de S.NT en la tarjeta de control; cuando haya recibido la hora, la tripulación será autónoma y tomará la salida en "Auto-Start" gracias al reloj de su Tripy.

**NT siguientes:** las S.NT siguientes se harán en "Auto-Start". La tripulación es autónoma y responsable de su hora de salida. La hora de salida se calcula mediante la suma de la hora de paso la llegada del Test precedente (F.RT/F.NT) y el tiempo establecido para el Traslado hasta la S.NT (véase: Procedimiento de Llegada). La tripulación partirá obligatoriamente en un minuto y cero segundos.

Sólo se permite el registro anticipado al inicio de una RT si en la tarjeta de horarios se indica "pointage anticipé autorisé / early check-in allowed".

En caso de retraso frente a su horario inicial en la S.NT, la tripulación decidirá una nueva hora de salida que indicará en su carnet de control y, en caso necesario, se deberá intercalar entre otras dos tripulaciones sin perturbar sus horarios respectivos. Para ello, la tripulación puede comenzar, si es necesario, 30 segundos por detrás de la tripulación de delante. Bajo ningún supuesto podrán contar dos tripulaciones con una misma hora S.NT.

La nueva hora de salida de la NT se convertirá entonces en la hora de salida para el siguiente tramo y, por lo tanto, el retraso anterior no contará para la NT que comienza.

Los posibles retrasos podrán compensarse con "Bonus CH" de 15 minutos disponible en cada Etapa.

En el caso de una S.NT no validada por el TRIPY, resultará imposible establecer el cronometraje, por lo que la tripulación recibirá una penalización por NT no recorrido.

### 2/Procedimiento de llegada (F.NT)

Las F.NT quedan registradas por el TRIPY y se indicarán en el Roadbook.

En cada F.NT la hora de paso de la tripulación permanecerá en la pantalla del TRIPY durante 3 minutos. Asegúrense de apuntar bien la hora en la tarjeta de tiempos con el fin de calcular la hora de control en el tramo siguiente. La hora en HH:MM deberá apuntarse en la tarjeta de control. La hora de control del tramo siguiente será siempre un minuto exacto sin segundos.

### 3/Principio

Una Zona de Navegación (NT) está situada entre dos CH. Nunca estará situada a lo largo de una Zona de Regularidad.

Cada tripulación deberá respetar el itinerario oficial validando la totalidad de los waypoints del trayecto, recorriendo el número mínimo posible de kilómetros y respetando los tiempos maximum. No todas las casillas del libro de ruta en papel se consideran WP. Las casillas que contengan un WP se marcarán claramente en el roadbook en papel.

La tripulación marchará con el Tripy en modo manual sin trazada ni parcial regresivo. El TRIPY mostrará la dirección de la siguiente baliza a vuelo de pájaro cuando se cruce el radio de apertura. El Waypoint se considerará validado dentro de un radio menor, una vez validado el Tripy mostrará nada hasta que alcance el radio de apertura de la siguiente baliza.

Las balizas pueden ser de dos tipos.

Les Waypoints peuvent être de deux types.  
 WPA : Rayon d'ouverture 100m – Rayon de validation 50m  
 WPB : Rayon d'ouverture 200m – Rayon de validation 50m  
 Par défaut les points seront des WPA sauf si le roadbook indique la notion WPB

#### 4/ Pénalité

En fonction de la distance parcourue entre le départ du test de navigation et l'arrivée du test, un barème sera établie comme suit :

- 5 points de pénalité par tranche de 100m supplémentaire par rapport à la distance de référence (mesurée par l'Organisation) dans une limite de 4km soit 200 points de pénalités.

Ex : Distance mesurée par l'Organisation 25500m.

Distance parcourue par le Concurrent 25850m (+350m).

Pénalité = 15 points.

- 20 points par Waypoint non validés dans une limite de 10 Waypoints non validés soit 200 points
- 5 points de pénalité par minute de retard par rapport au temps maximum dans une limite de 10 minutes de retard soit 50 points. (le pointage en avance à l'arrivée d'une NT est autorisée)

Dans le cas d'une NT partiellement (arrivée non franchie) ou non parcourue, une pénalité forfaitaire de 350 points de pénalité sera appliquée.

Le respect de chaque case de Roadbook est obligatoire, si la distance mesurée du Concurrent est inférieure d'au-moins 1km par rapport à la distance de référence, la NT sera considérée comme NT non parcourue.

Le temps maximum de chaque NT sera publié sur le tableau d'affichage officiel et sera différent pour chaque groupe de vitesse moyenne.

WPA: Radio de apertura 100m - Radio de validación 50m  
 WPB: Radio de apertura 200m - Radio de validación 50m  
 Por defecto los puntos serán WPA a menos que el libro de ruta indique WPB

#### 4/ Penalización

En función de la distancia recorrida entre el inicio del Test de navegación y la llegada, se establecerá un baremo como el siguiente

- 5 puntos de penalización por cada 100 m adicionales en relación con la distancia de referencia (medida por la Organización) dentro de un límite de 4 km, es decir, 200 puntos de penalización.

Ej: Distancia medida por la Organización 25500m.

Distancia recorrida por el competidor 25850m (+350m).

Penalización = 15 puntos.

- 20 puntos por Waypoint no validada dentro de un límite de 10 balizas no validadas, es decir, 200 puntos
- 5 puntos de penalización por minuto de retraso en relación con el tiempo máximo, hasta un máximo de 10 minutos, es decir, 50 puntos. (En el F.NT, el adelanto no se verá penalizado)

En el caso de un NT parcialmente completado (sin final) o no completado, se aplicará una penalización fija de 350 puntos de penalización.

Si la distancia medida por el competidor es inferior en al menos 1km a la distancia de referencia, la NT se considerará como no cubierto.

El tiempo máximo para cada NT se publicará en el tablón de anuncios oficial y será diferente para cada grupo de velocidad media.

### 5.10 DUNES TEST (DT)

#### 1/ Principe

Les Dunes Test (DT) seront situés sur le parcours durant des zones de Transfert soumises à des temps impartis suffisamment larges. Les DT sont toujours symbolisés sur le roadbook par un Départ S.DT et une arrivée F.DT chaque case du roadbook équivalait à un Waypoint obligatoire à valider d'un rayon de validation de 90m. Lors des DT le Tripy n'indiquera que la direction à suivre à vol d'oiseau pour rejoindre le WP suivant. La réalisation des DT et le respect du parcours est obligatoire pour tous les véhicules, seuls les véhicules d'une liste établie par l'Organisation au terme des vérifications techniques seront autorisés à ne pas réaliser les Dunes Test.

Les équipages ne souhaitant pas réaliser les DT devront emprunter un itinéraire alternatif appelé « chicken way » situé en fin de roadbook papier et non indiqué dans le TRIPY.

#### 2/Pénalités – Au classement Général

**Aucun classement ne sera réalisé pour les Dune Test mais ils sont obligatoires pour tous les Concurrents qui ne sont pas sur la liste d'exclusion de l'Organisation**  
 Chaque DT non réalisé sera pénalisé en fonction de sa difficulté et longueur.

La liste des DT et pénalités associées sera communiqué par Additif

- Pour être considéré comme réalisé le Concurrent doit avoir validé les Waypoint S.DT et F.DT ainsi qu'un nombre minimum de Waypoints compris entre ces 2 points qui sera communiqué par Additif.

#### 1/ Principio

Las Pruebas de Dunas (DT) se situarán en el recorrido durante las zonas de Transferencia sujetas a límites de tiempo suficientemente amplios. Las DT están siempre simbolizadas en el roadbook por una S.DT de Salida y una F.DT de Llegada. Cada casilla del roadbook equivale a una baliza obligatoria a validar con un radio de validación de 90m. Durante las DT, el Tripy sólo indicará la dirección a seguir en línea recta para llegar a la siguiente baliza. Sólo los vehículos que figuren en una lista elaborada por los organizadores al final de las verificaciones estarán autorizados a no realizar las Pruebas de Dunas.

Los equipos que no deseen completar las DT deberán tomar una ruta alternativa conocida como "chicken way" situada al final del roadbook de papel y no indicada en el TRIPY.

#### 2/ Penalidades - Clasificación General

**No habrá clasificación para las Pruebas de Dunas, pero son obligatorias para todos los competidores que no estén en la lista de exclusión de la Organización.**

Cada DT no completado será penalizado en función de su dificultad y longitud.

La lista de DT y las penalizaciones asociadas se comunicarán por Boletín.

- Para ser considerado completado, el Competidor debe haber validado las balizas S.DT y F.DT así como un número mínimo de balizas entre estos 2 puntos que será comunicado por Addendum.

### 5.11 JOKER / COMODÍN

L'Equipage bénéficie pour chaque Etape d'un joker permettant d'annuler automatiquement le plus mauvais PCI du jour. Le joker ne peut pas être utilisé en cas d'avance à un point de chronométrage ni en cas de prise de temps manquante à un PCI.

Une mention indiquera au classement d'Etape pour chaque Equipage le joker utilisé.

La tripulación podrá hacer uso de un "comodín" por etapa que permite anular automáticamente el peor PCI de la jornada. El comodín no podrá utilizarse en el caso de llegar con adelanto a un punto de cronometraje ni en el supuesto de que falte un registro de tiempo en un PCI.

En la clasificación de la Etapa de cada tripulación se mencionará el comodín empleado.

### 5.12 PARC FERME / PARQUE CERRADO

Les Véhicules seront en régime de Parc Fermé :  
 à l'intérieur des différentes Zones de Contrôles (CP, CH).

A l'arrivée de la dernière Etape jusqu'à la parution des résultats finaux.

Toute réparation, assistance, ravitaillement est interdit sous régime de Parc Fermé.

Los Vehículos estarán en régimen de Parque Cerrado:

En las diferentes zonas de Control (CP, CH).

En la meta de la última etapa hasta que se publiquen los resultados oficiales  
 Queda prohibida cualquier reparación, asistencia o repostaje estando en régimen de Parque Cerrado.

### 5.13 ABANDON D'ETAPE - ABANDON RALLYE / ABANDONO DE ETAPA – ABANDONO DEL RALLY

#### 1/ Abandon Etape

Si l'Equipage est dans l'impossibilité de terminer une Etape par ses propres moyens, il pourra reprendre le Rallye une fois les réparations effectuées, lors des Etapes suivantes. Néanmoins, il prendra les pénalités maximales pour chaque CH/CP/RT/NT/DT non effectué(e). Dans une limite de 5000 points.

#### 2/ Abandon Rallye

En cas d'impossibilité de poursuivre le Rallye, l'Equipage devra faire part de son abandon à la Direction de Course au plus tôt. L'Equipage ne pourra prétendre au Classement Général ni à une assistance de la part de l'Organisation

#### 1/ Abandono durante una Etapa

Si resulta imposible para una tripulación terminar una Etapa por sus propios medios, podrá retomar el Rallye para las Etapas siguientes, una vez que haya realizado las reparaciones necesarias. Sin embargo, recibirá las penalizaciones máximas por cada CH/CP/RT/NT/DT faltantes. Hasta un límite de 5.000 puntos.

#### 2/ Abandono del Rally

En caso de que sea imposible continuar el Rally, la tripulación deberá notificar lo antes posible su abandono a la Dirección de Carrera. La tripulación no podrá figurar en la Clasificación General ni podrá recibir asistencia por parte de la Organización.

## 5.14 ETAPE MARATHON / ETAPA MARATHON

**Etape 3 :** L'étape 03 du 08 Janvier 2024 sera une étape Marathon. Les concurrents au terme de l'étape passeront lors de la Liaison B sur un Service Parc limité à 2H d'assistance conjoint avec l'épreuve Dakar Moderne où seule les véhicules d'assistance mécanique sont autorisés. Au terme des 2H d'assistance les Concurrents rejoindront un Bivouac Marathon sans assistance autorisées. Seule l'assistance entre Concurrent du Dakar Classic est autorisée à l'intérieur de Parc de Stationnement dédié. Les assistances seront-elles directement envoyées au Bivouac de l'Etape du lendemain

**Etape 6 :** L'étape 06 sera une étape courue sur 2 jours le 11 et 12 janvier. Les Concurrents seront le soir en bivouac Marathon Classic. Aucun classement ne sera disponible le soir de la première partie – aucune assistance ne sera présente lors de ce bivouac. L'assistance entre Concurrent du Dakar Classic sera autorisée. L'ordre de départ lors de la deuxième partie de l'Etape 6 le 12 janvier sera équivalent à l'ordre de départ du 11 janvier.

**Etapa 3 :** La Etapa 03 del 08 de enero de 2024 será una etapa Maratón. Al final de la etapa, los Competidores pasarán por el Enlace B en un Parque de Servicio limitado a 2 horas de asistencia en conjunción con el evento Dakar Moderne, donde sólo están autorizados los vehículos de asistencia mecánica. Al final de las 2 horas de asistencia, los Competidores volverán a un Vivac Maratón donde no se autoriza la asistencia. Sólo se autoriza la asistencia entre Competidores del Dakar Clásico dentro de la Zona de Aparcamiento específica. La asistencia se enviará directamente al Vivaque de la Etapa siguiente.

**Etapa 6 :** La Etapa 06 se disputará en 2 días, los días 11 y 12 de enero. Los competidores estarán en el vivac de la Maratón Clásica por la tarde. No habrá clasificaciones disponibles en la noche de la primera etapa - no se proporcionará asistencia durante este bivouac. Se autorizará la asistencia entre competidores del Dakar Clásico. El orden de salida para la segunda parte de la Etapa 6 del 12 de enero será equivalente al orden de salida del 11 de enero.

## 6 CLASSEMENT - PRIX / CLASIFICACIÓN – PREMIOS

### 6.1 CLASSEMENT / CLASIFICACIÓN

Il sera établi après chaque Etape :

- Le Classement de chaque RT du jour toutes catégories confondues
- Le Classement de chaque NT du jour toutes catégories confondues
- Le Classement Général du jour toutes catégories confondues par addition des pénalités des RT et NT de l'Etape et des pénalités sportives où chaque groupe sera identifié clairement.

En fin de Rallye il sera établi les classements suivants :

- Classement groupe H4
- Classement groupe H3
- Classement groupe H2
- Classement groupe H1
- Classement groupe H2truck
- Classement groupe H1truck
- Classement OVERALL

Challenge Annexe

- **Challenge Authentic Codriver :** Challenge accessible à tous les équipages équipés uniquement d'un compteur/odomètre type *TRIPMASTER* ne fournissant aucune information de vitesse moyenne et d'un chronomètre. Toute présence d'un appareil supplémentaire dédié à la régularité entrainera le retrait de l'Equipage du Challenge. Seule la table des moyennes et le roadbook fournis par l'Organisation sont autorisées en plus du Chrono et du Trip. L'inscription devra être faite au plus tard aux vérifications administratives.
- **Challenge Iconic Classic Club :** Challenge accessible à tous les équipages inscrits avec un véhicule/châssis ayant couru en période le Dakar. Les Replica ou véhicules utilisant une livrée évocation ne sont pas autorisée à participer au Challenge. L'organisation se réserve le droit d'accepter ou non un véhicule dans ce Challenge. L'inscription devra être faite au plus tard aux vérifications administratives.

Pour l'ensemble des classements finaux, en cas d'Ex-aequo aux trois premières places, les Equipages seront départagés en fonction du résultat dans la première RT du rallye. Si le résultat dans la première RT du rallye ne départage pas l'ex-aequo, les équipages seront départagés en fonction du résultat dans la deuxième RT du rallye, etc.

Les classements finaux seront établis à la fin de l'Etape 12.

Al final de cada etapa se establecerá lo siguiente:

- La Clasificación de cada RT del día en todas las categorías participantes
- La Clasificación de cada NT del día en todas las categorías participantes
- La Clasificación General del día de todas las categorías participantes, añadiendo las penalizaciones de RT y NT de la Etapa y otras penalizaciones deportivas, con los grupos identificados con claridad

Al final del Rallye, quedarán establecidas las siguientes clasificaciones:

- General grupo H4
- General grupo H3
- General grupo H2
- General grupo H1
- General grupo H2t
- General grupo H1t
- Overall Clasificación

Desafíos anexas

- **Challenge Authentic Codriver:** Desafío accesible a todas las tripulaciones equipadas únicamente con un velocímetro/odómetro tipo *TRIPMASTER* que no proporciona información sobre la velocidad media y un cronómetro. Cualquier dispositivo adicional dedicado a la regularidad supondrá la retirada del Equipo del Desafío. Sólo se autoriza la tabla de promedios y el libro de ruta proporcionado por la Organización, además del Cronómetro y el Viaje. La inscripción debe hacerse a más tardar en los controles administrativos.
- **Challenge Iconic Classic Club:** Desafío accesible a todas las tripulaciones inscritas con un vehículo/chasis que haya corrido en el periodo el Dakar. Los vehículos de réplica o los que utilicen una librea de evocación no podrán participar en el Desafío. La organización se reserva el derecho de aceptar o no un vehículo en este Desafío. El registro debe hacerse a más tardar en los controles administrativos.

Para todas las clasificaciones finales, en caso de empate en los tres primeros puestos, los equipos se separarán según el resultado en la primera RT del rallye. Si el resultado en la primera RT del rallye no deshace el empate, los equipos se separarán en función del resultado en la segunda RT del rallye, y así sucesivamente.

La clasificación final se establecerá al término de la 12.

### 6.2 RECLAMATIONS / RECLAMACION

Toute réclamation concernant un résultat ou un fait de course devra être porté au bureau des Commissaires Sportifs au plus tard le lendemain à 18H00 de l'Etape concernée. Lors de la dernière Etape les réclamations devront être faites au plus tard le soir même à 19H00.

Toute réclamation doit être déposée sous la forme d'une « inquiry form » qui se trouve à la fin de chaque roadbook. Une réponse sera donné après la décision des Commissaires Sportifs

Toda reclamación relativa a un resultado o a un hecho de la carrera deberá presentarse en la oficina de los comisarios a más tardar el día siguiente a las 18H00 de la etapa en cuestión. En la última fase, las reclamaciones deben presentarse antes de las 19.00 horas de la misma tarde.

Toda protesta deberá presentarse en forma de "Inquiry Form" que se encuentra al final de cada roadbook. Se dará una respuesta tras la decisión de los comisarios.

### 6.3 PRIX / PRICES

Il sera distribué au minimum lors du passage au podium arrivée:

- 1 trophée pour les 3 premiers du Classement groupe H4
- 1 trophée pour les 3 premiers du Classement groupe H3
- 1 trophée pour les 3 premiers du Classement groupe H2
- 1 trophée pour les 3 premiers du Classement groupe H1
- 1 trophée pour les 3 premiers du Classement groupe H2t
- 1 trophée pour les 3 premiers de Classement groupe H1t

En el podio de meta se repartirán como mínimo:

- 1 trofeo para los 3 primeros de la Clasificación General grupo H4
- 1 trofeo para los 3 primeros de la Clasificación General grupo H3
- 1 trofeo para los 3 primeros de la Clasificación General grupo H2
- 1 trofeo para los 3 primeros de la Clasificación General grupo H1
- 1 trofeo para los 3 primeros de la Clasificación General grupo H2t
- 1 trofeo para los 3 primeros de la Clasificación General grupo H1t

- 1 trophée pour le vainqueur du Challenge *Authentic Codriver*

Il sera distribué lors de la remise des prix officielle

- 1 trophée pour les 3 premiers Classement OVERALL
- 1 trophée pour le vainqueur du Challenge *Iconic Classic Club*

- 1 trofeo para el primer del Challenge *Authentic Codriver*

En el podio oficial :

- 1 trofeo para los 3 primeros de la Clasificación OVERALL
- 1 trofeo para el primer del Challenge *Iconic Classic Club*

#### 6.4 TABLEAU DES PENALITES / CUADRO DE PENALIZACIONES



(ESPAÑOL A CONTINUACIÓN)

Action	Pénalité
Perte ou Modification non autorisée du Carnet de contrôle	1 000 points
Irrégularité / Manipulation interdite observée sur le boîtier TRIPY	1 <sup>ère</sup> occurrence : 5000 points 2 <sup>ème</sup> occurrence: Mise hors course
CP manquant	200 points
CH manquant	300 points
CH pointage	10 points par seconde ou fraction de seconde d'avance ou de retard
RT inachevée ou non effectué	100 points par point de chronométrage manquant
RT avance ou retard	1 point par seconde d'avance ou de retard à chaque Point de Chronométrage Intermédiaire – dans une limite de 60 points
NT partiellement ou non parcourue	500 points
NT Waypoint manqué	20 points par Waypoint non validé (dans une limite de 10 Waypoint)
NT Distance parcourue	-5 points par tranche de 100m supplémentaire (dans une limite de 4km – 200 points) -NT considéré comme loupé pour toute distance inférieure à 1km par rapport à la distance officielle -5 points par minute de retard sur le temps maximum – dans une limite de 10 minutes
DT non réalisée	Pénalité annoncé par Additif
Etape Non Terminée / Non commencée	Pénalité max pour chaque CH/CP/RT/NT/DT non effectué, dans la limite de 5000points
Excès de vitesse en liaison	• entre 3 et 20 km/h : 1 <sup>ère</sup> Infraction : 100 points + 100€, 2 <sup>ème</sup> Infraction : 200 points + 300€, 3 <sup>ème</sup> Infraction : Disqualification • au-delà de 20 km/h : 1 <sup>ère</sup> Infraction : 300 points + 500€, 2 <sup>ème</sup> Infraction : 500 points + 1000€, 3 <sup>ème</sup> Infraction : Disqualification
Excès de vitesse en DZ-FZ (Slow Zone)	• entre 3 et 15 km/h : 50 points • entre 16 et 40 km/h : 100 points • Au-delà de 40 km/h : 300 points • récidive : 1000 points jusqu'à disqualification
Excès de vitesse en RT	• entre 3 et 15 km/h : 50 points • entre 16 et 40 km/h : 100 points • Au-delà de 40 km/h : 300 points • récidive : 500 points jusqu'à disqualification
Excès de vitesse continu en RT. (15% au-dessus de la moyenne globale imposée)	1 <sup>ère</sup> Infraction : 5 000 points 2 <sup>ème</sup> Infraction : 10 000 points 3 <sup>ème</sup> Infraction : Disqualification
Intervention sur le Véhicule en régime de Parc Fermé	A discrétion du Collège des Commissaires pouvant aller jusqu'à la Disqualification



Acción	Penalización
Pérdida o modificación no autorizada de carnet de control	1,000 puntos
Irregularidad / manipulación prohibida observada del dispositivo TRIPY	1ª incidencia: 5000 puntos 2ª incidencia: Descalificación
CP Faltante	200 puntos
CH Faltante	300 puntos
Check-in TC	10 puntos por segundo o fracción de segundo de adelanto o retraso
Zona de Regularidad Inacabada o no efectuada	100 puntos por cada punto de cronometraje faltante
Zona de Regularidad – Adelanto / Retraso	1 punto por segundo de adelanto o retraso en cada punto de cronometraje intermedio – dentro de un límite de 60 puntos
NT Parcialmente completado o no completado	500 puntos
NT Waypoint perdido	20 puntos por Waypoint no validado (dentro de un límite de 10 Waypoints)
NT Distancia recorrida	-20 puntos por cada 100m adicionales (dentro de un límite de 4 km - 200 puntos) -NT se considera perdido para cualquier distancia inferior a 1km de la distancia oficial -5 puntos por cada minuta de retraso en el tiempo máximo – dentro un límite de 10 minutas

Dunes Test no completado	By Bulletin
Etapa no completada / no iniciada	Penalización máxima por cada CH/CP/RT/NT/DT no completado, hasta un límite de 5000 puntos.
Exceso de velocidad en enlace	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entre 3 y 20 km/h por encima del límite:</li> <li>1ª infracción: 100 puntos + 100€</li> <li>2ª infracción: 200 puntos + 300€</li> <li>3ª infracción: Descalificación</li> <li>• Más de 20 km/h por encima del límite:</li> <li>1ª infracción: 300 puntos + 500€</li> <li>2ª infracción: 500 puntos + 1.000€</li> <li>3ª infracción: Descalificación</li> </ul>
Exceso de velocidad en «DZ-FZ» (Slow Zone)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• entre 3 y 15 km/h: 50 puntos</li> <li>• entre 16 y 40 km/h: 100 puntos</li> <li>• más de 40 km/h: 300 puntos</li> <li>• reincidencia: 1000 puntos hasta la descalificación</li> </ul>
Exceso de velocidad en RT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• entre 3 y 15 km/h: 50 puntos</li> <li>• entre 16 y 40 km/h: 100 puntos</li> <li>• más de 40 km/h: 300 puntos</li> <li>• reincidencia: 500 puntos hasta la descalificación</li> </ul>
Exceso de Velocidad en una Zona de Regularidad (15% más de la media impuesta)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1ª infracción: 5 000 puntos</li> <li>• 2ª infracción: 10 000 puntos</li> <li>• 3ª infracción: Descalificación</li> </ul>
Realizar intervenciones sobre el Vehículo mientras está en Parque Cerrado	A la discreción del Colegio de Comisarios Deportivos, pudiendo llegar hasta la Descalificación.