



From January 1st to January 16th, 2011

THE LEGEND CONTINUES

Un Dakar extremo Norte

El Dakar descubrió América del sur en el 2009. Entró entonces en un territorio imponente en el cual se desarrolló, donde encontró sus marcas y donde sigue sorprendiendo. La preparación del recorrido 2011 nos ha confirmado la capacidad de admiración de los paisajes, al igual que el potencial deportivo de los lugares que se van a explorar.

En Argentina visitaremos cinco nuevas provincias. El trazado coquetea con Bolivia, llevando a los competidores desde Entre Ríos hasta Jujuy: en tres años, los *gauchos* más fieles, de otro tipo, habrán desfilado sus monturas en 17 de las 23 provincias del país.

También en Chile, el Dakar eligió desplazar las fronteras. Del lado de Arica, en el extremo norte del desierto de Atacama, ¡estaremos más cerca de Perú en el día de descanso!

La experiencia vivida en América del sur también es un encuentro. Más allá del deporte y del encanto por las regiones del mundo, el Dakar funciona desde siempre con el sentimiento, lo humano. La relación que nació entre la competencia, los competidores y los dos países que nos reciben, reveló inmediatamente una complicidad espontánea.

Frente a la catástrofe que golpeó a Chile en febrero pasado, nuestra emoción fue rápidamente razonada con la humildad y la dignidad que sentimos frente a nuestros amigos. Voluntario y enérgico a pesar del sufrimiento, el pueblo chileno cuenta también con el Dakar para "secar sus lágrimas". Queremos mostrarnos entonces a la altura de esta marca de confianza.

Etienne Lavigne
Director del Dakar



From January 1st to January 16th, 2011

THE LEGEND CONTINUES

CALENDARIO RALLY DAKAR ARGENTINA CHILE 2011

6 de mayo: Dakar World Tour* - Holanda

12 de mayo: Dakar World Tour* - España

15 de mayo: Apertura de las inscripciones para los competidores

18 de mayo: Dakar World Tour* - China

20 de mayo: Dakar World Tour* - Japón

31 de mayo: Dakar World Tour* - Argentina

7 de junio: Dakar World Tour* - Chile

10 de junio: Dakar World Tour* - Italia

+ 10 fechas: Dakar World Tour* Europa Central (Serbia, República Checa, Eslovaquia, Bulgaria, Croacia, Eslovenia, Rumania, Hungría, Ucrania, Polonia)

25-26 de noviembre: Embarque de los vehículos europeos

28 de diciembre 12h al 30 de diciembre 12h : Recuperación de los vehículos

30 et 31 de diciembre: Verificaciones administrativas y técnicas en Buenos Aires

1 de enero: Briefing y podio de largada

2 al 15 de enero: Carrera en Argentina y en Chile

8 de enero: Día de descanso en Arica (Chile, desierto de Atacama)

16 de enero: Podio de llegada en Buenos Aires

* **El Dakar World Tour** es una serie de presentaciones del rally destinadas a competidores, asociados y medios de comunicación en 17 países.



From January 1st to January 16th, 2011

THE LEGEND CONTINUES

RECORRIDO 2011: AVALANCHA DE COLORES

Tras dos ediciones en América del sur, el Dakar continúa en el 2011 la exploración de un continente con un impresionante potencial de sitios a descubrir. Al dirigirse al norte de Argentina y de Chile, el trazado roza las fronteras de los países vecinos y lleva a los competidores a terrenos cada vez más variados. Una avalancha de colores.

Tierra de contrastes

La inmensidad de la Argentina despierta la imaginación de los amantes de los grandes espacios. Al dejar Buenos Aires, la ruta hacia el norte llevará a los competidores a una tierra de contrastes, en un día, donde después de unos cien kilómetros, la vegetación se transformará según el relieve. Asimismo, las cualidades de pilotaje requeridas son cambiantes, pasando de la sequedad a lo húmedo. Aquí se recompensará la facultad de adaptación y los corredores aptos para el cambio se sentirán más cómodos. En los tres días de la primera sesión argentina, el Dakar se aventurará especialmente en las provincias de Jujuy y de Salta, y se acercará a Bolivia. El rally se aventurará entonces en estos nuevos territorios trazados en torno a la mítica ruta 40.

El extremo norte

Para pasar a Chile, se tomará un nuevo paso, tan extraordinario como los anteriores: el Paso de Jama.

El desierto de Atacama fascinó enseguida a los competidores del Dakar. Su extensión permite saciar la sed de dunas y de arena. Los "spots" de Copiapó y de Iquique están a punto de convertirse en ineludibles del rally raid. Tras la edición 2011, habrá que agregar probablemente a la lista, la ciudad portuaria de Arica, donde el Dakar llegará al extremo norte de Chile, en el límite del vecino Perú. En el centro del rally, a menudo las etapas desérticas se revelarán selectivas. Las dificultades de paso se mezclarán con delicadas elecciones en la navegación. Aquí los expertos se distinguirán.

Otra forma de desierto

Tras el magnífico paso de la frontera con el Paso San Francisco, penetraremos en territorio argentino bajando lentamente las mesetas de la Cordillera de los Andes. Después de la sesión de fotos, el deporte retomará sus derechos con una etapa rica en dunas blancas de Fiambalá. Nuevamente están previstos los cambios de decorado, descubriendo cañones y ríos desconocidos por los competidores, en la ruta que tomarán para llegar a San Juan: aquí el desierto aparecerá cortado como con hachazos.



From January 1st to January 16th, 2011

THE LEGEND CONTINUES

NOVEDADES DEPORTIVAS

Motos: hacia todas 450cc

El movimiento iniciado desde la edición 2010 se prolonga en la categoría de motos. La perspectiva de la formación de una plataforma compuesta únicamente por cilindradas que no superen los 450cc ha convencido a varios constructores para que se impliquen aún más en el rally raid.

- Como ya lo anunciamos, desde el 2011, los pilotos que figuren en la lista Elite A.S.O. tendrán la obligación de conducir en vehículos de cilindrada que no superen los 450cc.
- La cantidad autorizada de motores será de 3.
- Todos los demás pilotos pueden elegir libremente su moto.
- A partir del Dakar 2012, todos los pilotos que participen en el Dakar deberán correr en 450cc.

Autos: mejor equilibrio entre el diesel y la gasolina

En el 2010, ASO, había decidido agrandar la brida de admisión de aire de los motores a gasolina con un diámetro de 34mm. La finalidad expresada era clara, acercarse del mejor equilibrio posible entre los dos tipos de motorización que se usan actualmente en rally todo terreno, la gasolina y el diesel. Para el Dakar 2011, todos los pilotos y escuderías (profesionales o amateurs) podrán beneficiarse con esta medida.

Por otro lado, los teams que usen una motorización a gasolina podrán utilizar una caja de velocidad de 6 relaciones, contrariamente a los equipos profesionales equipados con motorización diesel que siempre usarán una caja de velocidad de 5 relaciones.

Navegación: prioridad al road-book

Desde hace varios años, los equipos del Dakar aportan modificaciones para reducir las funcionalidades del GPS y darle importancia a la lectura del road-book. Las habilidades en navegación pura definen la gasolina del rally raid. Para el 2011, la modificación concierne a los puntos de paso obligatorio (WPM) que deben buscar los competidores. Mientras que el año pasado los competidores eran guiados por sus instrumentos a partir de una distancia de 3 kilómetros, este año deberán acercarse a 400 metros del punto, para que el GPS se active.



From January 1st to January 16th, 2011

THE LEGEND CONTINUES

RESPECTO DEL MEDIO AMBIENTE, RESPETO DE LA POBLACIÓN

Las tratativas de diálogo entre los equipos del rally y las distintas instancias encargadas de las cuestiones ambientales continúan en todos los estados de la preparación del Dakar 2011, con un cuidado especial destinado a evitar zonas sensibles en el trazado del recorrido. Por otro lado también se solicitó un nuevo balance del carbono, para evaluar las emisiones de gases de efecto invernadero ligados al rally.

El balance del carbono del Dakar sudamericano

Tres años después de un primer balance de carbono solicitado para la edición 2007, que había determinado una emisión global de 22 000 toneladas equivalente carbono (t.eq.CO₂), se realizó un nuevo estudio para evaluar el impacto de la organización del Dakar en Argentina y en Chile. Realizado por la misma consultoría de peritaje, certificada por la agencia del medio ambiente y del manejo de la energía (ADEME), el balance de carbono de la edición 2010 se extenderá exactamente a los mismos perímetros de medida, es decir los más amplios usados en este tipo de estudios.

La prolongación de los trayectos, especialmente aéreos, para llegar al rally en su versión sudamericana, conducirá necesariamente a un aumento de las marcas de carbono desde el 2007. Es por esto que los organizadores trabajan desde ya en las distintas posibilidades de compensar el carbono consumido.

Un recorrido concertado

En Chile, la CONAMA (*Comisión Nacional del Medio Ambiente*) está invitada a formular observaciones tras la primera serie de reconocimientos en el lugar, y más tarde sobre una versión terminada del trazado. Después de estas fases de trabajo, una comisión de validación se encarga de aprobar el recorrido final presentado por los organizadores. Además de la CONAMA, se recibe también a los representantes del *Consejo de Monumentos Nacionales*, especializado en la protección de los sitios arqueológicos, así como a la *Corporación Nacional de Desarrollo Indígena* (CONADI), que apoya a las poblaciones indígenas.

En Argentina, la *Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable* trabaja estrechamente con la organización del Dakar. Todas las cuestiones relativas al trazado también se discuten con las respectivas provincias: se solicita una validación a cada una de dichas divisiones administrativas.



From January 1st to January 16th, 2011

THE LEGEND CONTINUES

Categoría energía alternativa

Fuertemente implicado en el desarrollo de las energías protectoras del medio ambiente, el Dakar, laboratorio de novedades tecnológicas, recibe a través de una categoría específica, a los vehículos con energías alternativas.

Eléctrica, híbrida, biocarburante...los competidores quedarán integrados a la clasificación general, y también clasificarán en una categoría específica "energías alternativas".

Combinar performance con conductas más "verdes" en la competencia es un apuesta mayor para la organización del Dakar.

Colecta de desechos

En todos los territorios visitados, los equipos del rally eligen los métodos de recolección, selección y tratamiento de los desechos más cualitativos, en la medida en que éstos son logísticamente factibles. Por ejemplo, un prestatario está acreditado para encargarse en los bivouacs de los desechos que se definen como peligrosos: aceites usados en cambios de aceite, distintos líquidos (batería...), trapos impregnados, etc. El dispositivo implica entre otros la presencia de varias personas que distribuyen a todos los competidores y estructuras de asistencia, bolsas diferenciadas que permiten la selección, luego un tratamiento adaptado. Dicho trabajo está controlado en Argentina por los expertos del departamento "residuos peligrosos" de la *secretaría de medio ambiente y desarrollo sustentable*.

Los residuos tradicionales generados por la vida del bivouac son recuperados por las ciudades que reciben el rally. Estas usan entonces sus circuitos habituales de tratamiento de los desechos.

Exceptuando la cuestión central de los desechos engendrados por el bivouac, se usan también medios adicionales para asegurar la limpieza de la pista tras el paso del rally. Detrás de los camiones-barredores, que cierran el desfile de los competidores, cuatro vehículos circulan escalados en el recorrido, para recuperar los eventuales desechos perdidos (piezas de carrocería arrancadas, etc.)



From January 1st to January 16th, 2011

THE LEGEND CONTINUES

UN DAKAR SIEMPRE SOLIDARIO

Desde hace más de 30 años en África, y ahora en América del sur, el rally se asoció con varias iniciativas para mantener un vínculo con los pueblos que lo reciben. El contexto de reconstrucción en el cual se encuentra Chile incitó a los organizadores a desarrollar la ayuda en materia de hábitat, gracias a la asociación Un Techo para mi país.

UN TECHO PARA MI PAIS

Con “Un techo para mi país”, el Dakar aporta una ayuda en el ámbito del hábitat desde su primera edición sudamericana. La asociación, especializada en la construcción de viviendas de emergencia para familias en dificultad, reaccionó natural e inmediatamente frente a los estragos del seísmo que afectó a Chile el 27 de febrero último. Cerca de 500 000 viviendas destruidas, la respuesta debía imperativamente ser masiva. Desde los primeros días que siguieron a la catástrofe, se elaboró un plan de construcción que preveía la realización de 20 000 viviendas. Tras un período de localización y de definición de las necesidades más urgentes, Un Techo para mi país trabajó para entregar soluciones rápidas a las poblaciones siniestradas. Al 29 de marzo, los 6000 voluntarios movilizados para la operación habían construido 2675 viviendas. Para terminar dicho plan se fijó el fin del mes de mayo.

Una participación “Solidaridad con Chile”

Al día siguiente del seísmo y del tsunami, A.S.O. manifestó su apoyo con una donación excepcional de 100 000 euros. La organización del Dakar decidió luego ir más lejos y asociarse con los competidores en este accionar, reteniendo de los gastos de inscripción de los vehículos inscriptos en la carrera, una participación de un monto de 50 euros para las motos y cuadriciclos, 100 euros para los autos y 150 euros para los camiones. Las sumas recolectadas serán entregadas a la asociación Un Techo Para Mi País y se agregarán al apoyo anual de 112 000 usd que ya otorga el Dakar.

SIEMPRE ÁFRICA

Los vínculos estrechados con África durante su historia, llevan al Dakar a realizar contactos regulares con los países africanos. Y a través de Acciones Dakar, a seguir con los programas elaborados en el tiempo.

La realización de los programas de Acciones Dakar, desarrollados junto con SOS Sahel desde el 2002, seguirá efectuándose durante el año 2010. Se trata de permitir la realización de una cierta cantidad de proyectos iniciados por la población local en los ámbitos del desarrollo duradero, la agricultura, el reforestamiento o la fijación de dunas. En ocho años, las Acciones Dakar lograron transformar las ciudades y campos de la región de Louga, en Senegal, propagando al mismo tiempo las buenas prácticas ambientales, que actualmente están integradas. En total, una zona poblada de 320 000 habitantes se benefició con estos proyectos. Las sumas invertidas por A.S.O., los competidores y asociados del Dakar, así como por SOS Sahel, representan, desde el comienzo de dichas acciones en el 2002, un monto global de 1 200 000 euros.



From January 1st to January 16th, 2011

THE LEGEND CONTINUES

DAKAR 2010: 4,1 MILLONES DE ESPECTADORES

En enero de 2010, el Dakar volvió a América del sur con la certeza de encontrar allí a un público entusiasta. La actividad directamente ligada al rally generó ingresos en todas las ciudades y regiones que visitó el Rally en Argentina y en Chile. Más allá de este impacto inmediato, las imágenes de dunas, playas y montañas difundidas en el mundo contribuyeron a seducir a los telespectadores. Todos los estudios realizados revelan a la vez la adhesión del público y el poder de atracción de ambos países anfitriones. También confirman el sentimiento de Enrique Meyer, secretario de Estado de Turismo en Argentina, que ya el año pasado sentenció que *"el Dakar fue la acción de promoción turística más importante de toda la historia de la Argentina"*.

Argentina: 3,1 millones de espectadores (Gran largada, 7 días de carrera, llegada final)

Chile: 1 millón de espectadores (7 días de carrera, un día de descanso)

REPERCUSIONES ECONÓMICAS: 126,3 MILLONES DE EUROS EN ARGENTINA

El rally Dakar se desplazó durante más de dos semanas en Argentina y en Chile, con necesidades logísticas importantes. Todos los gastos de organización vinculados por ejemplo con el transporte, el alojamiento y la alimentación, representan una inyección directa en la economía local. Los estudios realizados a los espectadores que presenciaron la carrera o aún a los medios que la cubrieron, permitieron evaluar el monto global de las repercusiones económicas directas. En toda la carrera, la estimación del impacto económico directo alcanza así 396 millones de pesos (74,3 millones de euros). El estudio llevado a cabo por el gobierno argentino también se inclinó sobre la cuestión de las repercusiones indirectas, inducidas por los beneficios en términos de imagen y de optimización del potencial turístico del país. Evaluadas en 277 millones de pesos (52 millones de euros), estas repercusiones hacen subir la cifra global a 673 millones de pesos (126,3 millones de euros), sólo para Argentina.

EL DAKAR EN LA TV: 190 PAISES, CADA VEZ MÁS IMÁGENES

El interés mediático de los canales de tv del mundo entero alcanzó un nivel inédito. Por intermedio de 69 difusoras, 190 países recibieron imágenes del rally, para una cobertura total de 1200 horas. En la carrera, 55 cadenas internacionales, nacionales o regionales enviaron equipos para producir sus propias imágenes, en complemento de los programas que entregó diariamente la organización. Durante la edición 2010, los telespectadores de France Télévisions pudieron también ver imágenes de la carrera que se difundieron en directo, éstas fueron filmadas y comentadas desde el helicóptero que seguía a los favoritos. Una novedad en la historia de la carrera.



From January 1st to January 16th, 2011

THE LEGEND CONTINUES

LOS PATROCINADORES DEL DAKAR 2010

INSTITUTIONAL PARTNERS



OFFICIAL PARTNERS



OFFICIAL BROADCASTER



OFFICIAL SUPPLIERS



OFFICIAL ORGANIZATION CAR



OFFICIAL MEDIA PARTNERS



OFFICIAL SUPPORTERS



ASSOCIATIONS



SPORTING FEDERATIONS



DAKAR.COM: EL VÍDEO SEDUCE EN FORMA MASIVA

El análisis de las cifras de conexión al sitio oficial de la carrera confirma el entusiasmo de los argentinos y de los chilenos por este acontecimiento. De los 45 millones de páginas vistas que se registraron durante la carrera, ambos países anfitriones se colocan a la cabeza en la clasificación de consultas por país. La comparación con el 2009 revela una progresión del 23 % para los internautas argentinos, y del 69 % para los internautas chilenos.

En el ámbito del vídeo, se vieron **2,5 millones de clips** durante la carrera.



From January 1st to January 16th, 2011

THE LEGEND CONTINUES

DAKAR SERIES: EL SILK WAY RALLY Y PROYECTOS

La marca Dakar Series caracteriza a competencias de rally raid donde se encuentran los mejores pilotos del mundo para compartir junto a los pilotos amateurs, una competencia de gran intensidad. Si bien el estándar de organización que propone A.S.O. forma parte de la firma Dakar Series, éste se aplica a carreras con distintos formatos.

Después de un primer año de Dakar Series en el 2008 con el Central Europe Rally y el Pax Rally, la fórmula perduró en el 2009 con la primera edición del Silk Way Rally que atravesó Rusia, Kazajstán y Turkmenistán.

Convencidos al igual que A.S.O. del potencial del Silk Way Rally, las autoridades rusas decidieron comprometerse en forma duradera con el desarrollo de la prueba. Al elegir Sochi como llegada final, los organizadores asocian el rally con los Juegos Olímpicos de invierno de 2014, lo que constituye el proyecto deportivo más importante del gobierno ruso para los años a venir. Este signo de confianza va a contribuir a instalar la carrera en la disciplina, y en el calendario internacional.

A.S.O., contactado por varios estados deseosos de organizar competencias con la marca Dakar Series, estudia seriamente distintas posibilidades de desarrollo.

Los Dakar Series:

2008:

Abril: Central Europe Rally: Hungría - Rumania

Septiembre: Pax Rally: Portugal - España

2009:

Septiembre: Silk Way Rally: Rusia – Kazajstán - Turkmenistán

2010:

11 al 18 de septiembre: Silk Way Rally: de St Petersburg a Sochi (Rusia)

8 etapas – 4000 km