

EDITO MANO ALLA BUSSOLA



■ La Dakar è una corsa di durata in cui l'attitudine alla navigazione primeggia sulla performance pura. Ed è proprio nel massimo rispetto di questo suo principio fondatore che il nuovo gruppo incaricato della direzione sportiva si è messo al lavoro. I risultati degli ultimi mesi di riflessione sono all'altezza delle aspettative e l'impatto delle misure adottate sarà evidente sin dalle prime tappe africane.

Le innovazioni tecnologiche messe a punto e testate negli ultimi anni ci hanno consentito di prendere decisioni radicali, garantendo al contempo la massima sicurezza per i concorrenti. La

tecnologia GPS, troppo spesso accusata di rendere la gara «facile» dopo un'iniziale entusiastica accoglienza, sarà in un certo senso «resa cieca». Il road-book, relegato in secondo piano, ridiverrà a partire da quest'anno la bibbia di ogni tappa, in quanto l'introduzione di postazioni GPS tramite l'attivazione di un codice di sbloccaggio sarà causa di penalità. Questa profonda riforma lascerà finalmente la parola ai navigatori con maggior intuito, a prescindere che siano dilettanti o professionisti.

Etienne LAVIGNE
Direttore Dakar

INFO UTILI

- **SEGUITE LE RICOGNIZIONI** per la prossima Dakar in diretta sul nostro sito www.dakar.com
- **INFO VISTO:** Scaricate i moduli per la richiesta del visto dal sito www.visas-express.fr
- **LA GIORNATA DI RIPOSO** si svolgerà l'8 gennaio 2006 a NOUAK-CHOTT
- **INFO VIAGGI V.S.O.:** www.dakar.com (pulsante "espace concurrents")
- Il sensibile rincaro dei prezzi dei prodotti petroliferi degli ultimi tempi ci ha convinti a consigliarvi di rivedere il budget carburante per la Dakar 2006. Detti rincari dovrebbero comportare un aumento di circa il 30% del prezzo del carburante per l'anno prossimo. Vi ricordiamo inoltre che A.S.O. non ottiene alcun profitto dalla vendita di carburante, che è venduto a prezzo di costo.
- **DAKAR CHALLENGE:** Continuando l'operazione «Volant Dakar», A.S.O., Nismo (Nissan Motorsport) e Total hanno unito i loro sforzi per permettere a un giovane equipaggio di partecipare alla prossima Dakar. Una selezione in tutti i paesi d'Europa, semifinale sulle alture di Clermont-Ferrand, finale in Marocco, una giuria composta da personalità del mondo dell'automobilismo sportivo, ecco gli ingredienti di Dakar Challenge. Pertanto, se conoscete un equipaggio giovane e pieno di talento, i cui membri abbiano meno di 30 anni e siano affamati di avventure, l'appuntamento è sul sito www.dakar.com. Le iscrizioni sono aperte solo fino alla mezzanotte del 31 ottobre!
- La società Mutuaid Assistance, filiale di Groupama, è stata scelta da A.S.O. per garantire l'assistenza medica della prossima Dakar.



IL REGOLAMENTO

COSA CAMBIA E PERCHÉ



Tutte le rivoluzionarie misure adottate quest'anno perseguono un obiettivo principale, ovvero una generale trasformazione cercando, al contempo, di migliorare le condizioni di sicurezza e di garantire una competizione imparziale fra i concorrenti. Cerchiamo di spiegarci meglio:

VELOCITÀ LIMITATA A 150 KM/H PER LE MOTO (MARGINE PERMANENTE TOLLERATO DI 10 KM/H)

Limitazione dei rischi di incidenti provocati a grande velocità

AUTONOMIA RIDOTTA A 250 KM PER LE MOTO

Veicoli meno pesanti e quindi più maneggevoli, più pause per il rifornimento...

SOPPRESSIONE DELL'XTE

Navigazione guidata unicamente dalle indicazioni del road-book

CREAZIONE DI WAY-POINT NASCOSTI (WPM), PUNTI DI PASSAGGIO OBBLIGATORI CHE COMPAIONO SULLO SCHERMO DEL GPS SOLO ENTRO UN RAGGIO DI 3 KM

Navigazione molto più attiva

IRITRACK OBBLIGATORIO

Uno strumento per la sicurezza e la comunicazione dei concorrenti

ESTENSIONE DEI CONTROLLI DELLA VELOCITÀ AI VEICOLI DI ORGANIZZAZIONI E DELLA STAMPA

Adozione del principio di tolleranza zero



Scaricate tutto il regolamento dal sito www.dakar.com



RÉMI HEMERYCK :
**« DARE UNA RISPOSTA A
 COLORO CHE VOGLIONO
 RENDERSI UTILI »**

■ La Dakar e SOS Sahel, che operano per la tutela dell'ambiente all'interno del progetto «Actions Dakar», hanno prolungato per ulteriori tre anni la loro collaborazione. Rémi Hemeryck, delegato generale dell'associazione, traccia un quadro della situazione.

QUAL È IL BILANCIO DI QUESTI TRE ANNI DI COLLABORAZIONE CON LA DAKAR?

■ È stata un vero successo, con più di 60 progetti, iniziati dalle associazioni locali, che hanno potuto vedere la luce grazie all'esistenza di questa partnership. Si tratta di progetti di semplice gestione, per i quali è necessario un budget fra i 2000 e i 5000 euro e la partecipazione in media di un centinaio di persone. Più concretamente, sviluppiamo per esempio dei sistemi di irrigazione delle colture «goccia a goccia». Si tratta di tecniche semplici che permettono di sfruttare risorse idriche molto limitate, soprattutto quando sono diffuse su tutto il territorio.

LE «ACTIONS DAKAR» SONO INSERITE ALL'INTERNO DI UN PROGETTO A LUNGO TERMINE...

■ L'idea è precisamente quella di coinvolgere di più i giovani per riuscire a modificare i comportamenti e affinché il nostro operato abbia maggiore efficacia. Per adottare una reale politica di gestione del territorio rispettosa dell'ambiente, è necessaria una vera presa di coscienza. Ed ecco perché le «Actions Dakar» sono ancora più preziose a lungo termine, piuttosto che per un immediato miglioramento delle condizioni di vita. Non è sufficiente costruire un pozzo in un villaggio. È più importante che quel pozzo sia preservato.



Rimboscimento a Ndiodène Mbatar

SU COSA SI BASA LO SVILUPPO DELLE «ACTIONS DAKAR»?

■ Abbiamo scelto di restare legati agli stessi temi, ovvero il rimboscimento, l'organizzazione della raccolta dei rifiuti e il miglioramento delle condizioni sanitarie in generale. L'obiettivo è sempre quello di aumentare il coinvolgimento delle collettività locali, che partecipano nei limiti delle proprie possibilità al finanziamento dei progetti fino al 15 o 20%. Abbiamo mantenuto una credibilità che spinge tutte le comunità locali a investire sempre di più. Ed è anche per questo che vogliamo evitare la dispersione e concentrare il nostro operato sulle regioni che già conosciamo, ovvero Louga e le zone limitrofe.



Vivaio nel villaggio di POTOU

COME CONSIDERATE IL RUOLO DEI PARTECIPANTI ALLA DAKAR IN RELAZIONE A QUESTE INIZIATIVE?

■ Mi sono subito reso conto che i concorrenti che ho incontrato sono tutti dei grandi amanti dell'Africa. La maggior parte vorrebbe fare qualcosa e si domanda come. Grazie a noi hanno scoperto qualcuno che ha la possibilità di coinvolgerli in azioni concrete e coordinate. Noi offriamo loro una risposta e loro sono sensibili alle nostre attività. Per esempio, un gruppo di Poitiers ci ha contattato recentemente perché interessato ad avviare un piano di irrigazione. Si tratta di un progetto che sarà certamente realizzato.

ACTIONS
 des projets pour l'Afrique

SOS SAHEL International France
 2, avenue Jeanne
 92604 Asnières-sur-Seine Cedex
 Tél. : +33 (0) 1 46 88 93 70



EL e la sua squadra con i concorrenti moto (grazie a Challenge 75 per il prestito della moto)



**UNA PARTE DEI NUOVI
PARTECIPANTI AL RALLY HA
SEGUITO UNA FORMAZIONE
TEORICA RIPARTITA SU DUE
FINE SETTIMANA.
COSA HANNO IMPARATO?**

■ La Dakar è spesso il coronamento di un progetto a lungo studiato, sovente nato diversi anni prima della sua realizzazione. Pertanto, per quanto possa essere stata minuziosa la preparazione o abili ed entusiasti i partecipanti, man mano che si avvicina il momento di partire per questa grande sfida tutti vivono momenti di incertezza. Gli Stage Dakar sono stati quindi istituiti per aiutare chi non ha mai preso parte a questo tipo di competizione a comprendere cosa li attende.

Quest'anno una cinquantina di concorrenti hanno preso parte a un corso durato due fine settimana (uno per i motociclisti e uno per gli automobilisti) che ha dato loro la possibilità di

ascoltare numerosi consigli, informazioni e pratici stratagemmi, utili per la preparazione e per il rally vero e proprio. Daniel Vermeloux, che si è presentato alla Dakar dopo qualche escursione e un salto in Marocco, per esempio, è ripartito per Issy-les-Moulineaux più «saggio» di quando è arrivato: «*Ho capito finalmente moltissimi piccoli dettagli che non avrei potuto tenere in considerazione se non me li avessero spiegati. È molto incoraggiante essere preparati da esperti che sanno perfettamente come evitare certe trappole*».

A prescindere che si trattasse dell'uso di strumenti per la navigazione, di nozioni di pilotaggio o di preparazione fisica, tutti i corsi sono stati tenuti da esperti di chiara fama come Stéphane Le Bail, David Castera o il dott. Feuillade. Le loro conoscenze specifiche delle esigenze di un rally hanno chiarito le idee a Patrick Hillewaere, venuto appositamente dal Belgio: «*Non ho mai fatto una cosa del genere e ho poche occasioni per incontrare dei professionisti, pertanto ho apprezzato molto questa esperienza. In particolare ho compreso che non ho un secondo da perdere, specialmente per la preparazione fisica. Ora so a che punto sono*».



Riuniti intorno alla macchina per le riconoscenze del prossimo Dakar in ottobre, Etienne Lavigne e Stéphane Le Bail chiudono la giornata nel buon umore



UNA SCIMMIA NEL DESERTO

Scott Whitney e la sua «scimmia» Duane McDowell preparano la Dakar su un sidecar molto particolare...

■ Oltre a essere una competizione automobilistica di primo piano, la Dakar è inoltre un laboratorio di idee, un rifugio per inventori più o meno geniali, ma certamente audaci. Dalla 2CV alla Rolls-Royce, i veicoli più inaspettati si sono presentati sulla linea di partenza del rally, con probabilità di riuscita per lo meno variabili per quanto riguarda il loro arrivo al Lac Rose. Pensavamo di avere ormai visto tutto, ma ci sbagliavamo. Scott Whitney, motociclista di calibro, lancia la sua scommessa e partecipa alla Dakar su una Harley-Davidson! Un simile azzardo era già stato tentato, senza successo, nel 1991 da Jean-Gilles Soupeaux. Ma questa volta l'americano ha deciso di dare un po' di pepe alla competizione e di moltiplicare le difficoltà: è su un sidecar, in compagnia del copilota, o «scimmia», Duane McDowell, che conta di attraversare Marocco, Mauritania, Mali, Guinea e Senegal.

Fino a oggi, solo una coppia di temerari è riuscita a concludere la gara a bordo di questi buffi mezzi, nel 2000 (Deprez -



Devolder). Il progetto di Scott e del suo copilota non potrebbe essere più strano: «*Ho trasformato un sidecar Suzuki che uso abitualmente e ho sostituito il motore con un V-Rod Harley-Davidson che, per quanto possa sembrare assurdo, è molto più indicato per la guida fra le dune. L'abbiamo già provato diverse volte su terreni simili ed è molto affidabile*», spiega questo esperto di sidecar che si è già imposto quattro volte come vincitore della celebre scalata di Pikes Peak (Colorado), il non plus ultra delle corse sportive negli Stati Uniti.

Non è certo sfuggito a questa coppia un po' speciale che la sfida della Dakar è ben diversa: «*Da una parte c'è una corsa di 15 minuti che termina fra le nevi a 4300 metri di altezza, dall'altra quasi 15 giorni nel deserto più caldo del mondo. Si tratta comunque di due competizioni ad altissimo livello internazionale ed è questo che mi entusiasma. E poi sapere che fino a oggi un solo equipaggio è riuscito a terminare la gara a bordo di un sidecar mi stimola ancora di più*».



www.dakar.com

