



Reglement 4.4 Historisk Regularity Rally

DASU

15-11-2018

Reglement 4.4

Historisk Regularity Rally

4.400 GENERELT	2
4.401 DELTAGERE	2
4.402 KØRETØJER	2
4.403 KLASSER.....	3
4.404 LØBSRUTEN	5
4.405 P-ETAPER (PÅLIDELIGHEDSETAPER)	5
4.406 T-ETAPER (TULIPANETAPER)	5
4.407 S-ETAPER (SEKUNDETAPER).....	6
4.408 F-ETAPER (FØRERPRØVER) OG A-ETAPER (ANDRE ETAPER).....	7
4.409 RUTEBOG.....	8
4.410 KORT.....	8
4.411 PILE OG PUNKTER PÅ KORT	9
4.412 TULIPANER.....	9
4.413 KONTROLSTEDER	10
4.414 KONTROLKORT.....	11
4.415 OPGIVET TIDSKONTROL	13
4.416 HEMMELIG TIDSKONTROL	13
4.417 HEMMELIG RUTEKONTROL.....	14
4.418 HASTIGHEDSKONTROL	14
4.419 HASTIGHEDSBEGRÆNSNING	15
4.420 KONTRAORDRE	15
4.421 TEKNISK KONTROL	16
4.422 BEDØMMELSE	16
4.423 RESPITTID.....	18
4.424 RESULTATLISTE.....	18
4.425 TIDTAGNING.....	18

Nærværende reglement er udarbejdet med udgangspunkt i Dansk Automobil Sports Unions reglement 4, reglement for pålidelighedsløb og tilrettet efter faktiske forhold.

Hensigten med reglementet er at skabe grundlæggende rammer omkring det at tilrettelægge og deltage i historisk regularity rally (pålidelighedsrally) i Danmark.

Historisk regularity rally (pålidelighedsrally) skal tilstræbes afviklet på veje af god kvalitet.

4.400 GENERELT

A.

Som historisk regularity rally – historisk pålidelighedsrally - betragtes en konkurrence, hvor der primært lægges vægt på, at en given rute gennemkøres med en bestemt gennemsnitshastighed, sekundært at den givne rute findes ved hjælp af kort og rutebeskrivelser.

B.

Historisk regularity rally udarbejdes og afvikles med nærværende regelsæt som ramme.

4.401 DELTAGERE

A.

Et mandskab består af kører (chauffør) og 2. kører (observatør). Udover disse må der ikke være andre personer med i bilen, med mindre løbsledelsens tilladelse foreligger.

4.402 KØRETØJER

A.

Tilladte køretøjer er alene, køretøjer der stemmer overens med færdselsreglerne i det land hvori køretøjer er indregistreret, samt stemmer overens med køretøjets registreringsattest. Eventuelle yderligere krav til køretøjet skal fremgå af tillægsreglerne til de enkelte løb.

B.

I køretøjet må der, udover bilens almindelige udstyr, forefindes følgende ekstraudstyr:

- Almindelige eller digitale ure.
- Almindelige eller digitale stopure.
- Mekaniske eller digitale triptællere.
- ~~Elektroniske~~Elektronisk køretidstabel, som dog ikke må være fastmonteret.

Det er endvidere tilladt at bruge speedpiloter, øvrigt elektronisk udstyr, GPS og lignende.

~~Af hensyn til offentligheden skal ovenstående, når bilerne holder ved start, Parc ferme, pauser og mål ikke kunne ses udefra.~~

C.

I køretøjet skal der medbringes:

- Registreringsattest (original eller kopi).

- Advarselstrekant.
- Førstehjælpkasse/taske.

Eventuelle yderligere krav til sikkerhedsudstyr m.m. skal fremgå af tillægsreglerne til de enkelte løb.

D.

Deltagelse i de historiske klasser sker i henhold til FIA app. K åbne perioder (p.t. til og med periode J2 (indregistreret 1.gang 31.12.1990 el. tidligere))

4.403 KLASSER

A.

Der er mulighed for at oprette følgende historiske klasser:

- Ekspertklassen
- Sportsklassen
- Touringklassen
- Begynderklassen

Derudover kan der åbnes for deltagere i nyere biler uden krav til udstyr og evt. uden præmiering

Begynderklassen er for helt nye i sporten ~~uden medlemskab af en klub og uden licens.~~ I begynderklassen kan man maksimalt deltage i 3 løb i DASU Classic regi-, hvorefter mandskabet automatisk rykkes op i Touringklassen.

~~Touringklassen er fortrinsvis Reglerne for deltagere, som har kørt i mindre end 2 år eller mindre end 10 historiske pålidelighedsløb.~~

~~Sportsklassen er fortrinsvis for deltagere, som har kørt i mindre end 4 år eller mindre end 20 historiske pålidelighedsløb.~~

~~Tvangsflytningklassificering af deltagere med erfaring fra én klasse til en anden klasse foretaget i sporten fastsættes af vejsportsudvalget og meddelelse herom gives til de berørte deltagere inden 1.marts. Oprykningsliste udarbejdes af Vejsportsudvalget og offentliggøres på www.dasu.dk inden 1.marts.~~

~~Årets vinder af DASU Classic i Touringklassen rykkes automatisk op i Sportsklassen. Årets vinder af DASU Classic i Sportsklassen rykkes automatisk op i Ekspertklassen.~~

~~Deltagere i Sportsklassen kan frivilligt rykke op i Ekspertklassen. Deltagere i Touringklassen kan frivilligt rykke op i Sportsklassen. Frivillige oprykninger er bindende for resten af sæsonen.~~

B.

Generalklassement kan kun udskrives for de klasser, som kører de sværeste løbsruter.

C.

Det er tilladt at oprette en turistklasse eller mærkeklasse, der kan køre efter særskilte regler.

4.404 LØBSRUTEN

A.

Løbsruten består af flere etaper, der afgrænses af opgivne tidskontroller. For hver etape angiver sidste ordre ~~OTK~~'s OTKs placering.

B.

Der kan forekomme følgende typer af etaper:

- Pålidelighedsetaper - P-etaper
- Tulipanetaper – T-etaper
- Sekundetaper – S-etaper
- ~~Førerprøver~~ - F-etaper
- Andre etaper – A-etaper

C.

Det skal fremgå af tillægsreglerne hvilke typer af etaper, der anvendes.

D.

Det anbefales, at der indlægges minimum 2 pauser pr. løbsdag.

E.

På et hvilket som helst tidspunkt af løbet, når bilen er kørende, skal både kører og 2. kører være ombord i køretøjet.

4.405 P-ETAPER (PÅLIDELIGHEDSETAPER)

A.

En P-etape er en etape, hvor løbsruten beskrives ved kort.

B.

P-etaper køres med gennemsnitshastigheder mellem 20 - 50 km/t. Hastigheden skal være den samme for hele etaper.

C.

Tidtagningen ved OTK foregår i timer og minutter.

4.406 T-ETAPER (TULIPANETAPER)

A.

En T-etape er en etape, hvor løbsruten beskrives ved tulipaner.

B.

T-etaper køres med gennemsnitshastigheder mellem 20 - 50 km/t. T-etaper kan køres med skiftende gennemsnitshastigheder.

C.

Tidtagningen ved OTK foregår i timer og minutter.

4.407 S-ETAPER (SEKUNDETAPER)**A.**

En S-etape er en deletape af en pålidelighedsetape eller en tulipanetape, hvor der skal køres så tæt som muligt på den gennemsnitshastighed, der er angivet i rutebogen.

B.

En S-etape starter ved et præcist og entydigt definerbart selvstartspunkt beskrevet i rutebogen. Selvstartspunktet kan være den foregående OTK.

Starttiden fra selvstartspunktet er på en pålidelighedsetape/tulipanetape angivet som et helt antal minutter efter foregående OTK.

C.

S-etaper køres med gennemsnitshastigheder mellem 20- - 50 km/t.

Gennemsnitshastigheden for en S-etape kan være en anden end gennemsnitshastigheden på den etape, som S-etapen er en del af.

Den angivne gennemsnitshastighed på S-etapen skal anvendes fra selvstartspunktet til slutningen af den afstand, der er opgivet i rutebogen, undtagen hvis S-etapen er den del af en T-etape med skiftende gennemsnitshastigheder, jf. punkt 4.406.B.

Det er tilladt at angive, at der ikke vil forekomme hemmelige tidskontroller på et bestemt afsnit af S-etapen.

D.

Der kan være mere end en hemmelig **tidskontøltidskontrol** på samme S-etape.

Tiden kalkuleres altid fra selvstartspunkt til den næste hemmelige **tidskontøltidskontrol**.

E.

Tidtagningen ved hemmelige **tidskontøller-tidskontroller** foregår i minutter og sekunder ved **manuelle kontroller** og i minutter, sekunder og 1/10 sekunder ved **elektroniske kontroller**.

F.

Hemmelige tidskontroller må ikke forekomme i byzoner eller i en afstand på mindst 500 **m** uden for byzoneskiltets udløb. Dette gælder også i en afstand af 500 **m** efter lyskryds **-fuldstop- fuldt stop** - jernbaneoverkørsler eller lignende.

G**G.**

Dog kan hemmelige tidskontroller forekomme på sekundetaper, der afvikles på offentlige veje i afspærrede, lukkede eller svagt trafikerede industriområder o.l. beliggende i byzone. På sådanne sekundetaper må eventuelle indfaldsveje ikke krydses.

H.

Hemmelige tidskontroller på S-etaper, der er en del af en T-etape med skiftende hastigheder, må kun forekomme i slutpunktet for en tulipan.

S-etapens akkumulerede afstand og køretid skal være opgivet for hver tulipan.

H**I.**

Tidtagningen ved OTK foregår i timer og minutter.

4.408 F-ETAPER (FØRERPRØVER) OG A-ETAPER (ANDRE ETAPER)**AA.**

Førerprøver er en kort etape, der afspejler kørefærdigheder og samarbejde hos mandskabet, hvor der skal manøvreres efter en tegning/skitse. En førerprøve kan udelukkende foregå på områder afspærret for anden trafik, og den skal gennemkøres inden for en maksimal køretid angivet i minutter og sekunder.

B.

Deltagerne starter på et helt minuttal ved overrækkelse af kontrolkortet. Førerprøver skal tilrettelægges på en sådan måde (eksempelvis på rundbaner), at deltagerne med et startinterval på 1 minut på intet tidspunkt er til gene for hinanden.

C.

Førerprøver kan bestå af slalomkørsel mellem kegler, vendinger omkring kegler o.l. Der skal altid køres fremad. Kontrolkortet overrækkes på starttidspunktet, og der kan ikke stilles krav om fuldt stop på mållinjen.

D.

I rutebogen skal forefindes en detaljeret tegning/skitse over førerprøven og en beskrivelse af dens bestanddele. Den maksimale køretid og gennemsnitshastigheden, der ikke kan overstige 50 km/t, skal oplyses i rutebogen.

E.

Der gives strafpoint for overskridelse af den maksimale køretid, væltede eller berørte kegler og fejlbane.

F.

En A-etape er en etape, som ikke opfylder bestemmelserne i pkt. 4.405, 4.406 ~~eller~~, 4.407, ~~eksempelvis en førerprøve og lignende~~ eller 4.408 A til 4.408 E.

Beregning af strafpoint på en A-etape foretages i henhold til bestemmelserne i løbets tillægsregler og slutinstruktion.

B.-G.

En A-etape kan ikke indgå i det samlede resultat for et historisk regularity rally, men beregnes og præmieres særskilt.

4.409 RUTEBOG**A.**

Løbsruten indebærer, at der ikke må vendes for at opnå en kortere rute.

B.

De enkelte sider i rutebogen skal mindst indeholde følgende oplysninger:

- Klassekategori og side nr.
- Etape navn og/eller nr.
- OTK nr. for etapens start
- OTK nr. for etapens slut
- Etapens længde
- Ideal køretid for etapen

C.

Rutebogen skal udleveres til deltagerne minimum 30 min og maksimalt 60 minutter før start.

4.410 KORT**A.**

I rutebogen anvendes primært nyere kort i målestoksforhold 1:50.000, 1:100.000 og 1:200.000.

Der kan indsættes kort i andre målestoksforhold for at tydeliggøre ruten.

Det er tilladt at opfotografere kort:

- målestoksforhold 1:200.000 til 1:100.000
- målestoksforhold 1:100.000 til 1:50.000
- målestoksforhold 1:50.000 til 1:25.000
- målestoksforhold 1:25.000 til 1:20.000
- målestoksforhold 1:25.000 til 1:10.000

Originalt målestoksforhold skal angives i parentes.

B.

Kort er altid anbragt med retningen nord opad.

C.

Hvor der ved tekst eller signaturafbrydelser på kortet kan opstå tvivl om ruten, skal kortet tydeliggøres ved optegning/radering på kortet.

D.

Det er endvidere tilladt at foretage tydelige raderinger eller overkrydsning på kortet til afbrydelse af veje, som ikke skal benyttes.

E.

Der skal altid køres nærmeste vej på kortet. Nærmeste vej skal altid være mindst 20 % kortere end nogen anden vej. Udmålingen foretages mellem de steder på løbsruten, hvor valgmuligheden forefindes.

F.

Vejene på kortene skal følges nøjagtig. Ved benyttelse af vejforlægning og/eller raderinger skal ruten tydeligt kunne fastlægges ved hjælp af signaturer eller vejforløb på kortet.

G.

Veje dækket af OTK-mærker eller tal for punkter og pile må ikke benyttes.

4.411 PILE OG PUNKTER PÅ KORT**A.**

Startpunktet på et kort er angivet med en prik og markeret med OTK eller sidste pil/punkt på foregående kort. Efterfølgende pile/punkter er markeret med 1-2-3-4 osv. eller 1-2-3-2-3-4 osv. i den rækkefølge som pilene/punkterne skal tilkøres. Slutpunktet på et kort eller en række af kort er angivet med en prik og markeret med OTK.

B.

En pil skal tilkøres ad nærmeste vej, og efterfølgende køres i pilens retning i hele pilens længde. Pile skal følges nøjagtigt, som de er tegnet.

C.

Et punkt angiver, at punktet skal tilkøres ad nærmeste vej.

D.

Ved kørsel fra pil/punkt til pil/punkt, må man ikke berøre de pile/punkter man ikke er på vej til.

E.

Hvis en pil starter før eller slutter efter et vejsammenstød, skal pilens start og/eller slutpunkt gå mindst 2 millimeter forbi et sådan vejsammenstød.

4.412 TULIPANER**A.**

Et punkt på løbsruten tilkøres efter en ikke målfast tegning - tulipan - af et vejsammenstød og en afstand.

B.

Den vej, man kommer fra, er på tegningen angivet med en bolle, som altid vender nedad.

C.

Den vej, der skal køres, er på tegningen angivet med en pil.

D.

Den angivne vej følges den angivne længde - uanset eventuelle retningsændringer.

4.413 KONTROLSTEDER

A.

På løbsruten kan opstilles kontrolsteder med det formål, at kontrollere, at færdselsregler, køretider, m.v. overholdes. Kontrolsteder kan være:

- opgivne tidskontroller, OTK
- hemmelige tidskontroller, HTK
- hemmelige rutekontroller, HRK
- hastighedskontrol, HK
- kontraordrer, KO
- tekniske kontroller, TEK

Kontrolsteder skal opstilles klart og tydeligt, så deltagerne har en fair chance for at se disse. Gælder dog ikke HTK og HK.

OTK, HTK, HRK og HK kan registreres via GPS-registrering.

På private områder kan der opsættes skilte med:

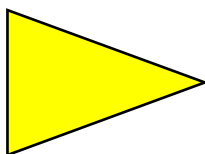
- forbud
- påbud
- vejledning

Skiltene kan supplere, men ikke erstatte en køreordre.

AFMÆRKNING BETEGNELSE

Al indkørsel forbudt

Forbyder al indkørsel



Fuldt stop

Påbud om fuldt stop



Terrænpil

Tydeliggør løbsruten (kun vejledende)

**B.**

Udover den for kontrollens udførelse nødvendige ophold er egentlig ophold indenfor kontrolsteders afmærkning forbudt.

C.

Såfremt en deltager ikke kan tilkøre kontrolstedet på grund af kø eller lignende eller kontrolstedets udformning, kan overbringelse af kontrolkortet ske til fods. Deltagerne skal da kunne påvise køretøj og medkører.

4.414 KONTROLKORT**A.**

Mandskabet får udleveret kontrolkort til notering / afstempling. Der skal anvendes kontrolkort med slip i DASU Classic-regi.

B.

Kontrolkortet er det dokument, efter hvilket mandskabets resultat udregnes. Mandskabet er alene ansvarlige for alle notater på kontrolkortet.

C.

Kontrolkortets rubrikker skal udfyldes fortløbende.

D.

Alle notater skal være let læselige og skrevet med bestandig skrift.

E.

Ved korrekt opstillet kontrolmarkering, men manglende:

- stempel
- bogstav
- kontrolmandskab

skal der noteres "defekt kontrol" eller lignende i kontrolkortets første frie rubrik.

F.

Kontrolstedet kan kun slettes som tællende ved ~~enten-opslag~~ ~~eller ved protestafgørelse~~.

G.

Mandskabet må ikke foretage rettelser i kontrolkortet, hverken for at ændre eller tydeliggøre en notering. Hvis løbslederen efter en afhøring af mandskabet vurderer, at der er foretaget bevist ændring af og/eller tilføjelse af HRK vil dette kunne straffes som en manglende kontrol, og i gentagelsestilfælde med udelukkelse.

H.

Sker der skrivefejl fra et kontrolmandskabs side, skal kontrolmandskabet signere rettelsen.

I.

Et kontrolmandskabs skrivefejl kan efter løbet rettes af løbslederen, hvis det klart fremgår, at kontrolmandskabet har lavet et forkert notat.

J.

Rubrik med to eller flere noteringer/afstemplinger bedømmes som én manglende kontrol. Omstempling i samme rubrik er dog tilladt.

K.

Såfremt der i en rubrik forefindes både et tidsnotat samt noteret bogstav/afstempling, er kun tids-notatet gældende.

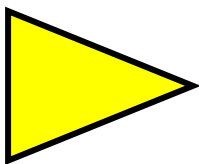
L.

GPS-registrering er en del af kontrolkortet.

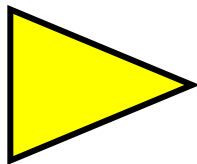
4.415 OPGIVENOPGIVET TIDSKONTROL**A.**

En OTK har til formål at kontrollere, at den angivne køretid overholdes.

En OTK er altid bemandede, eller ~~gps-registrering~~ registreres vha. GPS.



(Skilt H og evt. V)
Kontrolzone



(Skilt H og evt. V)
Kontrolstedet

B.

Ved opstilling af kontrolsteder må afstanden fra kontrolzone til kontrolstedet max. være 50 m.

C.

Ankomsttiden til en OTK er det tidspunkt, hvor mandskabet overrækker kontrolkortet til kontrolmandskabet, eller ~~gps-der sker~~ GPS-registrering ved passage af kontrolskilt.

Såfremt et mandskab passerer varslingskiltet tidligere end 1 min før mandskabets ønskede ankomsttid, regnes det aktuelle passagetidspunkt som ankomsttid.

Det er tilladt at standse før varslingskiltet og afvente idealtid.

Er varslingskiltet udeladt, kan OTK frit tilkøres for notering af en senere ankomsttid. Der må ikke være varslingskilte ved pauser og mål.

Tiden gives som påbegyndt minut (sekunder smides væk) og noteres med fire lige store tal og påføres kontrolmandskabets initialer.

D.

Afgang fra OTK sker i den rækkefølge, hvormed deltagerne ankommer, og med min. 1 minuts mellemrum. Afgangstid skal minimum være 2 minutter efter. Ingen hold må få samme afgangstid. Afgangstiden påføres af kontrolmandskabet.

Afgang sker fra et OTK-skilt eller et andet præcist og entydigt definerbart selvstartspunkt beskrevet i rutebogen, i passende afstand efter kontrollen. Afgangen kan være bemandede eller ubemandede. Punktet angiver startpunktet for næste etape.

4.416 HEMMELIG TIDSKONTROL**A.**

En HTK har til formål at kontrollere at den angivne gennemsnitshastighed på S- etaper overholdes.

En HTK kan dels være bemanded, og dels være udstyret med elektronisk tidtagingsudstyr.

B.

Ved HTK foretager kontrolmandskabet tidtagningen efter deltagerens startnumre, når deltagerne passerer kontrolstedet. Alternativt registreres tiden via det elektroniske tidtagingsudstyr. Deltagerne skal ikke standse ved kontrolstedet.

C.

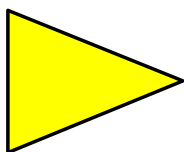
Efter passage af HTK er omkørsel for notering/afstempling af manglende kontroller tilladt. Ved omkørsel er første passage gældende med hensyn til tidsberegningen.

4.417 HEMMELIG RUTEKONTROL**A.**

En HRK har til formål at kontrollere om deltagerne følger løbsruten. En HRK kan være bemanded eller ubemanded.

Notering foregår ved enten notat fra kontrolmandskab, afstempling eller notering af bogstav

Kontrollen kan registres via. GPS. Her vil der ikke være opsat skilte.



(Skilt V)

Kontrolstedet

B.

Det bør tilstræbes, at stempelkontroller indrettes således, at deltagerne kan stemple siddende i bilen med sikkerhedsselen fastspændt.

4.418 HASTIGHEDSKONTROL**A.**

En HK har til formål at kontrollere at en for løbet generel gennemsnitshastighed på 60 km/t ikke overskrides.

En anden gennemsnitshastighed kan være angivet i tillægsregler og slutinstruktion.

En HK er altid bemanded og ikke skiltet, eller registreres **visvia** GPS.

B.

Ved **manuelle** HK foretager kontrolmandskabet tidtagningen i timer, minutter og sekunder efter deltagerens startnumre, når deltagerne passerer kontrolstedet. Deltagerne skal ikke standse ved kontrolstedet.

Ved elektroniske HK foretages tidtagningen i timer, minutter, sekunder og 1/10 sekunder.

C.

En HK skal ufortøvet tilkøres. Hvis løbslederen efter en afhøring af mandskabet vurderer, at der er foretagenforetaget bevist undladelse heraf, vil dette kunne straffes som en manglende kontrol, og i gentagelsestilfælde med udelukkelse.

D.

Efter passage af HK er omkørsel for notering/afstempling af manglende kontroller tilladt. Ved omkørsel er første passage gældende med hensyn til tidsberegningen.

E.

Gennemsnitshastigheden beregnes fra seneste OTK eller seneste slutpunkt på en S – etape, hvis sidstnævnte indgår som en del af etaper.

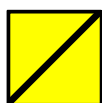
F.

HK kan ikke forekomme på transportetaper.

4.419 HASTIGHEDSBEGRÆNSNING**A.**

Hastighedsbegrænsninger kan meddeles deltagerne ved skiltning i terræn.

Færdselslovens hastighedsbegrænsninger gælder altid.



(Skilt V)

(Skilt H)

(Skilt H eller V)

Hastighedsbegrænsning

Ophævelse.

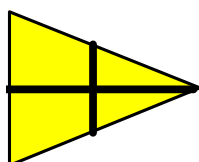
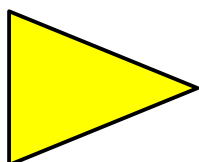
4.420 KONTRAORDRE**A.**

En KO markerer, at løbsruten ikke kan følges.

En KO kan være bemanded eller ubemanded, og kan kun opstilles på løbsruten ved afbrydelse/ændring af løbsruten efter trykning af køreordre.

Notering foregår ved enten notat fra kontrolmandskab eller afstempling.

Afgang kan indebære en vending.



(Skilt V)

(Skilt H)

Kontrolstedet

B.

En KO skal angive følgende:

- På hvilken etape og i hvilken ordre deltagerne befinder sig.
- En anvisning af hvorledes deltagerne kommer til det sted hvor løbet genoptages.
- En angivelse af hvor i køreordren/rutebogen, løbet genoptages.
- En angivelse af den nye køretid.

Gennemsnitshastigheden er uændret.

På en igangværende S-etape kan der ikke forekomme HTK efter en KO.

4.421 TEKNISK KONTROL**A.**

Løbsledelsen kan før, under og efter løbet afholde teknisk kontrol (TEK).

B.

Teknisk kontrol skal kontrollere, at køretøjet er i overensstemmelse med anmeldelsen samt overholder reglementet og i øvrigt opfylder færdselslovens bestemmelser.

Teknisk kontrol skal kontrollere, at køretøjets ekstra måleudstyr opfylder bestemmelserne i pkt. 4.402 B. Udstyr der er i strid med bestemmelsen, skal plomberes af eller afleveres til teknisk kontrol. Deltagerne medbringer selv materiale til brug for plombering.

Registreringsattest eller kopi heraf skal kunne forevises.

C.

Der må kun deltage biler med totalvægt indtil 3.500 kg.

D.

Bilen må ikke udskiftes under løbet.

E.

Start, videre deltagelse eller bedømmelse i et arrangement kræver godkendelse af TEK.

DF.

Ved TEK har deltagerne pligt til at henvende sig.

4.422 BEDØMMELSE**A.**

Antallet af tildelte point lægges til grund for bedømmelsen, således at laveste antal point er bedst.

B.

Det enkelte mandskabs resultat fremkommer ved at sammenholde dets kontrolkort med idealkontrolkortet.

C.

Kontrolkortet skal beregnes således, at der gives færrest muligt point.

D.

Kontrolkortet beregnes efter følgende pointskala:

For sen og for tidlig ankomst til OTK	10 point pr. minut -- max. 50 point
For sen og for tidlig ankomst til HTK på S-etaper 10 point - og (gælder for Ekspertklassen)	0,1 point pr. 1/10 sekund -- max. 10 point max. 25 point pr. sekundetape
For sen og for tidlig ankomst til HTK på S-etaper max. 10 point - og (gælder for Sportsklassen)	0,1 point pr. 2 sekunder . 1/10 sekund - max. 25 point pr. sekundetape
- (gælder for touring-klassen)	
For sen og for tidlig ankomst til HTK på S-etaper 10 point - og (gælder for Touringklassen)	1 point pr 1,0 point pr. 2,0 sekund - max max. 25 point pr. sekundetape
For sen og for tidlig ankomst til HTK på S-etaper 10 point - og (gælder for begynder-klassen)Begynderklassen)	1,0 point pr. 30 sekunder ,0 sekund - max max. 25 point pr. sekundetape
For tidlig ankomst til HK	10 point pr. påbegyndt minut - max. 50 point
Manglende HTK, HRK og KO	10 point
Manglende OTK og HK	50 point

Førerprøver beregnes efter følgende pointskala:

Mandskaber der korrekt gennemfører førerprøver inden for den angivne maksimale køretid tildes 0 point.

Mandskaber der korrekt gennemfører førerprøver inden for de respektive klasser, men overskrider den angivne maksimale køretid mindst tildes 1 point, næste mandskab tildes 2 point osv. Tildelte point kan dog ikke overstige det antal sekunder, hvormed mandskabet har overskredet den maksimale køretid.

Væltede eller berørte kegler på en førerprøve straffes med 2 point pr. kegle.

Fejlbane (ikke gennemført eller ikke korrekt gennemført bane) på en førerprøve straffes med 10 point.

Det maksimale antal point på en førerprøve kan ikke overstige 10 point.

E.

Har flere mandskaber i samme klasse opnået samme antal point, regnes det mandskab for bedst, som har deltaget i den ældste bil – regnet ud fra 1. indregistreringsdato.

Er der fortsat ingen forskel mellem mandskaberne, placeres disse ens.

4.423 RESPITTID

A.

Respittiden er den maksimale forsinkelse i forhold til mandskabets idealkøretid.

B.

Respittidens længde, samt angivelse af eventuel opdeling, skal senest oplyses i slutinstruktion 1.

C

Respittidens længde fastlægges af løbsarrangøren.

D.

Respittiden kan om nødvendigt forlænges. Løbsarrangøren skal i så fald sikre, at alle deltagende hold får underretning herom.

4.424 RESULTATLISTE

A.

Resultatlisten skal indeholde:

- arrangerende klub
- løbsdato
- mandskaber i placeringsrækkefølge i klassen
- navne

~~- Id - numre -~~

- opnåede point og hvorledes disse er opnået

Ved turneringer skal opnåede turneringspoint ligeledes angives.

4.425 TIDTAGNING

A.

Der skal tilstræbes anvendelse af radiostyrede ure. Hoveduret opstilles ved licenskontrollen.

B.

Tidtagningen sker efter kontrollernes ure – justeret efter hoveduret.

C.

Tiden noteres i timer og minutter. På etaper hvor sekunder indgår i resultatet noteres tiden i timer, minutter og sekunder.

D.

Tiden kan ligeledes registreres ved hjælp af dertil indrettet elektronisk udstyr, hvor tiden registreres i timer, minutter, sekunder og 1/10 sekunder.