



Reglement 4.2 Økonomiløb

**DASU
15-11-2018**

Reglement 4.2 Økonomiløb

4.200 GENERELT	2
4.201 DELTAGERE	2
4.202 KØRETØJER	2
4.203 KLASSER.....	3
4.204 KONKURRENCESTRÆKNING	4
4.205 RUTEBOG	5
4.206 KONTROLSTEDER.....	7
4.207 KONTROLKORT / VOGNKORT	8
4.208 TIDTAGNING	9
4.209 STARTTIDSKONTROL (TC)	10
4.210 TIDSKONTROL (TC)	10
4.211 HEMMELIG RUTEKONTROL (RC)	10
4.212 MÅLTIDSKONTROL (TC)	10
4.213 ANDEN TIDSKONTROL	10
4.214 FARTKONTROL / HASTIGHEDSBEGRÆNSNING	11
4.215 TEKNISK KONTROL.....	11
4.216 BEDØMMELSE OG STRAF	12
STRAFPOINT.....	13
4.217 TANKNING / OPLADNING	14
4.218 PARC FERMÉ.....	14
4.219 RESPITTID	15
4.220 RESULTATLISTE	15
BILAG: KONTROLSTEDER	16

4.200 GENERELT

A.

Økonomiløb (Eco Rally) er en konkurrence med hovedvægten på afprøvning af deltagerens evne til - efter enkle køreordrer og overholdelse af givne gennemsnitshastigheder i et valgt køretøj - at gennemkøre en strækning så brændstoføkonomisk som muligt.

B.

Økonomiløb (Eco Rally) udarbejdes og afvikles i overensstemmelse med myndighedernes direkte krav til denne type løb. Herefter følges DASU reglement 4.0 – Vejsport generelt. Sidst følges FIAs og NEZs samt lokale ASN krav og anbefalinger. Disse krav og anbefalinger kan KUN være en reglementsskærpeelse i forhold til myndighedernes krav.

4.201 DELTAGERE

A.

Et mandskab består af 1. kører og 2. kører.

Udover disse må der ikke forefindes andre personer med i køretøjet, med mindre løbsledelsens tilladelse foreligger.

4.202 KØRETØJER

A.

Tilladte køretøjer er alene, serieproducerede standardvogne i en stand og udførelse, som umiddelbart kan synes og godkendes i henhold til Synsbekendtgørelse BEK nr. 516 af 01/06/2012 eller tilsvarende kontrolinstanser i de lande, hvori de er indregistreret.

B.

Forbrugsdele er frie, hvad angår fabrikat.

C.

Køretøjet skal til enhver tid opfylde Færdselsloven.

Motor og gearkasse skal altid være i overensstemmelse med beskrivelserne i køretøjets instruktionsbog.

For fælge gælder, at materiale og fabrikat er frit.

Fælgens diameter må IKKE forstørres/formindskes med mere end 25,4 mm.

Dækkets bredde må IKKE afvige mere end plus/minus 30 mm fra den originale størrelse.

Dækkets omkreds må ikke afvige med mere end plus/minus 25,5 mm fra den originale størrelse.

Højeste dæktryk må aldrig overstige den værdi, som fabrikanten har noteret på dækket.

D.

Køretøjets vægt må ikke overstige 3500 kg.

E.

Køretøjet må ikke udskiftes under løbet.

F.

I køretøjet skal der minimum være:

- Instruktionsbog
- Registreringsattest (evt. kopi).
- Advarselstrekant.
- Førstehjælpskasse/-taske.
- 2 stk. sikkerhedsveste

Der må medbringes ekstra reservehjul, værktøj samt reservedele i det omfang, som mandskabet finder det nødvendigt.

G.

Ekstraudstyr m.v., som ikke har direkte indflydelse på køretøjets kørsel og/eller brændstofforbrug må anvendes.

H.

Løbsledelsen skal plombere tankdæksler og evt. andre tilgange til brændstofsyste­met.

Meddelelse om yderligere plomberinger skal gives senest i: Slutinstruktion 1.

4.203 KLASSER**A.**

Økonomiløbs konkurrencen afvikles overordnet som et generelklassement. Beregning af deltagernes placering heri er beskrevet i afsnittet: 4.217 Bedømmelse og straf.

Såfremt der er udskrevet mesterskab, cup eller lignende, er det generelklassementet, som danner grundlag for kåringen.

B.

Ud over generelklassementet kan der yderligere udskrives klasser, som for eksempel:

- Køretøjets aktuelle vægt inklusive mandskab.
- Køretøjets vægt iht. Registreringsattest plus 2*75 kg som "erstatning" for mandskabets vægt, hvis der i løbet ikke foretages vejninger.
- Køretøjets motorstørrelse målt i ccm.
- Brændstof typer
- Bilmærker.
- Promotion klasser.
- Presse klasser.
- Turist/Demo klasser

Oprettelse af klasser ud over generelklassementet skal oplyses i tillægsreglerne, sammen med oplysning om hvilke kriterier, som danner grundlag for bedømmelsen.

Disse klasser deltager ikke i generelklassement konkurrencen.

4.204 KONKURRENCESTRÆKNING

A.

Konkurrencestrækningen defineres som løbsruten, der starter ved afgang fra starttankning og slutter ved ankomst til sluttankning.

Konkurrencestrækningen er nødvendigvis ikke helt ens for alle klasser. Dette skyldes, at tankning og opladning af praktiske grunde ikke altid kan foretages samme sted. Resultatmæssigt har dette ingen umiddelbar betydning, idet resultat beregnes som et gennemsnit pr. konkurrencekilometer.

Konkurrencestrækningernes officielle længder offentliggøres senest i: Slutinstruktion 1.

B.

Arrangementsstrækningen defineres som løbsruten, som starter fra ankomst til mødested og slutter ved samlingsstedets parc fermé.

C.

Rutebogen skal altid indeholde et oversigtskort, der dækker hele løbsområdet i et hensigtsmæssigt målestoksforhold.

På oversigtskortet skal alle opgivne tidskontroller være indtegnet.

D.

En konkurrence kan opdeles i en eller flere sektioner, der igen kan opdeles i en eller flere etaper.

En sektion defineres som konkurrencestrækningen mellem to pauser, start og mål inklusiv.

En etape er konkurrencestrækningen mellem to opgivne tidskontroller.

Enhver køretid mellem to tidskontroller skal minimum være 5 minutter.

Køretid angives i hele minutter.

E.

Etapens gennemsnitshastighed skal være ens for hele etapen, og må ikke være højere end at Færdselslovens og/eller løbsledelsens hastighedsbegrænsninger altid kan overholdes, og således at etapen kan gennemkøres på idealtid under hensyntagen til Færdselsloven, sikkerhed for deltagere/tilskuere og motorsportens omdømme.

Etapens gennemsnitshastighed udregnes efter følgende beregning:

Etapens længde i km

Køretiden i min.

x 60 = gennemsnitshastighed i km/t (nedrundes til helt tal)

F.

På et hvilket som helst tidspunkt af løbet, når køretøjet er i bevægelse, skal både 1. kører og 2. kører være ombord i køretøjet.

G.

Løbsledelsen kan indlægge "STOP", hvor dette skønnes nødvendigt af hensyn til trafiksikkerheden, og ikke blot for at øge kørehastigheden på resten af etappen. Indlagte stop skal være angivet i rutebog/køreordre med en sekskantet FULD STOP-tavle, og/eller teksten "STOP", og kan være skiltet i terræn.

Køretøjet skal holde helt og aldeles stille (MARKERET STOP: minimum standsetid på 3 sekunder) ved disse indlagte stop i rutebog/køreordre. Standningen skal ske enten ved den tilstedeværende eller ved den tænkte stoplinje i vejsammenstødet.

H.

Mandskaberne skal gennemkøre hele arrangementsstrækningen.

I.

Service er forbudt, med mindre det direkte er angivet som værende tilladt.

Service defineres her som udskiftning/fjernelse/opretning af dele og påfyldning af væsker.

Til skift af hjul må alene anvendes de(t) i køretøjet værende reservehjul.

Reservehjul må udskiftes/lappes under pauser i løbet.

Aftørring af ruder, lygter, spejle m.v. medregnes ikke som service.

J.

Mandskaber, der udsættes for alvorlige fejl i løbet eller spærring af løbsruten, skal gøre holdt og afvente instruktioner fra løbets officials.

K.

Løbsruten kan være fordelt over flere løbsdage.

I henhold til myndighedernes krav må løbsruten ikke overstige 400 km pr. dag.

L.

Et økonomiløb skal kunne gennemkøres udelukkende ved brug af den i køretøjet indbyggede 100 meter tæller.

4.205 RUTEBOG**A.**

Konkurrencestrækningen og eventuelt hele arrangementsstrækningen beskrives i en eller flere rutebog/bøger.

Dog kan transportetaper være beskrevet på enkle ark

B.

Rutebogen for løbets næste sektion skal udleveres til mandskaberne senest en time før start på kommende sektion.

C.

Rutebeskrivelsen kan i løb med international deltagelse KUN ske med tulipaner, evt. suppleret med luftfoto af kontrol/tanknings- og pauseområder.

D.

Rutebogens sidehoved skal indeholde følgende oplysninger omkring den beskrevne etape:

- Idealkøretid (i hele minutter)
- Etapens længde (i km)
- Nødvendig gennemsnitshastighed (km/t)
- Etapens navn
- Fra TC
- Til TC

Ligeledes skal der være kolonneoverskrifter – fra venstre mod højre:

- Distance – Totalmål km
- Distance – Delmål km
- Retning (tulipan)
- Information
- Maksimal hastighed
- Distance – Restmål km

E.

En køreordrelinje skal indeholde oplysninger om linjenummer, total distance, delmål, retning (tulipan), oplysning om vigepligt/lyskurv m.v., information om gade-/vejskilte eller andet, der letter vejfindingen, max. tilladte hastighed jf. Færdselsloven samt restmål.

F.

En tulipan beskriver et 100 % definerbart punkt på ruten – typisk et vejsammenstød eller et punkt på et vejstykke defineret ved skilte i terrænet – eksempelvis en byzone, hastighedsbegrænsning m.m.

Tulipaner er ikke målfaste tegninger af vejforløb med angivelse af tilkørsel og afgangretning samt kørefasthed.

En tulipan kan have en/flere ekstra oplysninger i form af en/flere prikker. Disse angiver den fysiske placering af den/de oplysninger, der står i den tilhørende informationsrubrik.

Oplysningerne i informationsrubrikken er altid set fra det definerbare punkt.

4.206 KONTROLSTEDER

A.

På konkurrencestrækningen kan opstilles kontrolsteder for at kontrollere:

- Vejfinding af løbsruten.
- Overholdelse af fastsatte køretider.
- Overholdelse af færdselsregler og hastighedsbegrænsninger.

Nedenstående kontrolsteder kan forekomme:

- TC - opgivne tidskontroller (benævnes TC for Time Control).
- RC - hemmelige rutekontroller (benævnes RC for Route Control).
- FK - fartkontroller (disse er altid hemmelige og skiltes derfor ikke).
- Trafik- og færdselskontroller (disse er altid hemmelige og skiltes derfor ikke).
- Kontraordrer (Bruges kun ved ekstraordinære situationer og skal altid være bemandede).
- Tekniske kontroller.
- Parc fermé.

På private områder kan der opsættes skilte med:

- Forbud.
- Påbud.
- Vejledning.

Skiltene kan supplere, men ikke erstatte en køreordre.

B.

Kontrolstederne trafik- og færdselskontroller er altid skjulte for mandskaberne.

Mandskaberne må ikke få meddelelse om kontrolresultater fra FK og/eller TFK før ankomst til samlingsstedet.

C.

Ethvert af løbsledelsens ikke skjulte kontrolmandskaber kan indføre observationer om overtrædelse af færdselsregler, manglende kørellys osv. i mandskabernes kontrollkort.

D.

Kontrolstederne TC (dog ikke TC "START" og TC "MÅL") kan være bemandede af mandskaberne selv, såfremt løbsledelsen har annonceret dette i arrangementets tillægsregler.

E.

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

F.

Ethvert bemandede kontrolsted skal på forespørgsel oplyse/udpege placering samt navn og klokkeslæt.

G.

Såfremt et mandskab 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 over for kontrolmandskabet.

H.

Kontrolsteder skal afmærkes med international afmærkning.

Der anvendes kun international FIA skiltning (se bilag til reglementet)

I.

Ved opstilling af kontrolsteder skal følgende afstande overholdes:

Afstand fra varselsskilt til kontrolsted må max. være 50 meter.

Afstand fra kontrolsted til afgangsskilt skal være min. 10 meter og max. 75 meter.

J.

Ethvert kontrolsted, mellem varselsskilt og afgangsskilt, er omfattet af reglerne vedrørende parc fermé, PF.

4.207 KONTROLKORT / VOGNKORT**A.**

Mandskabet får udleveret kontrolkort til egen notering/afstempling samt til kontrollernes noteringer, samt et vognkort udelukkende til kontrollernes noteringer.

B.

Kontrolkortet og vognkortet er de dokumenter, sammen med notater fra hemmelige kontroller, efter hvilket mandskabets resultat beregnes.

Mandskabet er alene ansvarlig for alle notater på kontrolkort og vognkort.

C.

Kontrolkortets rubrikker skal udfyldes fortløbende, hvad angår henholdsvis tidsnotater og rutekontroller.

D.

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

E.

Ved korrekt opstillet kontrolmarkering, men manglende

- Stempel,
- Bogstav eller
- Kontrolmandskab

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

F.

Ved defekt kontrolmarkering kan der noteres "*Defekt kontrol*" eller lignende i kontrolkortet.

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. Overtrædelse medfører udelukkelse samt indberetning til Vejsportsudvalget.

H.

Det er tilladt at slå et kryds over hele rubrikker i kontrolkortet. Denne metode kan benyttes til at *”slette et utilsigtet utydeligt notat”*.

I.

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

J.

Et kontrolmandskabs skrivefejl kan efter løbet rettes af:

- Løbsleder
- Dommer

hvis det klart fremgår, at kontrolmandskabet har lavet et forkert notat.

K.

Rubrik med to eller flere noteringer/afstemplinger bedømmes som manglende kontrol.

Omstempling i samme rubrik er dog tilladt.

L.

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

4.208 TIDTAGNING**A.**

Der skal anvendes radiostyrede ure af Frankfurter-typen til tidtagningen.

Hoveduret (placeret på startbordet) skal være af samme type.

B.

Tidtagningen sker efter kontrollernes ure - justeret efter hoveduret.

Tidtagning kan ligeledes ske via GPS-tracking.

C.

Tiden skal noteres i timer og minutter.

D.

Idealtid er den i rutebogen opgivne køretid mellem to TC'er.

E.

Idealkøretiden mellem to TC'er skal være mindst 5 min.

4.209 STARTTIDSKONTROL (TC)**A.**

En start TC har til formål at sende mandskaberne ud på løbets konkurrencestrækning. Denne TC er altid bemanded med en af løbsledelsens delegerede officials.

Mandskabet er alene ansvarligt for fremmøde til start TC på rette tidspunkt. For sent fremmøde straffes med 1 point pr. påbegyndt minut. Tillige fratrækkes straftiden mandskabets tildelte respittid på den pågældende løbssektion.

Notering af starttiden foregår ved notat fra kontrolmandskabet.

(Vedrørende skiltning: se bilag)

4.210 TIDSKONTROL (TC)**A.**

En TC har til formål at kontrollere, om mandskaberne overholder den i rutebogen fastsatte køretid for den enkelte etape.

En TC er altid bemanded.

Notering foregår ved notat fra kontrolmandskab.

(Vedrørende skiltning: se bilag)

4.211 HEMMELIG RUTEKONTROL (RC)**A.**

En RC har til formål at kontrollere, om mandskaberne følger løbsruten.

En RC kan være bemanded eller ubemanded.

Notering foregår ved enten notat fra kontrolmandskab eller afstempling.

(Vedrørende skiltning: se bilag)

4.212 MÅLTIDSKONTROL (TC)**A.**

En mål-TC har til formål at registrere, hvornår mandskaberne afslutter løbets konkurrence-strækning. Denne TC er altid bemanded med en af løbsledelsens delegerede officials.

Notering af måltiden foregår ved notat fra kontrolmandskabet.

(Vedrørende skiltning: se bilag)

4.213 ANDEN TIDSKONTROL**A.**

En TC har til formål at registrere, hvornår mandskaberne passerer et defineret punkt på den del af arrangementsstrækningen, der ikke er en del af løbets

konkurrencestrækning. Denne TC er altid bemanded med en af løbsledelsens delegerede officials.

Disse strækninger benævnes også "transportetaper" og indgår i resultatberegningen – dog undtaget med hensyn til brændstofforbrug.

Notering af passagetidspunktet foregår ved notat fra kontrolmandskabet.

(Vedrørende skiltning: se bilag)

4.214 FARTKONTROL / HASTIGHEDSBEGRÆNSNING

A.

En fartkontrol (FK) har til formål at kontrollere, at påbudte og opsatte hastighedsbegrænsninger overholdes.

En FK er altid bemanded, men hemmelig for deltagerne.

B.

En FK kan forekomme overalt på hele arrangementsstrækningen.

C.

FK kan foretages på flere forskellige måder:

- Transportabel radar
- Fast etableret radar (evt. misvisning skal altid kontrolleres af løbsledelsen)
- Stopur – minimum over 100 meter.

D.

Den maksimale tilladte hastighed er altid den fysisk skilte, hvorfor de i rutebogen oplyste maximale hastighed kun er en vejledende oplysning.

E.

Ved FK målinger er hastighedsoverskridelser på op til 5 km/t straffri (= 4,999 km/t).

4.215 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 og overholder reglementet, samt i øvrigt opfylder Færdselslovens bestemmelser.

Registreringsattest eller kopi heraf skal forevises.

C.

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

Skiltning af TEK foretages kun, såfremt placeringen hverken fremgår af slutinstruktion eller køreordre.

(Vedrørende skiltning: se bilag).

D.

Mandskabet har pligt til at henvende sig til teknisk kontrol.

4.216 BEDØMMELSE OG STRAF**A.**

Alle forbrugte og påfyldte brændstoffer, ligegyldigt type, omregnes til fællesnævneren, aktuelt lig med indeholdt energi (benævnt Joule), fordi energiindholdet er den del af brændstoffet, en motor – ligegyldig type – anvender for at kunne yde en effekt til bl.a. køretøjets fremdrift.

B.

På dette trin i resultatberegningen haves nu en 100 % ensartet værdi for brændstofforbruget – det forbrugte brændstofs energiindhold opgivet i Megajoule (MJ).

Denne værdi skal nu gøres direkte sammenlignelige, de enkelte køretøjer og mandskaber indbyrdes.

Dette sker ved en omregning til forbrugt energi pr. kilogram køretøj inklusive mandskab:

$MJ/kg = \text{energiforbrug} / \text{vægt}.$

C.

Under løbet kan de forskellige mandskaber blive tildelt strafpoint i henhold til straf tabel – (se pkt. 4.216 G).

Herefter tildeles straffen ud fra, at SAMME fejl giver SAMME straf tillæg.

Straftillæggets størrelse er individuelt de forskellige løb indbyrdes – idet hvert tildelt strafpoint er lig med 1 % (1/100del) af det energiforbrug pr. km, mandskabet på den generelle førsteplads har forbrugt før evt. straf tildeling.

I resultatberegningen tages ikke højde for de enkelte køretøjers virkningsgrad – altså evnen til at omsætte tilført energi til afgiven effekt.

Teknisk forholder det sig sådan, at 1 Joule (tilført energi) = 1 Ws (Wattsekund) (afgivet effekt).

Herefter kan mandskabernes samlede effektforbrug beregnes:

$Ws/kg = \text{energiforbrug brændstof} + \text{straf tillæg}.$

Endelig beregnes resultatet ved at sætte det samlede effektforbrug i forhold til løbets konkurrencelængde:

$Ws/kg/km = \text{samlet effektforbrug} / \text{løbets længde}.$

Den sidste beregning gør, at løbets resultat direkte kan sammenlignes med resultatet fra andre løb.

D.

Vinderen af generelklassementet er det mandskab, der har opnået den mindste Ws/kg/km-værdi. Resultatet angives med 3 decimaler.

Vinderen af en klasse afgøres i henhold til tillægsreglerne.

E.

Såfremt det stadig ikke er muligt at adskille mandskaberne, er de ens placeret.

F.

Alle straffe og/eller strafpoint skal være meddelt et mandskab inden udløb af deres protesttid.

G.**STRAFPOINT**

Følgende tidsstraffe anvendes:

- For tidlig ankomst til tidskontrol medfører 2 strafpoint pr. minut.
- For sen ankomst til tidskontrol medfører 1 strafpoint pr. minut.

For benzin og diesel køretøjer:

Der SKAL tankes minimum 70 % af brændstoftankens kapacitet. Tankes der mindre end dette medfører det tildeling af 5 strafpoint.

Færdselslovens hastighedsbegrænsninger på offentlig og privat vej:

- Op til 5 km/t overskridelse er straffri.
- Fra 5 til 10 km/t overskridelse af den skilte hastighed medfører 10 strafpoint.
- Hastighedsoverskridelse med mere end 10 km/t af den skilte hastighed medfører udelukkelse, samt indberetning til Vejsportsudvalget.

Enhver overtrædelse af Færdselsloven – herunder manglende overholdelse af løbsledelsens STOP-angivelser, samt Færdselslovens FULDT STOP medfører 5 strafpoint pr. observation.

Manglende RC medfører et tillæg på 10 strafpoint.

Nedenstående forhold medfører udelukkelse fra bedømmelse, samt indberetning til Vejsportsudvalget:

- Brudte plomberinger.
- Buler i brændstoftank eller klemte udluftningsrør.
- Manglende kontrolkort og/eller vognkort.
- Manglende TC.
- Udførelse af service udenfor tilladte og/eller i forbudte områder.
- Rettelse i kontrolkort.

- Overskridelse af den sektionsvise eller totale respittid.
- Konstatning af, at køretøjet ikke er i overensstemmelse med registreringsattest, typeattest, stelnummer manglende instruktionsbog og/eller der er foretaget IKKE tilladte ændringer på køretøjet
- Skubning/trækning/manglende fremføring af køretøj ved egen kraft.
- Ophold i parc ferme udenfor tilladt tidsrum eller uden tilladelse og opsyn.
- Konstatning af ekstratank eller reservedunk.
- Fjernelse af køretøj fra PF/mål før protesttidens udløb.
- Manglende henvendelse til TC efter indkørsel i kontrolzone.

H.

Den arrangerende klub har pligt til at opbevare kontrolkortene i mindst 30 dage efter udsendelse af endelig resultatliste.

4.217 TANKNING / OPLADNING**A.**

Tankning og opladning før start og ved mål skal foretages efter de i dette kapitel fastsatte bestemmelser.

B.

Der er p.t. ikke fastlagt nogen endelige bestemmelser vedrørende tankning og opladning.

Derfor SKAL procedurerne for tankning og opladning præciseres i løbets tillægsregler.

4.218 PARC FERMÉ**A.**

Parc fermé, PF, defineres som et af løbsledelsen afgrænset, og evt. fysisk afgrænset/indhegnet, område til løbsadministrative formål.

Angivelse af PF skal fremgå af slutinstruktioner og/eller rutebog.

B.

Enhver kontrolzone/kontrolsted er omfattet af bestemmelserne for PF.

C.

Ophold af mandskabet i parc fermé/pause eller mål må kun finde sted 15 minutter før start eller 15 minutter efter ankomst til mål.

D.

Løbsledelse kan angive særskilte regler for anvendelse af parc fermé.

E.

Skubning eller trækning af køretøj er ikke tilladt i parc fermé.

4.219 RESPITTID**A.**

Respittiden er den maksimale forsinkelse i forhold til mandskabets idealkøretid.

B.

Respittidens længde og angivelse af eventuel opdeling skal oplyses senest i: Slutinstruktion 1.

C.

Respittiden skal altid være minimum 20 minutter for hver sektion.

D.

Forbrugt respittid ved en TC kan ikke indkøres ved andre TC'er.

E.

Respittiden kan forlænges, såfremt der er sikkerhed for, at samtlige mandskaber får meddelelse herom og kvitterer for meddelelsen.

4.220 RESULTATLISTE**A.**







Resultatlisten skal indeholde følgende oplysninger.

- Arrangerende klub
- Løbsdato
- Eventuelle protesters ordlyd og afgørelse
- Tidspunktet for underskrift af resultatliste.

Samt for hvert mandskab

- Navn – for både 1. kører og 2. kører
- Licensnummer – for både 1. og 2. kører
- Licenskategorier – for både 1. og 2. kører
- Bilmærke
- Bilmodel
- Indregistreringsnummer
- Brændstoftype
- Tidsstraf for tidlig ankomst
- Tidsstraf for sen ankomst
- Straf for overskridelse af hastighed
- Færdselsstraf
- Tanket/opladet energi
- Straftillæg
- Resultat i WS/kg/km

BILAG: KONTROLSTEDER

KONTROL	KONTROLOMRÅDE		
	Kontrolzone begynder	Kontrolsted	Kontrolzone ophører (afgang)
TIDSKONTROL TC			
RUTEKONTROL RC			
STOP (TANKNING/OPLADNING/ TEKNISK KONTROL/ PARK FERMÈ OMRÅDER/m.m)		