



# Historisk

## *Sportsligt reglement 2020*

DASU Banesportsudvalg

15-11-2019

# Historisk

## SPORTSLIGT REGLEMENT

### 1. GENERELT

#### 1.1 TITEL SAMT JURISDIKTION

DASU-mesterskabet for historiske biler benævnes Danish Masters, som er et åbent nationalt mesterskab for historiske Standard-, GT- og formelvogne.

Der afvikles et Danish Masters for de af BU og HU definerede klasser. Klasser og divisioner fastlægges i samarbejde med klasserepræsentanter for de historiske klasser og Historisk Motor Sport Danmark (HMS).

Danish Masters tilrettelægges og administreres af HMS. Efter samråd med kørere og klasserepræsentanter udfærdiges forslag til:

- Sportslige afviklingsregler herunder antal mesterskabsløb
- Klasse- og divisionsopdeling
- Eventuelle tekniske ændringer i forhold til gældende reglement
- Regler for fair race
- Forslag til løbskalender for det kommende løbsår.

Ændringer til sportslige afviklingsregler og fair race regler skal godkendes af BU. Ændringer i klasse- og divisionsopdeling og tilladte tekniske ændringer skal godkendes af HU.

#### 1.2 MESTERSKABET, BILER OG KØRERE

BU er ansvarlig sportslig myndighed for Danish Masters. HU er ansvarlig teknisk og sikkerhedsteknisk myndighed for deltagende biler i Danish Masters.

I Danish Masters konkurreres i klasser og divisioner som nævnt i dette reglement.

Følgende klasser i Danish Masters er udskrevet som DASU-mesterskaber:

- 65/TC-klassen
- 65/GT-klassen
- 71-klassen op til 1300 ccm
- 71-klassen over 1300 ccm
- 76/81-klassen
- 90-klassen
- Historisk Formel

DASU's reglement 5 er gældende for den sportslige afvikling med de ændringer/tilføjelser, der fremgår af dette reglement. Reglement for bilernes tekniske og sikkerhedstekniske udførelse fremgår af DASU's reglement 9.1 med tillæg af nærværende bilag 1 og 2. Reglerne for personlig sikkerhed fremgår af reglement 2 tillæg 10 med tilføjelser i reglement 9.1.

Følgende forkortelser anvendes for "Type" med henvisninger til reglement 9:

TC:	Modificerede standardvogne (CT - Competition Touring Cars), se FIA App. K 2.3.5
GTS:	Modificerede GT-biler (Competition Grand Touring Cars), se FIA App. K 2.3.7
GTP:	Modificerede prototyper (Grand Touring Prototypes), se FIA App. K 2.2.5/6
TSRC:	To-sædede racersportsvogne (Two-Seat Racing Car), se FIA App. K 2.2.3 og 2.2.4
STC:	Special standardvogne (Special Touring Cars), se FIA App. K 2.3.9
TA:	Trans Am-biler periode G1 (1966-69), se DASU regl. 9 tillæg 8

**65/TC-klassen (DM)**

Division	Type	Periode	Ccm	Note
<b>65 - 1</b>	TC og Serie-GT -	E (1947-61) F (1962-65)	0-2000 0 - 1000	Serie-GT: se bilag 2
<b>65 - 2</b>	TC TC TC Serie-GT	E (1947-61) F (1962-65) F'62* (1962) F'62* (1962)	Over 2000 1001 - 1300 1301 - 2000 0 - 2000	*se nedenfor Serie-GT: se bilag 2
<b>65 - 3</b>	TC STC	F (1962-65) F'62* (1962)	Over 1300 0 - 2000	Bortset fra biler i 65-2 *se nedenfor

\* Periode F'62 omfatter bilmodeller klassificeret i periode F (se FIA app. K 2.3), og homologeret første gang, før 1. juni 1963. Hvis der er udstedt en homologeringsattest for samme bilmodel flere gange i periode F, er det tilladt at benytte den nyere homologeringsattest, men kun hvis det på forhånd er godkendt af HU, se bilag 2.

**65/GT-klassen (DM)**

Division	Type	Periode	Ccm	Note
<b>65 - 4</b>	GTS GTS	E (1947-61) F (1962-65)	Alle 0 - 2500	Bortset fra biler i div 65-1 og 65-2. Eksklusiv Lotus Elan
<b>65 - 5</b>	GTS GTP	F (1962-65) E + F (1947-65)	Over 2500 0 - 2500	Inklusiv Lotus Elan
<b>65 - 6</b>	GTP TSRC	E + F (1947-65) E (1947-61)	Over 2500 0 - 2000	Periode E inkl. 1961

**71-klassen op til 1300 ccm (DM)**

Division	Type	Periode	Ccm	Note
<b>71 - 1</b>	TC og GTS	G (1966-71)	0 - 1000	
<b>71 - 2</b>	TC og GTS	G (1966-71)	1001 - 1300	

**71-klassen over 1300 ccm (DM)**

Division	Type	Periode	Ccm	Note
<b>71 - 3</b>	TC og TA	G (1966-71)	1301 - 1600	
<b>71 - 4</b>	TC og TA	G (1966-71)	1601 - 2000	2 ventiler pr. cylinder
<b>71 - 5</b>	TC og TA GTS	G (1966-71) -	Over 1600 Over 1300	Bortset fra biler i div 71-4

**76/81-klassen (DM)**

Division	Type	Periode	Ccm	Note
<b>76/81-1</b>	TC	H + I (1972-81)	0 - 1600	2 ventiler pr. cylinder
<b>76/81-2</b>	TC og GTS TC	H + I (1972-81) H + I (1972-81)	0 - 1600 1601 - 2000	Bortset fra biler i div 76/81-1 2 ventiler pr. cylinder
<b>76/81-3</b>	TC og GTS	H + I (1972-81)	1601 - 2500	Bortset fra biler i div 76/81-2
<b>76/81-4</b>	TC og GTS	H + I (1972-81)	Over 2500	

**90-klassen (DM)**

Division	Type	Periode	Ccm	Note
<b>90 - 1</b>	TC (gr. A)	J (1982-90)	0 - 1600 1601 - 2000	2 ventiler pr. cylinder
<b>90 - 2</b>	TC (gr. A)	J (1982-90)	1601 - 2000 2001 - 2500	Bortset fra biler i div 90-1 2 ventiler pr. cylinder
<b>90 - 3</b>	TC (gr. A)	J (1982-90)	Over 2000	Bortset fra biler i div 90-2

**Klassiske TC- og GT-biler (invitationsklasse uden for mesterskab):** Klassen omfatter "National Competition Touring Cars" (se app. K art. 2.3.10), "National Competition Grand Touring Cars", se app. K art. 2.3.11, samt andre klassiske TC og GT biler, periode H, I og J (1972-90), der ikke er omfattet af reglementerne for 76/81- og 90-klassen, men som passer ind i 76/81- og 90-feltet. Den enkelte bil skal godkendes af HU i samråd med klasserepræsentanten, før den kan deltage i løb.

**Formel-klassen (DM)**

Division	Type	Ccm	Periode	Noter
<b>F - 1</b>	F 3	500	1946-60	Midget
	F 4	875	1961-71	
	F Junior		1958-63	
	F Vee	1200 / 1285	1964-71	
<b>F - 2</b>	F 3	1000	1964-70	No Wings / 1 karb.
	F Ford	1600	1967-90	
	F Vee	1300	1964-90	
<b>F - 3</b>	F Ford 2000	2000	1976-90	Luftkølet Vandkølet
	F3	1600	1971-90	
	F Super Vee	1600	1970-81	
	F Super Vee	1800	1982-90	
<b>F - 4</b>	F Super Vee	2000	1982-90	Vandkølet Mk I m/karb.
	F Opel Lotus	2000	1988-90	
	F 2	1600 / 2000	- 1984	
	F 3	2000	1971-90	
	F Atlantic	1600	- 1984	

**Sammenlægning af klasser**

Mesterskabsklasserne afvikles som udgangspunkt i separate heat. Løbsledelsen kan efter aftale med klasserepræsentant og HMS beslutte at sammenlægge klasser jfr. Banesportens cirkulære pkt. 208. Sammenlægning kan ske i en slutinstruktion efter tilmeldingsfristens udløb.

Klasser kan afvikles sammen som følger:

- 65/TC, 65/GT-klasserne sammen med 71-klassen op til 1300 cc
- 71-klassen op til 1300 cc sammen med 71-klassen over 1300 cc
- 71-klassen over 1300 cc sammen med 76/81- og 90-klasserne
- 76/81-klassen sammen med 90-klassen **og Klassiske TC- og GT-biler**

**1.3 REGISTRERING / TILMELDING**

Danish Masters er åbent for alle deltagere med stamlicens i en klub under DASU. Udenlandske deltagere kan deltage i Danish Masters arrangementerne, men udenlandske deltagere kan ikke opsamle point til Dansk Mesterskab/Danish Masters – uanset om de er medlem af en dansk klub eller ikke.

Der kræves ingen særlig tilmelding for at deltage i Danish Masters. Alle, der opfylder betingelserne for deltagelse, er automatisk med i mesterskabet gennem tilmelding til de tællende løbsweekender.

Kørere, der ønsker fast startnummer, kan få tildelt et ledigt startnummer via [www.hms.dk](http://www.hms.dk). Kørere uden fast startnummer får tildelt startnummer af løbsledelsen ved hvert enkelt løb.

## 2. POINT OG PRÆMIERING

### 2.1 GENERELT

Danish Masters afvikles på de permanente asfaltbaner med 4 afdelinger. Afdelingerne kan afvikles samlet for samtlige historiske klasser eller for en enkelt klasse.

### 2.2 PRÆMIERING VED HEAT

Heatpræmieringen for de enkelte arrangementer varetages af stævnets arrangør og uddeles for hver division for sig. Alle deltagere i en division indgår i heatpræmieringen uanset om de er pointberettigede i Danish Masters.

Præmierne uddeles for et stævnes samlede resultat, der findes ved at sammenlægge indkørte point i de enkelte heat. Køreren, der opnår højeste pointsum, er vinder i divisionen. Ved lighed er placeringen i sidste heat afgørende.

For at blive præmieret, skal deltageren have opnået point i mindst ét heat.

Antal præmier pr. division afgøres af antallet af tilmeldte deltagere i divisionen ved anmeldelsesfristens udløb.

Antal tilmeldte	Præmier til
5 eller flere	1., 2. og 3. præmie
3 til 4	1. og 2. præmie
1 til 2	1. præmie

Yderligere præmier kan uddeles af arrangør efter egne kriterier.

Under særlige forhold kan en anden heatpræmiering aftales.

### 2.3 MESTERSKABSPONT

Mesterskabspoint tildeles for hver mesterskabsafdeling og i hver division for sig. Bestemmelser og pointtildeling jf. reglement 5 **og nedenstående særlige bestemmelser**.

Point tildeles køreren i den division, vedkommende har kørt i **efter nedenstående skema**. I skemaet skal "Antal startende i divisionen" forstås som det antal biler, der starter i heatet. Hvis antallet af startende i heatet er mindre end det antal kørere, der har noteret en tid i tidtagningen, er det antallet, der har noteret en tid i tidtagningen, der er gældende.

En kører kan i sæsonen og i en løbsweekend opnå point i flere divisioner, men point kan ikke lægges sammen på tværs af divisioner.

I løbsweekender med kun 2 mesterskabsafdelinger, gives dobbelte point i weekendens sidste mesterskabsafdeling. Således vil det maksimalt opnåelige pointtal for en løbsweekend være det samme, uanset om der indgår 2 eller 3 mesterskabsafdelinger.

Antal startende i divisionen	Pointtildeling til nr.:									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10	12	10	8	7	6	5	4	3	2	1
9	12	10	8	7	6	5	4	3	2	
8	12	10	8	7	6	5	4	3		
7	12	10	8	7	6	5	4			
6	12	10	8	7	6	5				
5	12	10	8	7	6					
4	10	8	7	6						
3	8	7	6							
2	7	6								
1	6									

HMS har ansvaret for sammentælling af mesterskabspoint.

### Kåring af mestre

For at blive placeret i Danish Masters slutstilling, skal deltageren have deltaget i tidtagning og et heat **eller i to heat** i mindst to løbsweekender. Dette gælder for klasse- og divisionsmesterskabet. Danish Masters klasse- og divisionsmesterskab afgøres af summen af point i de 4 afdelinger. Den kører i en klasse, der har opnået flest point i sæsonen - jf. ovenfor - kåres som mester og betegnes Danish Master. Der uddeles DASU medaljer til 1., 2. og 3. pladsen i hver klasse og pokaler til 1., 2. og 3. pladsen i divisionerne.

I divisionsmesterskabet præmieres efter denne skala:

Antal købere (med point) i divisionen	Pokaler
5 eller flere	Til nr. 1., 2. og 3.
3 til 4	Til nr. 1., 2.
1 til 2	Til nr. 1.

Ved **pointlighed** afgøres placeringen efter følgende forhold:

1. Flest 1. pladser
2. Flest 2. pladser
3. Flest 3. pladser, osv.
4. Bedste placering i sidste DM-heat.
5. Bedste placering i næstsidste DM-heat osv.
6. Længste tidsforspring foran nærmeste bagvedkørende i første fælles tællende heat

## 3. AFVIKLING

### 3.1 TRÆNING

Der er ingen krav om træning, men kan tilbydes af løbsarrangøren, evt. mod ekstra betaling.

### 3.2 TIDTAGNING & STARTOPSTILLING

Tidtagning minimum 20 minutter. Deltagerens hurtigste tid i tidtagning danner grundlag for startopstillingen til heat 1.

Deltagerens hurtigste tid i heat 1 danner grundlag for startopstillingen til heat 2. Deltagerens hurtigste tid i heat 2 danner grundlag for startopstillingen til heat 3.

### 3.3 HEAT

De 4 løbsweekender afvikles efter dette format over en lørdag/søndag **med tidtagning og 1 heat lørdag og 2 heat søndag:**

- Tidtagning: Minimum 20 minutter.
- Heat: 3 heat af 15 minutter + 1 omgang

En mesterskabsafdeling kan dog afvikles efter et andet format efter aftale med klasserepræsentanten eller Historisk Motor Sport, hvis en klasse ikke har valgt en klasserepræsentant.

### Fair Race

I Danish Masters køres *Fair Race*. Historisk motorsport er ikke en kontaktsport, og kørsel, der kan være årsag til uheld for andre deltagere på banen, accepteres ikke.

Der er i særlig grad fokus på overtrædelse af regler om gult flag samt om trængning og overhaling jfr. DASU's reglement 5.

Overtrædelse af disse regler indberettes af baneofficials og løbsledelse til dommerne. Dommerne vil afgøre om hændelser af denne art kategoriseres som hård kørsel. Enhver kontakt mellem to biler på banen skal indberettes til løbsledelse eller dommere umiddelbart efter hændelsen har fundet sted, og begge de implicerede deltagere skal direkte efter heatets afslutning henvende sig til en dommer.

Kørerne adviseres om dette ved udkørsel fra banen ved heatets afslutning. Indberetningen sker af baneofficials, løbsledelse eller af deltagerne selv.

Med baggrund i indberetning og samtale vurderer dommere, om hændelsen skyldes manglende respekt for reglerne.

Dommerne kan efter behandling af en hændelse beslutte, at de implicerede parter begge har overtrådt reglerne. Begge kørere kan tildeles en straf for den samme hændelse. Dommerne kan ikende straffe afhængig af forseelsens karakter jf. DASU Reglement 5.

Gentagne straffe for hård kørsel kan medføre indberetning om yderligere straf til banesportsudvalget.

Hvis en kører ikendes 3 straffe i en sæson, kan der evt. blive tale om indberetning til BU jfr. reglement 5 pkt. 50.4. BU kan på dette grundlag efter en konkret vurdering idømme en kører eller anmelder skærpet straf.

Dommerne skal inden et løb med historiske biler sikre sig at løbsledelse og officials er informeret om den udarbejdede vejledning, ligesom reglerne om fair race altid omtales under førermødet inden løbets start.

### 3.4 START

Der anvendes stående start. Hvor særlige forhold medfører øget risiko for uheld i starten, kan løbsledelsen vælge rullende start.

Formelklassen anvender altid rullende start, hvor det er muligt.

## **BILAG 1: Teknisk reglement**

Alle deltagende biler skal være i besiddelse af en gyldig international HTP, en national HTP eller en national historisk vognbog udstedt i Danmark, Sverige eller Norge, som giver adgang til deltagelse i baneløb for historiske biler i det land, som vognbogen er udstedt i.

Følgende særlige tekniske regler gælder i Danish Masters for 65-, 71-, 76/81- og 90-klassen uanset at DASU Reglement 9 / FIA App. K evt. foreskriver andet:

<b>Klasse</b>	<b>Modifikation</b>
Alle	Generator er fri.
Alle	Startermotor er fri. Skal dog monteres i originale monteringsbolte/-huller
Alle	Lyddæmper er undtaget for minimum frihøjde jf. app. J fra perioden.
Alle	Ingen begrænsninger af det areal på serieproducerede bilers for- og bagende, der må benyttes til reklamer. En streamer øverst på bilens forrude må frit anvendes til reklame
Alle	Det er tilladt at montere en omdrejningsbegrænser
Alle	Dogbox er tilladt, hvis der monteres ballast i bilen på mindst 4% af bilens minimumsvægt ifølge reglementet. Bilens vægt skal dermed mindst være minimumsvægten ifølge reglementet plus vægten af ballast.
71-85	Aluminium køler med tidstypisk udformning er tilladt
71	Det er tilladt at anvende Yokohama A048 dæk, selvom de ikke er E-mærkede. <b>Efter aftale med HU må dækleverandøren skære mønster i dækkene, så de kan benyttes i regnvej</b>
71	Det er tilladt at anvende fælge med en diameter på 13" i stedet for 12". Fælgbredden må maksimalt være 7".
65	Elektronisk tændingssystem med magnetisk eller optisk trigger monteret inde i strømfordeleren er tilladt, når tændspolen er på mindst 3 Ohm. Elektronisk regulering af tændingstidspunktet (fortænding, dwell) er IKKE tilladt
65	Det er ikke tilladt at anvende dæk med compound 404 (regnvejrdsæk)

De særlige tekniske regler gældende i Danish Masters vil ikke nødvendigvis være accepterede i andre løb. Ved deltagelse i løb uden for Danish Masters er det alene kørerens ansvar at sørge for, at bilen opfylder det tekniske reglement for det pågældende løb.

## **BILAG 2: Periode F'62**

Periode F'62 omfatter serieproducerede biler klassificeret i periode F (se FIA app. K 2.3) og homologeret første gang før 1/6-1963. Hvis der er udstedt en homologeringsattest for samme bilmodel flere gange i periode F, kan bilen deltage i periode F'62 med en HTP/NatHTP/vognbog, der anvender den senere homologeringsattest udstedt i perioden 1/6 1963 til 31/12 1965 i stedet for den oprindelige. Anvendelse af senere homologeringsattester kan kun ske for biler og homologeringsattester optaget på nedenstående liste. Ansøgning om at få optaget andre biler og homologeringsattester på listen skal fremsendes til DASU/HU.

Liste over bilmodeller, der er homologeret første gang senest 31.1.1963, og som pt. kan anvende en htp/nat htp/vognbog med tilhørende homologeringsattest fra periode F dateret senere end 1/6-1963.



Bilmærke og model	Oprindelig homologering	Senere modelbetegnelse	Senere homologering
Ford Taunus 17 M TS	1100 - 16/01/62	Taunus 17 M TS	1236 - 05/09/63
Vauxhall FBH-VX 4/90	1108 - 22/02/62	FBH-VX 4/90	1222 - 05/09/63
Volkswagen 1500	1121 - 27/02/62	1500 S Lim.	1230 - 05/09/63
Volvo 122 S	1129 - 03/05/62	122 S	1408 - 01/12/65
Alfa Romeo Giulia 1600 TI	1148 - 08/10/62	Giulia TI Super	1267 - 13/01/64
Ford Consul Cortina GT	1202 - 09/05/63	Consul Cortina GT	1225 - 05/09/63

### Serie-GT biler

Serie-GT-biler i periode F'62 er GTS-biler (se FIA App. K 2.3.7) under 2,0 liter, hvor **motor, transmission og undervogn er afledt af en standardvogn (TC)**, karosseriet er fremstillet af stål (bortset fra døre og klapper) og som opfylder de samme krav til minimumsproduktion for homologering som Touring-bilerne (T – standardbiler), dvs. at der skal være produceret minimum 1000 identiske eksemplarer indenfor 12 på hinanden følgende måneder.

Følgende GT-biler (under 2.000 ccm) accepteres som serie-GT biler i periode **E og F'62** (division 65-1 og 65-2).

Ansøgning om at få optaget andre biler på listen skal fremsendes til DASU/HU.

Bilmærke og model	Oprindelig homologering	Senere model	Senere homologering
Sunbeam Alpine II	30 - ?	Sunbeam Alpine III	103 - 09/05/63
Volvo P1800	39 - 10/06/61		
MGA 1600 mk. II	51 - 16/01/62		
MG B	72 - 08/10/62	MG B	198 - 01/06/65
MB Midget MK I	84 - 10/11/62	MG Midget MK II	162 - 12/04/64
Daimler Benz 190 SL	85 - 10/11/62		
Triumph Spitfire 4	94 - 29/01/63	Spitfire 4 MK II	197 - 01/06/65
Triumph TR 4	99 - 29/01/63		
Alfa Romeo Giulia 1600 Spider	101 - 28/01/63	Giulia 1600 Spider Veloce	188 01/04/1965