

Reglement for Rally i Danmark 2022

Indholdsfortegnelse

1.	ALMINDELIGE BESTEMMELSER	8
1.1	ANVENDELSE.....	8
1.2	OFFICIELLE SPROG.....	9
1.3	FORTOLKNING.....	9
1.4	DATO FOR IKRAFTTRÆDEN	9
2.	DEFINITIONER	9
2.1	START PÅ LØBET	9
2.2	BULLETIN.....	9
2.3	MEDDELELSE.....	9
2.4	KONTROL OMRÅDER	9
2.5	MANDSKABER	9
2.6	BESLUTNING	9
2.7	DASU	9
2.8	LØBETS AFSLUTNING	9
2.9	AFSNIT	10
2.10	MEDIA ZONE	10
2.11	NEUTRALISERING.....	10
2.12	PARC FERMÉ	10
2.13	ULOVIG SERVICE.....	10
2.14	GENNEMKØRSEL	10
2.15	GENNEMKØRSELS TIDSPLAN	10
2.16	REGRUPPERING.....	10
2.17	TRANSPORTETAPE	10
2.18	SEKTION	10
2.19	SERVICE	10
2.20	HASTIGHEDSPRØVE.....	10
2.21	SUPER SPECIAL STAGE.....	11
2.22	TEAM.....	11
2.23	KONTROLKORT	11
2.24	TEKNISK KONTROL ZONE	11
2.25	GULT KORT.....	11

2.26	BLÅT KORT.....	11
3.	MESTERSKABSBESTEMMELSER.....	11
10.	RALLYETS KARAKTERISTIKA.....	11
10.1.	RALLYETS KONFIGURATION.....	11
10.2.	PROGRAM FOR RALLYET.....	12
10.3.	RESPEKT FOR DEN OFFICIELLE RUTE OG DET SPORTSLIGE PROGRAM.....	12
11.	OFFICIALS OG DELEGEREDE.....	12
11.1.	DOMMERE / JURY.....	12
11.2.	DASU DELEGEREDE.....	12
11.3.	DASU SPORTSDELEGERET.....	13
11.4.	DASU TEKNISK DELEGERET.....	13
11.5.	DASU SIKKERHEDS DELEGERET.....	13
12.	TILLADTE KØRETØJER I DASU MESTERSKABER.....	14
12.1.	KLASSER.....	14
12.2.	YDERLIGERE BESTEMMELSER (Ikke gældende i DK).....	14
12.3.	NATIONALE / REGIONALE BILER (Ikke gældende i DK).....	14
13.	GENERELT.....	14
13.1.	FOR ALLE TYPER AF BILER OG ALLE DELTAGERE.....	14
13.2.	Kun WRC.....	15
13.3.	Kun WRC.....	15
13.4.	Kun WRC.....	15
13.5.	Kun WRC.....	15
13.6.	Kun WRC.....	15
13.7.	KONTROL.....	15
13.8.	DÆKMÆRKNING / KONTROLZONER.....	16
13.9.	TRANSPORTETAPER.....	16
13.10.	JUSTERING AF DÆKTRYK.....	16
13.11.	RESERVEHJUL.....	16
13.12.	DÆK LEVERANDØR VED STOP PÅ HASTIGHEDSPRØVE.....	16
	(Ikke gældende i DK).....	16
13.13.	TILGÆNGELIGHED.....	16
	(Ikke gældende i DK).....	16
14.	DÆKFORSYNING.....	16
15.	TILLADT ANTAL AF DÆK.....	16
16.	MEKANISKE KOMPONENTER.....	16
16.1.	UDSKIFTNING AF MOTOR.....	16
16.2.	TURBO LADERE.....	17

16.3. TRANSMISSION.....	17
17. MEKANISKE KOMPONENTER – WRC TEAMS.....	17
18. YDERLIGERE KRAV TIL BILEN.....	17
18.1. ON-BOARD KAMERAER (Ikke gældende i DK).....	17
18.2. TRACKING SYSTEM.....	18
18.3. STØJNIVEAU PÅ HASTIGHEDSPRØVER.....	18
19. STANDARDISEREDE DOKUMENTER.....	18
19.1. GENERELT.....	18
19.2. RUTEBOG OG RUTE.....	19
19.3. KONTROLKORT.....	19
20. UDSTEDELSE AF FIA VISA (Ikke gældende i DK).....	19
21. FORSIKRINGSDÆKNING.....	19
21.1. BESKRIVELSE AF FORSIKRINGSDÆKNING.....	19
21.2. OFFENTLIG ANSVARSDÆKNING.....	20
21.3. UNDTAGELSE FRA DÆKNING.....	20
22. ANMELDELSEPROCEDURE.....	20
22.1. INDSENDELSE AF ANMELDELSE.....	20
22.2. ÆNDRING AF ANMELDELSEN.....	20
22.3. ASN GODKENDELSE.....	20
22.4. ÆNDRING AF ANMELDER OG/ELLER MANDSKAB(ER).....	20
22.5. ANMELDER OG DELTAGERES FORPLIGTELSE.....	21
23. ANMELDESESRIST.....	21
23.1. RESPEKT FOR ANMELDESESRISTEN.....	21
23.2. ANMELDESESRIST.....	21
24. ANMELDESESGEBYR.....	21
24.1. ACCEPT AF EN ANMELDELSE.....	21
24.2. REFUNDERING AF ANMELDESESGEBYR.....	21
24.3. DELVIS REFUNDERING AF ANMELDESESGEBYR.....	21
25. KLASSER.....	21
25.1. ÆNDRING AF ANMELDT KLASSE.....	21
26. STARTNUMRE ALLOKERET FOR EN SÆSON.....	21
27. STARTNUMRE.....	21
27.1. GENERELT.....	21
27.2. FRONTDØR PANELER.....	22
27.3. BAGRUDE.....	22
27.4. SIDERUDER.....	22
27.5. TAGPANEL (ikke obligatorisk).....	22
27.6. FRONTPLADE.....	22

28. KØRER OG 2. KØRERS NAVNE	22
28.1. BAGESTE SIDERUDER.....	22
28.2. DØRPANELER / STARTNUMRE / KØRERNAVNE.....	23
29. REKLAME.....	23
29.2. ARRANGØRENS VALGFRIE REKLAMER.....	24
30. ADMINISTRATIV KONTROL	24
30.1. TIDSPLAN.....	24
30.2. NØDVENDIGE DOCUMENTER.....	24
31. TEKNISK KONTROL FØR START PÅ KONKURRENCEELEMENTET	25
31.1. GENERELT	25
31.2. TIDSPLAN.....	25
32. KONTROL UNDER RALLYET	25
32.1. SUPPLERENDE KONTROL	25
32.2. DELTAGERNES ANSVAR.....	25
33. EFTERKONTROL.....	26
33.1. PARC FERMÉ VED SLUT	26
33.2. UDVÆLGELSE AF BILER	26
33.3. HOMOLOGERINGSATTEST	26
34. ADFÆRD.....	26
34.1. GENERELLE REGLER.....	26
34.2. UNDER GENNEMKØRSEL OG / ELLER SHAKEDOWN-RUTE SEKTIONER	27
34.3. HASTIGHEDSOVERTRÆDELSE UNDER ET RALLY / FÆRDELSREGLER	27
35. GENNEMKØRSEL	28
35.1. GENNEMKØRSELSBILER.....	28
35.2. DÆK TIL GENNEMKØRSELS BILER	28
35.3. BEGRÆNSNING AF GENNEMKØRSEL	28
35.4. FORLØB AF GENNEMKØRSLLEN.....	29
36. KRAV TIL SHAKEDOWN	29
36.1. GENERELT	29
36.2. AFVIKLING AF SHAKEDOWN.....	30
36.3. ANSVARSFRASKRIVELSE	30
36.4. TEKNISKE KRAV	30
36.5. SAMMENBRUD UNDER SHAKEDOWN.....	30
36.6. KØRER OG PASSAGERES Udstyr ombord	30
36.7. SERVICE UNDER SHAKEDOWN	30
37. FRI TRÆNING / KVALIFIKATION	30
38. PROMOTION AKTIVITETER	30

39. CEREMONIEL START.....	30
40. START PÅ RALLYET	31
40.1. STARTOMRÅDE	31
40.2. MAKSIMAL FORSINKELSE VED START	31
41. STARTORDEN OG -INTERVAL.....	31
41.1. ÆNDRING AF STARTRÆKKEFØLGEN	31
41.2. ÆNDRING AF KØRERES INDPLACERING	31
41.3. STARTORDEN FOR FØRSTE AFSNIT	31
41.4. STARTORDEN FOR EFTERFØLGENDE AFSNIT	31
41.5. STARTINTERVAL	31
42. GENERELLE KRAV	31
42.1. SKILTNING.....	31
42.2. BESKYTTELSES BARRIERER	32
42.3. OPHOLD I KONTROLOMRÅDER.....	32
42.4. FUNKTIONSTID.....	32
42.5. RÆKKEFØLGE OG ANKOMSTRETNING.....	32
42.6. OFFICIAL 'S ANVISNINGER	32
42.7. MEDIA ZONE (hvis relevant)	32
42.8. ON-BOARD CAMERA DATAUDVEKSLING (Anvendes ikke i DK).....	32
43. RUTEKONTROL.....	32
44. TIDSKONTROL	33
44.1. FUNKTION.....	33
44.2. CHECK-IN PROCEDURE	33
44.3. TIDSKONTROL EFTERFULGT AF EN HASTIGHEDSPRØVE.....	34
45. MAKSIMAL TILLADT FORSINKELSE.....	34
45.1. ENHVER FORSINKELSE	34
45.2. FOR TIDLIG ANKOMST	34
45.3. MEDDELELSE OM FORSINKELSE.....	34
46. REGRUPPERINGS KONTROLLER	34
46.1. PROCEDURE VED ANKOMST TIL EN REGRUPPERING.....	34
46.2. PROCEDURE VED AFGANG FRA EN REGRUPPERING	34
47. GENERELT	35
47.1. TIDTAGNING	35
48. START PÅ HASTIGHEDSPRØVE	35
48.1. START STED	35
48.2. START PROCEDURE.....	35
48.3. MANUEL START PROCEDURE.....	35
48.4. FORSINKET START PGA MANDSKABET	35

48.5. FORSINKELSE AF EN HASTIGHEDSPRØVE	35
48.6. FORKERT START	36
49. MÅL PÅ HASTIGHEDSPRØVE	36
49.1. MÅLLINJE.....	36
49.2. STOP	36
50. POWER STAGE	36
51. SUPER SPECIAL PRØVE	36
51.1. KARAKTERISTIKA FOR SUPER SPECIAL PRØVE.....	36
51.2. AFVIKLING AF EN SUPER SPECIAL PRØVE	36
51.3. SIKKERHED	37
52. AFBRYDELSE AF EN HASTIGHEDSPRØVE.....	38
53. DELTAGERNES SIKKERHED.....	38
53.1. MANDSKABETS Udstyr	38
53.2. BILENS Udstyr.....	38
53.3. HÆNDELSER PÅ EN HASTIGHEDSPRØVE	38
53.4. HÆNDELSE PÅ EN HASTIGHEDSPRØVE,.....	39
53.5. BRUG AF RØDT FLAG.....	39
54. RE-START EFTER AT VÆRE UDGÅET.....	40
54.1. GENERELT	40
54.2. STRAFFE.....	41
55. REPARATIONER FORUD FOR RE-START	41
55.1. SERVICEPLADS OG TILLADT TID.....	41
55.2. TEKNISK KONTROL AF REPAREREDE BILER.....	41
56. SERVICE – GENERELLE BESTEMMELSER.....	41
56.1. UDFØRELSE AF SERVICE	41
56.2. TEAM PERSONALE & SERVICE BEGRÆNSNINGER.....	42
57. SERVICEOMRÅDER.....	42
57.1. GENERELT	42
57.2. SERVICE PARK TIDSPLAN.....	42
57.3. SERVICE PARK AFMÆRKNING	43
57.4. HASTIGHED I SERVICE OMRÅDET.....	43
57.5. EKSTERN HJÆLP	43
57.6. LAYOUT AF SERVICEOMRÅDER	43
57.7. YDERLIGERE KRAV FOR SUPPORT MESTERSKABER	43
58. TØMNING AF TANK OG / ELLER TANKNING I SERVICE OMRÅDET	43
59. FLEXISERVICE	44
59.1. GENERELT	44

59.2. UDFØRSEL AF FLEXI-SERVICE OG TIDSPLANER	44
60. FJERNSERVICE ZONER (RSZ)	44
60.1. GENERELT	44
60.2. ANTAL TEAMPERSONALE	45
60.3. TILLADT Udstyr og værktøj.....	45
60.4. FJERNSERVICEZONER ADGANGSTEGN FOR KØRETØJER.....	45
60.5. DÆKMONTERINGSZONE (TFZ)	46
61. TANKNING OG PROCEDURER	46
61.1. BELIGGENHED	46
61.2. PROCEDURE I TANKNINGZONE (RZ).....	47
61.3. PROCEDURE VED KOMMERIELLE TANKSTATIONER	47
62. ANVENDELSE AF BRÆNDSTOF	47
63. REGLER FOR PARC FERMÉ	48
63.1. ANVENDELSE.....	48
63.2. PERSONER TILLADT I PARC FERME.....	48
63.3. SKUBBE EN BIL I PARC FERME.....	48
63.4. BIL OVERTRÆK	48
63.5. REPARATIONER I PARC FERME.....	48
63.6. AKTIVERING AF BRÆNDSTOF CUT OFF SYSTEM (Kun for WRC).....	48
63.7. PARC FERME EFTER MÅL PÅ RALLYET	49
64. RESULTATER.....	49
64.1. UDREGNING AF RESULTAT	49
64.2. OFFENTLIGGØRELSE AF RESULTAT	49
64.3. DØDT LØB I ET AFSNIT ELLER ET MESTERSKABSLØB	49
64.4. FAIR OG UPARTISK (MEDIE)DÆKNING	49
64.5. PROMOVERING AF RESULTATER	49
65. PROTESTER OG APPELLER	50
65.1. INDGIVELSE AF EN PROTEST ELLER APPEL	50
65.2. PROTEST GEBYR	50
65.3. DEPOSITUM	50
65.4. UDGIFTER	50
65.5. APPEL.....	50
66. PRÆMIEOVERRÆKKELSE.....	51
66.1. PODIUM CEREMONI.....	51
66.2. PRÆMIERING.....	51

1. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Dansk Automobil Sports Union fastsætter regler og rammer for Danmarksmesterskabet i Rally, som er DASU's ejendom.

Formålet med disse generelle forskrifter er at fastsætte et sæt regler som er gældende ved tilrettelæggelse og afvikling af rallyer i Danmark.

Dette nationale reglement er en oversættelse og præcisering af bestemmelserne i 2021 FIA Regional Rally Sporting Regulation dateret 12. juli 2021 jævnfør FIA International Sporting Code (ISC) med tillæg. På enkelte steder nødvendigvis tilpasset danske forhold.

DASU vil udgive en kalender over alle rallyer for relevante DIF/DASU mesterskaber.

1.1 ANVENDELSE

1.1.1 Alle kørere, deltagere og officials, der deltager i mesterskabet, påtager sig på deres vegne, deres ansatte og agenter at overholde alle bestemmelserne som suppleret eller ændret af ISC, de gældende tekniske forskrifter, de nuværende sportsforskrifter og de supplerende regler for hver rally. I forbindelse med de nuværende sportsforskrifter anses mesterskabspromotorer, dækproducenter, brændstofleverandører eller andre leverandører, der er forbundet med konkurrencedygtige biler, for at være rallydeltagere i overensstemmelse med artikel 1.3 i FIA International Sporting Code, og som sådan skal de overholde forpligtelserne pålagt dem og overholde de sportslige myndigheders beslutninger.

1.1.2 Kun DASU kan give dispensation fra dette reglement.

1.1.3 Enhver anmodning om dispensation for de regler, der gælder for mesterskabet, skal indsendes til DASU/Rallyudvalget. Enhver artikel i tillægsreglerne, der kan ændre en bestemmelse i dette reglement, er ugyldige uden en dispensation.

1.1.4 Løbslederen er forpligtet af dette reglement og af løbets tillægsregler før og under løbet. Han skal underrette juryen om alle vigtige hændelser, der er opstået og som kræver anvendelse af dette reglement eller tillægsreglerne for løbet.

1.1.5 Alt, hvad der ikke udtrykkeligt er godkendt i disse bestemmelser er forbudt.

1.1.6 Enhver overtrædelse af dette reglement medfører, med mindre andet fremgår, indberetning til juryen, som kan tildele straf i henhold til Dansk Automobil Sports Unions reglement 1, samt DASU's bestemmelser for dommere, jury m.v. Alle omstændigheder som ikke er forudset i disse bestemmelser vil blive undersøgt af juryen, der alene har beføjelse til at træffe beslutning. (DASU reglement 1 jf. ISC artikel 141).

1.2 OFFICIELLE SPROG.

Det officielle sprog for nationale løb i Danmark er dansk.

1.3 FORTOLKNING

Skulle nogen tvist om fortolkningen af dette reglement opstå, har alene DASU's organer myndighed til at træffe en beslutning. Klage m.v. kan kun ske ifølge DASU reglement 1.

1.4 DATO FOR IKRAFTTRÆDEN

Dette reglement træder i kraft den 1. Jan 2022

2. DEFINITIONER

2.1 START PÅ LØBET

Rallyet starter fra den dag de administrative kontroller eller gennemkørsel foregår (alt efter hvad der kommer først). Konkurrenceelementet i rally begynder ved den første tidskontrol.

2.2 BULLETIN

Officielt dokument der har til formål at ændre, tydeliggøre eller komplettere tillægsreglerne, som beskrevet i appendix II. Et officielt skriftligt dokument beregnet til at afklare eller komplettere de supplerende tillægsregler for rallyet som beskrevet i Appendix II. En bulletin kan ikke ændre eller rette det Nationale Danske Reglement for Rallysport. Dette kan kun gøres efter en dispensation fra DASU.

2.3 MEDDELELSE

Officielt dokument af informativ karakter, der kan udstedes af enten løbslederen eller juryen.

2.4 KONTROL OMRÅDER

Området mellem det første gule advarselsskilt og det afsluttende beige skilt med tre tværgående striber anses for kontrolområde.

2.5 MANDSKABER

Et mandskab består af to personer om bord på hver bil benævnt som kører og co-driver. Hvis ikke andet er angivet, kan begge føre bilen under løbet og hver skal have en kørerlicens for indeværende år, som er gyldig for arrangementet og gyldigt kørekort. Hvis ingen anmelder er angivet i anmeldelsen, anses køreren for at være anmelder og skal have både en anmelderlicens og en kørerlicens. Når de deltager i arrangementer i udlandet, skal mandskabet have tegnet en forsikringspolice, der dækker deres hjemsendelse, om nødvendigt efter en ulykke.

2.6 BESLUTNING

Et dokument udstedt af løbslederen eller juryen for at offentliggøre resultatet af en forespørgsel, høring eller undersøgelse.

2.7 DASU

Ved DASU menes DASU's Rallyudvalg.

2.8 LØBETS AFSLUTNING

Arrangementet slutter med offentliggørelse af det endelige resultat. Konkurrenceelementet slutter ved den sidste tidskontrol.

- 2.9 AFSNIT**
Hver del af et rally, adskilt af en overnatningspause (Regruppering – Parc Fermé). Hvis der er en eller flere Super Special(s) tilrettelagt aftenen før afsnit 1, skal den anses for at være sektion 1 på afsnit 1.
- 2.10 MEDIA ZONE**
En zone oprettet for medierne før tidskontrollen ved indgangen til serviceområder, fjernservice områder eller regrupperingsområder.
- 2.11 NEUTRALISERING**
Den tid, hvor mandskabet er stoppet af arrangørerne, uanset årsagen, og hvor parc fermé reglerne gælder.
- 2.12 PARC FERMÉ**
Et område hvor enhver indgreb, check, tuning eller reparation på køretøjet kun er tilladt, hvis det fremgår af dette reglement eller tillægsreglerne og hvor der kun er adgang for godkendte officials.
- 2.13 ULOVLIG SERVICE**
Brugen af eller modtagelse af fremstillet materiale (fast eller flydende, bortset fra drikkevand, der leveres af arrangørerne), reservedele, værktøj eller andet udstyr end det, der medføres i konkurrencebilen eller tilstedeværelse af team personale, som defineret i dette reglement.
- 2.14 GENNEMKØRSEL**
Tilstedeværelse på en hastighedsprøve efter offentliggørelse af ruten af en anmeldt kører og/eller co-driver eller et mandskab eller et medlem heraf, som har til hensigt at deltage i rallyet efter offentliggørelsen af ruten.
- 2.15 GENNEMKØRSELS TIDSPLAN**
Tidsplan nævnt i tillægsreglerne, der gør mandskabet i stand til at planlægge deres gennemkørsel.
- 2.16 REGRUPPERING**
Et stop planlagt af arrangørerne under parc fermé bestemmelserne, som har en tidskontrol ved indgangen og udgangen for at tidsplanen skal følges, og / eller at samle de biler, der stadig er med i løbet. Varigheden kan variere fra mandskab til mandskab.
- 2.17 TRANSPORTETAPE**
Del af ruten, der ikke bruges til hastighedsprøve(r)
- 2.18 SEKTION**
Alle dele af et rally adskilt af en regruppering.
- 2.19 SERVICE**
Ethvert arbejde på en konkurrencebil, medmindre det er begrænset i dette reglement.
- 2.20 HASTIGHEDSPRØVE**
En hastighedsprøve med tidtagning på veje lukket for normal trafik.

2.21 SUPER SPECIAL STAGE

Enhver variation af en hastighedsprøve som i afviklingen er afvigende fra de normale hastighedsprøver som beskrevet i dette reglement og detaljeret i rallyets tillægsregler, og identificeret som sådan i tidsplanen.

2.22 TEAM

Et team består af anmelder, kører og co-driver samt servicemandskab

2.23 KONTROLKORT

Et kort beregnet til at indføring af tidsnotater ved de forskellige planlagte kontrolsteder på ruten.

2.24 TEKNISK KONTROL ZONE

En zone adskilt med to tidskontroller med henblik på gennemførelse af teknisk kontrol foretaget af det tekniske kontrolmandskab.

2.25 GULT KORT

Rallyudvalget kan give et gult kort til en arrangør hvis en alvorlig mangel på sikkerhed i rallyet konstateres. Rallyudvalget kan beslutte ikke at medtage en begivenhed, der har fået et gult kort, på følgende års kalender.

2.26 BLÅT KORT

Rallyudvalget kan give et blå kort til en arrangør hvis en alvorlig mangel på overholdelse af reglerne og de forpligtelser, der er foretaget (tidsplan, organisationsstruktur osv.) konstateres. For at blive optaget på det følgende års kalender skal arrangøren gennemføre en handlingsplan, der er besluttet af Rallyudvalget.

MESTERSKABER OG POINT

3. MESTERSKABSBESTEMMELSER

Mesterskabsbestemmelser for danske rallies er beskrevet i Rallysportens Cirkulære kap. 1

10. RALLYETS KARAKTERISTIKA

10.1. RALLYETS KONFIGURATION

10.1.1. Hastighedsprøverne skal fortrinsvis køre med samme underlag under hele arrangementet, dog skal der sendes en dispensation ansøgning til rallyudvalget hvis man afviger med mere end 10% på en hastighedsprøve. En Super Special Stage kan have et andet underlag. Hvis der køres med forskellige underlag skal dette nævnes i tillægsreglerne.

10.1.2. Varigheden af et rally kan variere i de forskellige løbtyper Den passende varighed er detaljeret beskrevet i Rallysportens Cirkulære kap.2.Der er ingen minimumslængde på en hastighedsprøve. Maximum fremgår Rallysportens Cirkulære kap. 2. Dog skal der ideelt set ikke være mere end 80 km med hastighedsprøver mellem to servicepauser.

10.1.3. Ingen hastighedsprøver må køres mere end 2 gange på den samme måde. Super Special Stage er undtaget af denne regel. Hvis nogen del af en hastighedsprøve køres mere end 2 gange, skal der søges dispensation fra Rallyudvalget.

10.2. PROGRAM FOR RALLYET

Bortset fra at overholde følgende kriterier, opfordres arrangørerne til at udvikle deres egne rallykarakteristika og kan udarbejde deres eget rallyprogram / tidsplan.

10.2.1. Tidsplanen for rallyet skal være i følgende orden:

- Gennemkørsel
- Administrative checks / dokumentkontrol (kan også ske før gennemkørsel)
- Teknisk kontrol
- Fri træning eller kvalifikationsprøve (hvis det findes)
- Shakedown (hvis det findes)
- Ceremoniel Start (hvis det findes)
- Rally
- Podium ceremoni

10.2.2. Konkurrencen kan løbe over 1 eller flere dage inklusive sektionsstart og -slut.

10.2.3. Rallyet bør slutte på en lørdag eller fortrinsvis en søndag.

10.2.4. Podie ceremonien skal afholdes inden 1 time efter første vogns ankomst til den afsluttende service park.

10.2.5. Plan for gennemkørsel kan finde sted over 2 dage. Arrangører kan dog fremsende begrundelse for at ændre dette til DASU.

10.3. RESPEKT FOR DEN OFFICIELLE RUTE OG DET SPORTSLIGE PROGRAM

10.3.1. Bortset fra tilfælde af force majeure, skal løbslederen sikre sig at løbsruten respekteres.

10.3.2. Ingen indvending umiddelbart før eller under rallyet vil blive taget i betragtning medmindre dette er godkendt af løbets sikkerhedschef.

OFFICIALS

11. OFFICIALS OG DELEGEREDE

11.1. DOMMERE / JURY

Juryen skal altid bestå af 2 eller 3 jurymedlemmer, der udpeget af DASU. Der skal være en permanent kommunikationsforbindelse mellem jurymedlemmerne og løbsledelsen. Under løbet skal mindst et af jurymedlemmerne være i nærheden af rally HQ.

11.2. DASU DELEGEREDE

Følgende delegerede kan blive udpeget af DASU. Hver især skal indsende en rapport over forløbet vedr. eget ansvarsområde.

11.3. DASU SPORTSDELEGERET

Den sportslige delegerede samarbejder med løbslederen og alle andre DASU officials og delegerede. Den sportslige delegerede kan også have en rolle som observatør i arrangementet.

11.4. DASU TEKNISK DELEGERET

DASU tekniske delegerede vil etablere kontakt med løbslederen og vil være chef for teknisk kontrol og ansvarlig for alle tekniske spørgsmål.

11.5. DASU SIKKERHEDS DELEGERET

DASU-sikkerhedsdelegerede er specielt ansvarlig for at overvåge sikkerheden ved publikums- og presse zoner i arrangementet. Han/hun har mulighed for at forsinke starten på en hastighedsprøve med op til 30 min, hvis han/hun ikke mener, at sikkerheden på hastighedsprøven er tilfredsstillende.

11.5.1. DASU MEDIA DELEGERET

Den medie-delegerede vil være ansvarlig for alle områder relateret til medierne både før og efter rallyet

11.5.2. DASU LÆGELIG DELEGERET

Den lægelige delegerede vil samarbejde med rallyet lægelig ansvarlige om alle medicinske aspekter inklusive eventuelle præ-rally orienteringer

11.5.3. DASU OBSERVATØR/ER

DASU Observatøren vil gennemgå alle aspekter af rallyet og udfylde den relevante DASU rapport.

11.5.4. KØRERKONTAKT (CRO)

Den vigtigste opgave for kørerkontakten (CRO) er at give oplysninger eller præciseringer til deltagerene i forbindelse med reglerne og afviklingen af rallyet. Der skal være mindst en kørerkontakt, let genkendelig for deltagerne.

TILLADTE KØRETØJER

12. TILLADTE KØRETØJER I DASU MESTERSKABER

12.1. KLASSER

Oversigt over tilladte køretøjer, klasseinddeling, mesterskabspoints m.v. fremgår dels af årets mesterskabsbestemmelser udstedt af Rallyudvalget og dels af løbets tillægsregler. Se rallysportens cirkulære kapitel 1.

12.2. YDERLIGERE BESTEMMELSER (Ikke gældende i DK)

12.3. NATIONALE / REGIONALE BILER (Ikke gældende i DK)

DÆK OG HJUL

13. GENERELT

13.1. FOR ALLE TYPER AF BILER OG ALLE DELTAGERE

13.1.1. Overholdelse

Alle dæk skal overholde denne artikel, læst sammen med tillæg V.

13.1.2. Støbte Dæk

Alle biler skal være udstyret med støbte dæk. Håndskæring eller støbt dækmodifikation af det specificerede slidbanemønster er ikke tilladt, medmindre andet er tilladt i de regionale sportsbestemmelser for variation.

13.1.3. Behandling af dæk

Enhver kemisk og / eller mekanisk behandling af dæk er forbudt. Enhver enhed til opvarmning af dæk, når den først er monteret på fælgen, er forbudt. Uanset om de er monteret på fælge eller ej, er kunstopvarmning af dæk under 35 ° C tilladt.

13.1.4. Stregkodenummer

Hvert dæk skal have enten:

- To identiske støbte stregkodenumre (et på hver side af dækket / hver stregkode med en anden farve som defineret af FIA) leveret af den FIA-godkendte stregkodeleverandør i 2020, eller:
- Et enkelt støbt stregkodenummer leveret af den FIA-godkendte stregkodeleverandør i 2021.
- Disse stregkoder bruges til at kontrollere, at de samme dæk forbliver monteret på en bestemt bil mellem dækskift og at konkurrenter ikke overskrider de tilladte mængder. Dækkets stregkode skal altid være synlig uden for bilen.

13.1.5. Antal af dæk.

Alle kørere må kun bruge det maksimale antal dæk, der er beskrevet i de relevante mesterskabsbestemmelser og i rallyets tillægsregler.

13.1.6. Enheder til opretholdelse af fuld dækydelse.

Det er forbudt at bruge ethvert udstyr til at opretholde dækkets fulde ydelse med et indre tryk, der er lig med eller mindre end atmosfæretrykket. Dækkets indre (mellemrummet mellem fælgen og dækkets indre del) må kun fyldes med luft.

13.1.7. Følge.

Enhver enhed, der er designet til at klemme dækket til kanten, er ikke tilladt.

13.1.8. Dækmontering.

Det maksimale tryk for montering af dækket på fælgen er 8 bar ved 20 ° C; dette tryk skal gøre det muligt for dækket at klæbe fast ved kantens ydre vægge.

13.1.9. Asfaltdæk (tørt og vådt).

På alle tidspunkter under rallyet må mønsterdybden på de monterede asfaltdæk monteret på bilen ikke være mindre end 1,6 mm over mindst tre fjerdedele af slidbanemønsteret. Dækproducenten skal give synlige kontrolmærker. Asfaltdæk skal være i overensstemmelse med appendix V og være homologeret af FIA Vigtigt: Dæk, der er homologeret før 1/05/2013, er ikke tilladt. Deltagere kan fortsætte med at bruge de tidligere homologerede specifikationer så længe slidbanemønsteret er i overensstemmelse med appendix V.

Se listen over kvalificerede asfaltdæk, der er offentliggjort på FIAs websted.

13.1.10. Asfaltdæk til sne.

Hvis pigdæk er tilladt i et rally, skal reglerne for pigge og metoden til at kontrollere dem fremgå af tillægsreglerne.

13.1.11. Grusdæk.

Se appendix J

13.1.12. Grusdæk med pigge til sne.

Hvis pigdæk er tilladt i en rally, skal reglerne for pigge og metoden til at kontrollere dem angives i de tillægsreglerne

13.1.13. Dækfabrikater

Dækfabrikat er frit.

13.2. Kun WRC

13.3. Kun WRC

13.4. Kun WRC

13.5. Kun WRC

13.6. Kun WRC

13.7. KONTROL

På ethvert tidspunkt under rallyet kan der udføres kontroller for at kontrollere dækkets overensstemmelse. Ethvert dæk, der ikke er i overensstemmelse, markeres med et specielt stempel og må ikke bruges.

13.8. DÆKMÆRKNING / KONTROLZONER

En hjul- / dækmærkning / stregkodelæsezone kan etableres ved udgangen til de autoriserede servicepladser eller fjernservicesoner og inden Shakedown start. Med det eneste formål at hjælpe dækmærkningsproceduren, må et medlem fra hvert team få adgang til denne zone.

13.9. TRANSPORTETAPER

Udenfor hastighedsprøverne må dæk med et ikke-registreret mønster anvendes.

13.10. JUSTERING AF DÆKTRYK

Justering af dæktryk er tilladt:

- Når ventetiden mellem en TC forud for en hastighedsprøve og starten af prøven er mere end 13 minutter for enhver deltager.
- I grupper af mere end 10 minutters varighed for enhver deltager, hvis de følges af en hastighedsprøve eller Super Special prøve.

13.11. RESERVEHJUL

Biler må have maksimalt to reservehjul, og de skal have mindst et reservehjul, hvis det er angivet i tillæg J-artiklen for den pågældende gruppe.

Ethvert komplet hjul monteret på bilen eller installeret inde i bilen under service skal medbringes til den næste serviceplads eller det næste serviceareal, hvor et dækskifte er tilladt. Intet komplet hjul kan monteres på eller tages ud af bilen andetsteds end i servicepladserne eller de områder, hvor et dækskifte er tilladt.

Det er tilladt (og anbefalet) at anvende sensorer til måling af dæktryk under kørsel.

13.12. DÆK LEVERANDØR VED STOP PÅ HASTIGHEDSPRØVE

(Ikke gældende i DK)

13.13. TILGÆNGELIGHED

(Ikke gældende i DK)

14. DÆKFORSYNING

(Kun for WRC)

15. TILLADT ANTAL AF DÆK

Der henvises til regler for det pågældende mesterskab.

MEKANISKE KOMPONENTER

16. MEKANISKE KOMPONENTER

16.1. UDSKIFTNING AF MOTOR

I tilfælde af motorfejl mellem teknisk kontrol og den første tidskontrol er det tilladt at udskifte motoren. I dette tilfælde vil en 5 minutters straf blive tildelt af løbslederen.

Bortset fra ovenstående, skal samme motorblok og karosseri anvendes fra teknisk kontrol og indtil slut på rallyet.

16.2. TURBO LADERE

- 16.2.1. Turbo ladere og kompressorer benævnes herefter "kompressorer.
- 16.2.2. De gældende regler vedrørende luftbegrænser og mærkning forbliver gældende (artikel 254-6.1 og 255-5.1.8.3 i tillæg J).
- 16.2.3. Kompressoren monteret i bilen og en reservekompressor skal kontrolleres og plomberes med markering, der bærer det samme nummer som ved forudgående kontrol.
- 16.2.4. Kompressorene skal være mærket med bilens nummer og må udelukkende anvendes på pågældende bil.
- 16.2.5. Alle anvendte kompressorer skal forblive plomberede fra før-rally-teknisk kontrol indtil afslutningen af rallyet for at kontrollører kan kontrollere deres overensstemmelse.
- 16.2.6. Ovenstående regler er også obligatoriske for alle biler, hvis kompressorer ikke er udstyret med en luftbegrænser. I dette tilfælde vil kompressorerne kun være markeret med det formål at tælle dem.
- 16.2.7. For Rally2-biler skal det homologerede FIA-boost-styresystem (pop-off-ventil, se FIA-tekniske liste nr. 43) kontrolleres og plomberes (som pr. Artikel 261 fra appendiks J) ved før-rally teknisk kontrol. Det skal forblive forseglet indtil afslutningen af rallyet, undtagen med godkendelse fra DASU's tekniske delegeret.

16.3. TRANSMISSION

- 16.3.1. For hver bil kan der anvendes en ekstra gearkasse og et sæt reservedifferentialer (for og / eller midt og / eller bag) i hver rally.
- 16.3.2. Disse reservedele og dem, der er monteret på bilen, vil blive markeret / plomberet ved før-rally teknisk kontrol. Anvendelsen af denne regel på andre anmeldte biler overlades til arrangørernes skøn i aftale med DASU.
- 16.3.3. Mærkning / plombering giver deltageren mulighed for at udskifte koblingen og tilhørende tilbehør.
- 16.3.4. Alle komponenter skal kunne identificeres ved at bære samme nummer.
- 16.3.5. Al mærkning / plombering vil blive udført i overensstemmelse med de oplysninger, der er offentliggjort af FIA for de forskellige bilmodeller.
- 16.3.6. Gearkasser og differentialer kan udskiftes i enhver serviceplads, forudsat at teknik kontrol på forhånd er blevet informeret om hensigten med at gøre det.
- 16.3.7. Forudsat at plomberingen og markeringerne af en afmonteret gearkasse / differentiale forbliver intakte, kan delene genbruges på den samme bil.
- 16.3.8. Mærkning / plombering skal forblive intakt fra før-rally-kontrol til slutningen af rally. Teknisk kontrol kan til enhver tid kontrollere markeringen / forseglingerne og kan ved afslutningen af rallyet adskille delene for at kontrollere deres overensstemmelse.

17. MEKANISKE KOMPONENTER – WRC TEAMS

18. YDERLIGERE KRAV TIL BILEN

18.1. ON-BOARD KAMERAER (Ikke gældende i DK)

18.2. TRACKING SYSTEM

I DASU mesterskabsløb skal alle biler være udstyret med et sikkerhedsporingssystem leveret af rally-arrangøren. Installationen kontrolleres ved teknisk kontrol. Instruktioner vedrørende indsamling, returnering og montering udstedes af hver arrangør. Enhver interferens med systemet / systemerne under rallyet vil resultere i, at deltageren bliver rapporteret til juryen.

18.3. STØJNIVEAU PÅ HASTIGHEDSPRØVER

Af sikkerhedsmæssige grunde og kun på hastighedsprøver, kan muligheden for by-pass af lyd-dæmperen accepteres, forudsat at udstødningssystemet er i overensstemmelse med tillæg J. og for biler, der er udstyret med en katalysator, at gasserne passerer gennem denne. Når som helst på transportetaperne skal støjniveauet være i overensstemmelse med tillæg J.

Støjgrænser før løbet: Alle klasser 103 dB. Ved støjmålingen i forbindelse med teknisk kontroleftersyn skal støjgrænsen overholdes. Der gives 2 omstillingsmuligheder. Kan støjgrænsen stadig ikke overholdes, indberettes til juryen, at bilen ikke overholder støjgrænsen. Støjgrænser under løbet: Ved støjmåling under og efter konkurrencen gives ingen omstillingsmuligheder. Er støjen over 103 dB straffes som følger: Straffrit hvis det skyldes tydelig teknisk defekt på udstødningssystemet, som kan konstateres direkte uden adskillelse, og som er opstået efter seneste serviceophold, ellers 60 sekunders tidsstraf. Beslutning om evt. straf tages af juryen efter indstilling fra løbsleder. I begge tilfælde skal fejlen udbedres ved næste serviceophold. Hvis udbedring ikke er sket, når bilen forlader servicepladsen, medfører det udelukkelse.

STANDARD DOKUMENTER

19. STANDARDISEREDE DOKUMENTER

19.1. GENERELT

Format og procedure for følgende dokumenter som i Appendix II skal følges:

- Supplerende tillægsregler (elektronisk og / eller trykt format)
- Bulletiner (elektronisk og / eller trykt format)
- Rally Guide 1 og / eller 2 (elektronisk format)
- Tidsplan (elektronisk og / eller trykt format)
- Rutebog (trykt format)
- Kontrolkort (trykt format)
- Anmeldelsesformular (elektronisk og / eller trykt format)
- Deltagerlister (elektronisk format)
- Startlister og resultater (elektronisk og / eller trykt format)
- Mediesikkerhedsbog (elektronisk og / eller trykt format), valgfrit

Det er tilladt at, Bruge digital opslagstavle eller en almindelige opslagstavle til

offentliggørelse af Officielle dokumenter såsom foreløbige og endelige klassifikationer og resultater, bulletiner, beslutninger sammen med tidspunktet for offentliggørelse.

Dokumenter, der offentliggøres elektronisk, må ikke ændres, når de først er offentliggjort på arrangørernes websted, medmindre alle deltagere og officials informeres, og ændringerne fremhæves. Alle dokumenter, der kræver DASU-godkendelse forud for offentliggørelsen, må ikke ændres uden forudgående godkendelse fra DASU.

19.2. RUTEBOG OG RUTE

Alle mandskaber vil modtage en rutebog, der indeholder en detaljeret beskrivelse af den obligatoriske rute. Den obligatoriske rute for rallyet er defineret i rutebogen med diagrammer. På hastighedsprøverne kan arrangørerne endvidere oprette barrierer eller andre hindringer, hvor de mener, at deltagerne har afviget fra strækningen under rekognoscering eller den første gennemkørsel af etaperne. Alle foretagne ændringer skal informeres til alle deltagere inden starten af den pågældende fase.

Opstillede chikaner skal passeres som foreskrevet i rutebogen. Undladelse af at passere chikanen korrekt, medfører en tidsstraf på 30 sekunder. Chikanerne skal være overvåget af en faktadommer.

Enhver afvigelse vil blive rapporteret til juryen.

19.3. KONTROLKORT

19.3.1. Hvert mandskab ansvarlig for:

- Eget kontrolkort.
- Overleverings af kontrolkortet og for rigtigheden af det indførte notat.
- Alle notater på kontrolkortet.

19.3.2. Officials er de eneste personer, der har tilladelse til at skrive i kontrolkortet, bortset fra i de sektioner, der er markeret "til deltagerens brug".

19.3.3. I tilfælde af mangel på et notat eller en underskrift fra en kontrol, manglende notat ved en tidskontrol eller manglende aflevering af kontrolkortet ved hver kontrol, betragtes det pågældende besætning som udgået ved den pågældende kontrol. Denne information vil blive meddelt af løbslederen ved slutningen på en sektion.

19.3.4. Enhver afvigelse mellem de tidspunkter, der er indført i mandskabets kontrolkort, og dem, der er anført på de officielle dokumenter for rallyet, vil blive undersøgt af løbslederen.

20. UDSTEDELSE AF FIA VISA (Ikke gældende i DK)

FORSIKRING

21. FORSIKRINGSDÆKNING

21.1. BESKRIVELSE AF FORSIKRINGSDÆKNING

Tillægsreglerne skal indeholde oplysninger om forsikringsdækning tegnet af

arrangørerne. Certifikatet skal navngive deltagerne, promotoren (hvis nogen) DASU og rallyets officials (beskrivelse af de dækkede risici og beløb). Det dækkede beløb skal udtrykkes i danske kroner.

21.2. OFFENTLIG ANSVARSDÆKNING

Den forsikringspræmie, der skal inkluderes i anmeldelsesgebyret, skal garantere tilstrækkelig dækning af civilretligt ansvar over for tredjeparter (offentlig ansvar).

Offentlig dækningsansvar skal være ud over og med indflydelse på enhver personlig forsikringspolice, der er indeholdt af en deltager eller enhver anden person eller juridisk enhed, der deltager i rallyet.

Forsikringsdækningen skal mindst være i kraft under shakedown (hvis det findes) eller kvalificering og derefter for deltagere, der kører inden for ruten, fra starten af det første konkurrenceelement til slutningen af rallyet eller ved permanent tilbagetrækning, udelukkelse eller diskvalifikation. Biler, der har trukket sig tilbage og genstartet, anses ikke for at have trukket sig permanent.

21.3. UNDTAGELSE FRA DÆKNING

Servicekøretøjer og biler, der bruges til rekognosering, også dem, der bærer specielle plader udstedt af arrangørerne, er ikke omfattet af rallys forsikring.

ANMELDELSE

22. ANMELDELSEPROCEDURE

22.1. INSENDELSE AF ANMELDELSE

Enhver licensindehaver, der ønsker at deltage i en rally, skal sende anmeldelsesgebyret og den udfyldte anmeldelseformular til rallysekretariatet inden anmeldelsesfristen som specificeret i tillægsreglerne. En elektronisk anmeldelse (Internet) kan accepteres. Hvis anmeldelsen sendes pr. Fax, e-mail eller oprettes elektronisk, skal den originale behørigt underskrevne anmeldelseformular nå arrangørerne inden for 5 dage efter anmeldelsesfristen.

22.2. ÆNDRING AF ANMELDELSEN

En deltager kan frit erstatte bilen, der er angivet på anmeldelseformularen, med en anden fra samme klasse, indtil teknisk kontrol.

22.3. ASN GODKENDELSE

Udenlandske anmeldere og deltagere, skal fremlægge en godkendelse fra deres ASN i henhold til art. 3.9.4 i International Sporting Code.

22.4. ÆNDRING AF ANMELDER OG/ELLER MANDSKAB(ER)

Ændring af anmelder er tilladt indtil anmeldelsesfristens udløb.

Kun den anmelder, der er anmeldt til arrangementet, har tilladelse til at fremsætte denne anmodning.

Efter anmeldelsesfristens udløb kan et medlem af mandskabet erstattes efter aftale med:

- arrangørerne, inden den administrative kontrol begynder.
 - Juryen, efter påbegyndelsen af disse kontroller og før offentliggørelsen af startlisten.
- Kun DASU kan give tilladelse til udskiftning af begge besætningsmedlemmer eller anmelderen efter afslutningen af anmeldelsesfristen.

22.5. ANMELDER OG DELTAGERES FORPLIGTELSE

Ved at underskrive anmeldelsesformularen underkaster anmelder og mandskabet sig de sportslige jurisdiktioner, der er specificeret i International Sporting Code og dens bilag, dette reglement og rallyets tillægsregler.

23. ANMELDESESRIST

23.1. RESPEKT FOR ANMELDESESRISTEN

Anmeldelsesfristen for deltagelse i hver enkelt rally skal overholdes uanset fristerne for mesterskabets registrering.

23.2. ANMELDESESRIST

Standard anmeldelsesfristen må ikke være senere end 2 uger før start på rekognosering.

24. ANMELDESESGEBYR

24.1. ACCEPT AF EN ANMELDelse

En anmeldelse vil kun blive accepteret vil det totale anmeldelsesgebyr er vedlagt.

24.2. REFUNDERING AF ANMELDESESGEBYR

Anmeldelsesgebyret vil blive refunderet fuldt ud:

- Hvis anmeldelsen ikke accepteres
- Hvis rallyet ikke finder sted.

24.3. DELVIS REFUNDERING AF ANMELDESESGEBYR

Anmeldelsesgebyr kan delvist tilbagebetales efter betingelser, der er fastsat i tillægsreglerne.

25. KLASSER

25.1. ÆNDRING AF ANMELDT KLASSE

Hvis en bil præsenteres til teknisk kontrol, ikke svarer til den gruppe og / eller klasse, hvori den blev anmeldt, kan juryen overføre den til den passende gruppe og / eller klasse, der er anbefales af DASU's tekniske delegerede eller chef for teknisk kontrol .

IDENTIFIKATION AF BILER

26. STARTNUMRE ALLOKERET FOR EN SÆSON

Gælder kun WRC

27. STARTNUMRE

27.1. GENERELT

- 27.1.1. Arrangøren vil give hvert mandskab et sæt startnumre, som skal anbringes på deres bil i de angivne positioner inden kontrol.

27.1.2. Al reklame inden for denne identifikation er obligatorisk og må ikke afvises af konkurrenterne. Ingen ændringer af disse paneler er tilladt.

27.1.3. Promotoren til mesterskabet (hvis relevant) kan have yderligere reklamekrav.

27.2. FRONTDØR PANELER

27.2.1. To frontdør paneler, der er 67 cm brede og 17 cm høje, inklusive en 1 cm hvid kant. Hvert af disse paneler skal omfatte en mat sort startnummer kasse, der altid skal være på fronten af panelet. **Nummeret skal være gult fluorescerende i RAL 1016**, 14 cm høje og med en bredde på 2 cm. Resten af dette dørpanel er forbeholdt obligatorisk reklame for arrangøren.

27.2.2. Hvert panel skal placeres vandret i forkanten af hver hoveddør med nummeret foran. Pladens top skal være mellem 7 cm og 10 cm under vinduets nedre grænse.

27.2.3. Ingen skiltning undtagen bilens farveskema må placeres inden for 10 cm fra dette panel.

27.3. BAGRUDE

Et start nummer på min. 14 cm x 14 cm på en klar baggrund. Nummeret skal være gult fluorescerende i RAL 1016 og skal være synligt bagfra i øjenhøjde

27.4. SIDERUDER

To startnumre for hvert bagerste siderude, der skal være 20 cm højt med en bredde på 25 mm, **Nummeret skal være gult fluorescerende i RAL 1016**. Disse numre placeres på de bageste sidevinduer, og støder op til mandskabets navne.

27.4.1 FORRUDE

Et start nummer på min. 14 cm x 14 cm på en klar baggrund. Nummeret skal være gult fluorescerende i RAL 1016 og skal være synligt forfra i øjenhøjde

27.5. TAGPANEL (ikke obligatorisk)

27.5.1. Et tagpanel, 50 cm bredt og 52 cm højt, skal placeres på taget med toppen mod bilens forside. Et mat sort startnummer, 5 cm bredt og 28 cm højt på en mat hvid baggrund 50 cm bredt med 38 cm højt.

27.5.2. Enhver obligatorisk arrangørreklame skal passe ind i et område med samme bredde (50 cm) og 14 cm høj (eller 2 x 7 cm høj), der er placeret over og / eller under numrene.

27.5.3. Det er op til arrangørernes skøn at distribuere tagpaneler til deltagerne.

27.6. FRONTPLADE

En plade, der passer til et rektangel, 43 cm bredt og 21,5 cm højt, som mindst skal indeholde startnummer og fulde navn på rallyet.

28. KØRER OG 2. KØRERS NAVNE

28.1. BAGESTE SIDERUDER

Den første initial (er) og efternavn på føreren og co-driveren samt de nationale flag i det land i ASN, hvorfra de har fået deres licenser, skal vises på bageste sidevindue på begge sider af bilen, ved siden af konkurrencenummeret. Navnene skal være:

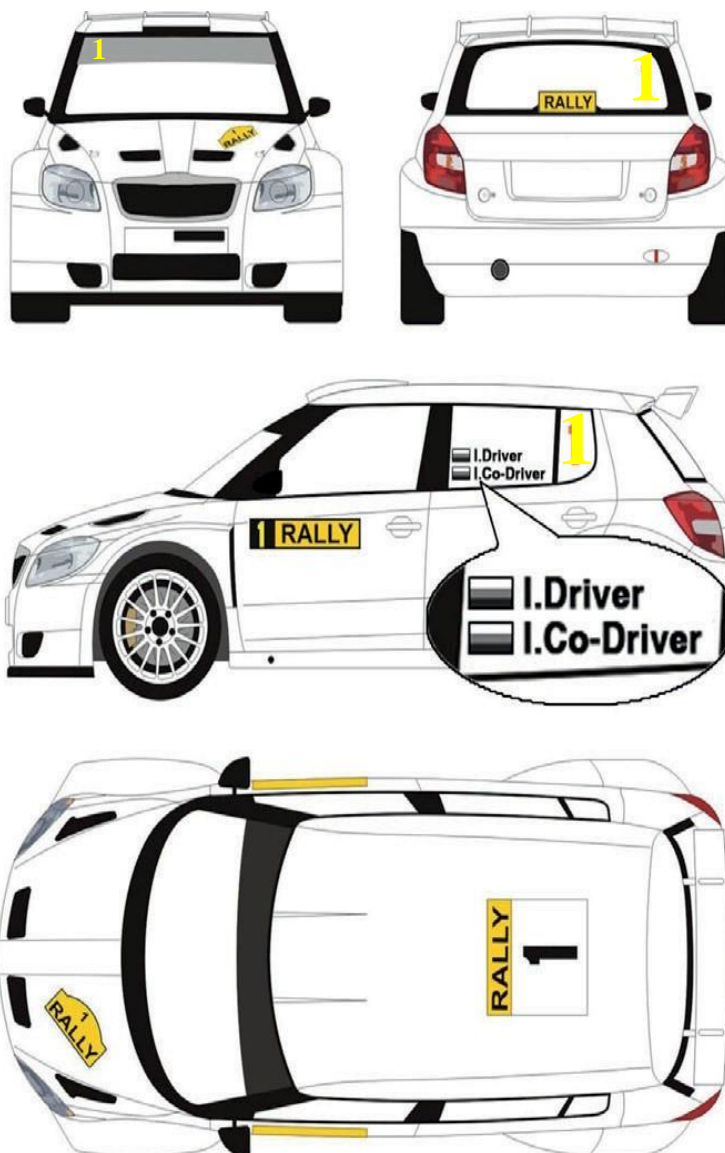
- I hvid Helvetica.
- Med store bogstaver til initial(er) og første bogstav i hvert navn og resten med små

bogstaver.

- 6 cm høj og med en bredde på 1,0 cm.

Kørerens navn skal være det øverste navn på begge sider af bilen.

28.2. DØRPANELER / STARTNUMRE / KØRERNAVNE



29. REKLAME

29.1.1. Deltagere har tilladelse til at anbringe enhver form for reklame på deres biler, forudsat at:

- Det er godkendt af de nationale love og DASU-forordninger.
- Det er sandsynligt, at det ikke begår lovovertrædelse.
- Det er ikke politisk eller religiøst.
- Den overholder reglerne om startnumre.

- Det ikke forstyrrer mandskabets udsyn gennem vinduerne.
- Det overholder bestemmelserne i International Sporting Code artikel 10.6.2.

29.1.2. Navnet på en bilproducent kan ikke forbindes med navnet på et rally eller anvendes på arrangørens obligatoriske reklamepladser. **(Ikke gældende i DK)**

29.1.3. Teksten til enhver obligatorisk arrangørreklame skal være tydeligt angivet i tillægsreglerne eller i en officiel bulletin inden anmeldelsesfristens udløb

29.2. ARRANGØRENS VALGFRI REKLAMER.

29.2.1. Arrangøren kan kræve, at deltagerne kører med valgfri reklame. Hvis en deltager afviser denne reklame, må anmeldelsesgebyret maksimalt være det dobbelte. Under alle omstændigheder er dette tillægsgebyr begrænset til DKK 15.000

29.2.2. De valgfrie annoncørers forretningsområde skal altid specificeres af arrangøren. Der kan ikke pålægges en ekstra gebyr for valgfri reklame, der refererer til et bilmærke, dæk, brændstof eller smøremiddel, hvis en deltager nægter sådan reklame.

29.2.3. Deltagere, der accepterer arrangørens valgfri reklame som specificeret i tillægsreglerne, skal reservere plads til den, som ikke må være mere end dobbelt så stor som for den obligatoriske reklame. Ingen ændring af reklamer er tilladt.

29.2.4. Arrangørens valgfri reklame skal være tydeligt angivet i de tillægsreglerne. Hvis den valgfri reklame offentliggøres i en bulletin, og hvis der er konflikter med deltagerens reklame, kan deltageren nægte en sådan valgfri reklame uden at betale noget ekstra gebyr.

ADMINISTRATIV OG TEKNISK KONTROL

30. ADMINISTRATIV KONTROL

30.1. TIDSPLAN

Deltagerne skal henvende sig til den administrative kontrol i henhold til tidsplanen, der er offentliggjort i tillægsreglerne. Bøder for forsinkelse vil blive beskrevet i tillægsreglerne.

30.2. NØDVENDIGE DOCUMENTER

Under den administrative kontrol kontrolleres følgende originale og gyldige dokumenter:

- Anmelderlicens
- Kører og andenkørers licenser
- Kører's gyldige kørekort
- Kører og andenkørers pas eller identifikation (hvis udenlandske)
- ASN-tilladelse for alle udenlandske anmeldere og / eller deltager
- Udfyldelse af alle detaljer på tilmeldingsformularen

- Bilens registreringspapirer

Alle andre dokumenter, som en arrangør ønsker at undersøge (f.eks. forsikringspolice), skal være anført i tillægsreglerne.

31. TEKNISK KONTROL FØR START PÅ KONKURRENCEELEMENTET

31.1. GENERELT

- 31.1.1. Biler kan præsenteres ved kontrol af en repræsentant for teamet, medmindre andet er beskrevet i tillægsreglerne.
- 31.1.2. Ved teknisk kontrol skal deltagerne (eller deres repræsentant) præsentere al beklædning inklusive hjelme og et FIA-godkendt hovedfikseringssystem beregnet til brug. Overholdelse af tillæg L, kapitel III vil blive kontrolleret.
- 31.1.3. Hvis det er fastsat i de relevante regionale mesterskabsbestemmelser, skal bundplader til beskyttelse af gearkasser og differentialer fjernes og opbevares sammen med bilen med henblik på vejning.
- 31.1.4. Deltagerne (eller deres repræsentant) skal fremvise bilernes komplette certificerede homologeringsattest.
- 31.1.5. Teknisk kontrol vil kræve, at bilen identificeres. Chassiset og cylinderblokken mærkes.
- 31.1.6. Kun de komponenter, der er plomberet ved den første kontrol, må anvendes i hele rallyet. Sådanne komponenter skal forblive plomberede.
- 31.1.7. Hvis det konstateres, at en bil ikke er i overensstemmelse med de tekniske og / eller sikkerhedsmæssige forskrifter, skal bilen gøres i stand til at overholde disse og skal stille til kontrol et tidspunkt og sted, der er nævnt i tillægsreglerne. Hvis bilen stadig ikke overholder reglerne, kan juryen efter forslag fra den teknisk delegerede nægte start.

31.2. TIDSPLAN

En tidsplan for teknisk kontrol, herunder plomberig af komponenter og kontrol af bilernes vægt, udstedes i tillægsreglerne eller i en bulletin.

32. KONTROL UNDER RALLYET

32.1. SUPPLERENDE KONTROL

Kontrol af sikkerhedsgenstande, inklusive beklædning, såvel som på bilen, kan udføres når som helst under rallyet inklusive Shakedown, fri træning / kvalificeringsfase, når det er relevant efter eget skøn og efter instruktion fra DASU's tekniske delegerede eller Teknisk Kontrol Chef med juryens viden.

32.2. DELTAGERNES ANSVAR

- 32.2.1. Deltagerne er ansvarlige for den tekniske overensstemmelse af deres bil under hele rallyet og skal være i stand til at fremlægge ethvert relateret officielt dokument.
- 32.2.2. Hvis der anbringes identifikationsmærker (se artikel 31.1.6, 16 og 17), er det deltagerens ansvar at disse bevares intakte fra før-rally-kontrol indtil slutningen af rallyet, eller indtil det er tilladt i følge dette reglement at fjerne mærkning eller plombering. Hvis de mangler, vil dette blive rapporteret til juryen.
- 32.2.3. Det er også deltagerens ansvar at sørge for, at enhver del af bilen, der er afmonteret under teknisk kontrol, geninstalleres korrekt.

32.2.4. Eventuelt svig, der opdages, og især identifikationsmærker, der er fremlagt som originale, og som er blevet manipuleret, vil blive rapporteret til juryen.

33. EFTERKONTROL

33.1. PARC FERMÉ VED SLUT

33.1.1. Efter afslutningen af formaliteterne ved mål skal biler placeres i parc fermé, hvor de skal forblive, indtil de frigives af juryen.

33.1.2. Den foreløbige klassificering offentliggøres på det tidspunkt, der er specificeret i de supplerende regler (eller i en bulletin), der skal være så snart som muligt efter at den sidste bil har checket ind ved den sidste tidskontrol, selvom den endelige tekniske slutkontrol fortsat er i gang.

33.2. UDVÆLGELSE AF BILER

Efterfølgende undersøgelse, der involverer demontering af en bil, kan udføres enten efter dommrnes skøn eller efter en protest eller efter anbefaling fra løblederen og / eller DASUs tekniske delegerede og eller Teknisk Kontrol Chef til juryen.

33.3. HOMOLOGERINGSATTEST

Den komplette originale FIA-homologationsattest og andre nødvendige certificeringer skal være tilgængelige for efterkontrol. For regionale biler skal de tilsvarende originale ASN-dokumenter være til rådighed.

MANDSKABETS OPTRÆDEN

34. ADFÆRD

34.1. GENERELLE REGLER

34.1.1. Mandskabet skal altid opføre sig på en sportslig korrekt måde.

34.1.2. Når køretøjet er underlagt parc fermé bestemmelserne (Art. 63.1), må det kun flyttes af mandskabet og/eller officials; i enhver anden situation må enhver skubbe bilen med håndkraft. På nær ved egen kraft eller håndkraft er enhver anden form for bevægelse af køretøjet forbudt eller som tilladt i disse bestemmelser. Undtagelsesvis på hastighedsprøver kan biler slæbes eller skubbes for at bringe dem tilbage på vejen eller for at rydde ruten.

34.1.3. Showkørsel må kun udføres, når det er tilladt i henhold til tillægsreglerne.

34.1.4. Mandskabet skal altid køre i hastighedsprøvens retning (undtagen for udelukkende at foretage en vending).

34.1.5. Når ruten er på en offentlig vej skal et deltagende køretøj altid køre på alle fire frit roterende hjul forsynet med dæk. Enhver bil, der ikke overholder denne artikel, betragtes som udgået i henhold til artikel 54. Juryen kan pålægge yderligere straf.

34.1.6. Under konkurrencen er det forbudt at køre med en væsentlig beskadiget forrude, der markant hindrer førerens udsyn. Det pågældende mandskab kan forbydes at fortsætte efter anvisning af juryen. Efter reparation kan mandskabet om nødvendigt starte i

henhold til artikel 54.

- 34.1.7. Kørsel på en hastighedsprøve uden forrude monteret på plads er kun tilladt, hvis begge besætningsmedlemmer bærer beskyttelsesbriller i henhold til EN 1938-specifikationen eller helhjelm med lukket visir. I et af ovenstående tilfælde kan politiet ikke desto mindre stoppe en bil og forhindre, at den fortsætter i henhold til nationale trafiklove.

34.2. UNDER GENNEMKØRSEL OG / ELLER SHAKEDOWN-RUTE SEKTIONER

- 34.2.1. Det understreges, at gennemkørsel ikke er træning. Alle færdselsregler skal følges nøje og sikkerhed og rettigheder for andre trafikanter skal respekteres, både under gennemkørsel og evt. Shakedown.

- 34.2.2. Hastighedsovertrædelse under gennemkørsel af hastighedsprøverne vil medføre følgende straf:

For den første overtrædelse ikendes af løbslederen en bøde på DKK 50,- pr. km/t

For den anden overtrædelse: ikendes af løbslederen en bøde på DKK 100,- pr. km/t

- 34.2.3. Andre trafikforseelser under gennemkørsel vil blive straffet af juryen i henhold til art. 34.3.4

- 34.2.4. Størrelsen af denne straf er uafhængig af eventuelle bøder pålagt af politiet.

- 34.2.5. Ved anden overtrædelse under gennemkørsel i samme rally vil straffen(e) blive fordoblet.

34.3. HASTIGHEDSOVERTRÆDELSE UNDER ET RALLY / FÆRDSLSREGLER

- 34.3.1. Under hele rallyet skal mandskabet observere de nationale færdselslove.

- 34.3.2. I tilfælde af overtrædelse af færdselsloven begået af et mandskab, der deltager i rallyet, skal politiet eller den/de official(s), der har noteret overtrædelsen, underrette lovovertræderen herom på samme måde som for normale trafikanter.

- 34.3.3. Hvis politiet eller officials beslutter ikke at standse føreren på stedet, kan de alligevel anmode om anvendelse af eventuelle sanktioner, der er fastsat i tillægsreglerne, med forbehold for følgende:

- At anmeldelsen af overtrædelsen sker gennem officielle kanaler og skriftligt, før offentliggørelse af det foreløbige resultat.
- At påstanden er tilstrækkelig detaljeret til utvivlsomt at identificere føreren og at sted og tidspunkt for overtrædelsen er præcise.
- At de faktiske omstændigheder ikke åbner mulighed for fortolkning.

- 34.3.4. **Straffe for overtrædelser under konkurrenceelementet i rally:**

a) Første overtrædelse:

- Hastighedsoverskridelse : En tidsstraf på 60 sekunder idømt af løbslederen
- Øvrige forseelser: Straf vil blive fastsat af juryen.

b) Anden overtrædelse:

- Hastighedsoverskridelse: Udelukkelse idømt af juryen
- Øvrige forseelser: Straf vil blive fastsat af juryen.

GENNEMKØRSEL / REKOGNOSCERING

35. GENNEMKØRSEL

35.1. GENNEMKØRSELSBILER

35.1.1. Almindelige krav:

- Bilen skal være malet i en enkelt farve uden reklame, klistermærker osv.
- Bundplade er tilladt (i overensstemmelse med Group N-reglerne).
- To yderligere godkendte forlygter er tilladt.
- Mandskabet kan anvende et "let" interkommunikationssystem (uden hjelme).
- Navigationsudstyr ombord kan være monteret.
- Biler, der overholder følgende specifikationer, kan bruges:

35.1.2. Standardbiler

Helt umodificerede standardbiler, der tilbydes til salg til offentligheden.

35.1.3. Produktionsbiler

- Motoren skal være en serieproduktionsmotor (i overensstemmelse med gruppe N-reglerne).
- Gearkassen skal være en serieproduktionsgearkasse (i overensstemmelse med gruppe N-reglerne).
- Udstødningen skal være en serieproduktionsudstødning med et maksimalt støjniveau inden for de tilladte lovlige tolerancer i det organiserende land.
- Affjedring skal være i overensstemmelse med Group N-reglerne.
- Montering af en stålsikkerhedsbur, der overholder artiklerne 253-8.1 til 8.3 i tillæg J er tilladt.
- Skålsæder i farver, der ligner farven på det indre af bilen, er tilladt.
- Følge er fri inden for rammerne af tillæg J, gruppe N.

35.2. DÆK TIL GENNEMKØRSELS BILER

Dæk, der anvendes til gennemkørsel skal være:

- Serieproduktionsdæk godkendt til asfalt.
- Dæk til grus i fri handel og godkendt til vej, medmindre andet er beskrevet i tillægsreglerne.

35.3. BEGRÆNSNING AF GENNEMKØRSEL

Efter offentliggørelsen af tillægsreglerne skal enhver kører, andenkører eller andet teammedlem, der er tilmeldt eller agter at tilmelde sig et mesterskabsrally og som ønsker at køre på veje, der er eller kan blive anvendt som hastighedsprøve i det pågældende rally kun gøre dette efter at have opnået løbslederens skriftlige tilladelse. Dette gælder ikke, når personen er kendt for at bo i området. Manglende respekt for denne regel medfører, at føreren indberettes til juryen.

35.4. FORLØB AF GENNEMKØRSLEN

35.4.1. Tidsplan

Gennemkørslen skal finde sted efter en tidsplan, der er fastsat af arrangøren. Deltagelse i gennemkørsel er ikke obligatorisk

35.4.2. Respekt for gennemkørsels tidsplanen

Kun med endegyldig tilladelse fra løbslederen må en person med tilknytning til et anmeldt mandskab, bevæge sig på ruten der benyttes til hastighedsprøver (undtagen til fods) gældende fra offentliggørelse af rallyets tillægsreglerne til prøven er afsluttet, åben for almindelig trafik og ikke længere vil blive anvendt i rallyet. Bestemmelserne i Art 35.3 skal ikke desto mindre overholdes. Gennemkørsel af en Super Special Prøve, hvis den indgår i konkurrenceelementet i rallyet, betragtes ikke som en del af gennemkørselsplanen.

35.4.3. Antal gennemkørsler

Medmindre andet fremgår af tillægsreglerne, er hvert mandskab begrænset til to passager på hver hastighedsprøve (hastighedsprøver, der køres to gange, betragtes som en prøve). Under gennemkørsel skal der være kontrollanter ved start- og stoppunktet for hvert hastighedsprøve for at registrere antallet af passager. Det er kun tilladt at komme ind på og forlade hastighedsprøverne gennem start- og målkontrollerne. Yderligere kontrol kan også udføres inden for hastighedsprøven.

35.4.4. Hastighedsbegrænsning under gennemkørsel.

Arrangøren kan beslutte en maksimal hastighed for kørsel på hastighedsprøverne. Sådanne begrænsninger skal beskrives i tillægsreglerne og kan blive kontrolleret når som helst under gennemkørslen. Arrangøren kan levere GPS-udstyr, der skal anvendes af alle mandskaber. Brug af sådant udstyr kan medføre et gebyr. Enhver interferens med systemet / systemerne under rekognosering vil resultere i deltageren ind rapporteres til juryen.

35.4.5. Shakedown

Det er ikke påkrævet at indregne shakedown i planen for gennemkørsel.

35.4.6. Antal personer

Under hver passage af en hastighedsprøve er kun besætningen tilladt i bilen.

SHAKEDOWN

36. KRAV TIL SHAKEDOWN

36.1. GENERELT

En Shakedown prøve kan organiseres med det formål at være både en medie- og salgsfremmende mulighed og for konkurrenterne at prøve deres biler. Det er valgfrit for arrangøren at inkludere Shakedown i rallyprogrammet.

36.2. AFVIKLING AF SHAKEDOWN

- 36.2.1. Shakedown prøven skal køres på samme måde som en prøve køres under rallyet og inkluderer alle passende sikkerhedsforanstaltninger.
- 36.2.2. Prøven skal være repræsentativ for rallyet. Shakedown kan afvikles som en Super Special prøve eller som del af en prøve, der indgår i rallyet.
- 36.2.3. I henhold til Art. 34.2 anses shakedown for at være en del af rekognoseringen.
- 36.2.4. Prøvens beskaffenhed skal være som rallyets øvrige prøver.

36.3. ANSVARFRASKRIVELSE

Enhver passager om bord på bilen under Shakedown, der ikke er tilmeldt til rallyet skal have underskrevet en ansvarsfraskrivelse leveret af arrangøren.

36.4. TEKNISKE KRAV

Før Shakedown skal bilerne gennemgå teknisk kontrol. Tilladte biler skal motorblokken, den komplette transmission og de mekaniske dele, der er nævnt i denne forskrift, plomberes.

36.5. SAMMENBRUD UNDER SHAKEDOWN

En deltager, hvis bil bryder sammen under Shakedown skal alligevel deltage i den ceremonielle start.

36.6. KØRER OG PASSAGERES UDSTYR OMBORD

Under Shakedown skal enhver om bord have en homologeret hjelm, alt nødvendigt sikkerhedstøj og udstyr i overensstemmelse med bilag L, kapitel III – Mandskabets udstyr og sikkerhedssele skal være korrekt fastgjort. Enhver overtrædelse straffes.

36.7. SERVICE UNDER SHAKEDOWN

Service må kun udføres i den overordnede serviceplads, medmindre andet er tilladt i rallyets tillægsregler.

37. FRI TRÆNING / KVALIFIKATION

For reglerne hertil henvises til reglerne i det relevante mesterskab (hvis det findes).

START OG RE-START

38. PROMOTION AKTIVITETER

Kun for WRC

39. CEREMONIEL START

En ceremoniel start kan arrangeres i reklame og medie øjemed. Startinterval og -ordren til en ceremoniel start er efter arrangørens skøn. Planen og stedet for enhver ceremoni skal anføres i de tilægsreglerne. Hvis et mandskab i sin konkurrerende bil ikke er i stand til at deltage i den ceremonielle start, er det tilladt at starte den resterende del af rally på dens tildelte starttid, forudsat at juryen bliver underrettet og med forbehold for godkendelse af den nødvendige tekniske kontrol. Mandskabet skal stadig deltage i den ceremonielle start iført køredragt og på det rette tidspunkt.

40. START PÅ RALLYET

40.1. STARTOMRÅDE

Inden starten af konkurrenceelementet i rallyet, kan arrangørerne samle alle de konkurrerende biler i et startområde, i hvilket biler skal køres ind inden starttidspunktet, som beskrevet i tillægsreglerne. Udelukkende økonomiske sanktioner for sen ankomst til startområdet kan gives og skal specificeres i tillægsreglerne. Ingen service er tilladt i startområdet.

40.2. MAKSIMAL FORSINKELSE VED START

Ethvert mandskab, der er mere end 15 minutter forsinket i starten af en sektion, må ikke starte denne sektion.

41. STARTORDEN OG -INTERVAL

41.1. ÆNDRING AF STARTRÆKKEFØLGEN

Startrækkefølgen skal forblive uændret indtil mindst 10% af den samlede prøvelængde som beskrevet i ruteplanen er blevet afviklet.

41.2. ÆNDRING AF KØRERES INDPLACERING

Løbslederen kan af sikkerhedsmæssige grunde og med juryens accept flytte deltagere til en anden startplacering eller ændre tidsintervallet mellem biler.

41.3. STARTORDEN FOR FØRSTE AFSNIT

Startordenen for første afsnit er som følger:

- FIA-prioriterede kørere
- Startorden for alle øvrige deltagere overlades til arrangørernes skøn.

41.4. STARTORDEN FOR EFTERFØLGENDE AFSNIT

Startordenen for efterfølgende afsnit skal være baseret på klassificeringen i henhold til prøvetider ved afslutningen af den sidste prøve i foregående afsnit, ekskl. eventuelle tidsstraffe og eventuelle Super Special prøve, hvis de køres ved slutningen af afsnittet. Med det formål at forbedre live tv-dækning kan mesterskabetspromotoren anmode om, at bilerne kører i ændret rækkefølge i slutningen af et afsnit.

41.5. STARTINTERVAL

Alle biler starter med et minuts intervaller, medmindre andet er angivet i mesterskabsbestemmelserne eller tillægsreglerne.

KONTROLLER

42. GENERELLE KRAV

42.1. SKILTNING

Alle kontroller, dvs. passage og tidskontrol, start og mål på en hastighedsprøve inkl. Stopkontrol, regruppering og i medie zoner skal angives ved FIA-godkendt standardiserede skilte i overensstemmelse med tegninger og afstande i appendix I og skal angives i rutebogen.

42.2. BESKYTTELSES BARRIERER

Et område på mindst 5 m både før og efter en kontrol skal være beskyttet af barrierer i begge sider af vejen, således at kontrollen kan udføre sin opgave.

42.3. OPHOLD I KONTROLOMRÅDER

Opholdstiden i ethvert kontrolområde skal begrænses til den tid, der er nødvendig for at gennemføre den pågældende kontrol.

42.4. FUNKTIONSTID

42.4.1. Kontroller skal være klar til at fungere mindst 30 minutter før planlagt ankomsttid for den første deltager.

42.4.2. Medmindre løbslederen beslutter andet, vil de ophøre med at fungere 15 minutter plus respittid efter den planlagte ankomsttid for den sidste deltager.

42.5. RÆKKEFØLGE OG ANKOMSTRETNING

42.5.1. Mandskabet skal tjekke ind i den rigtige rækkefølge af kontroller og i den i rutebogen angivne retning.

42.5.2. Det er forbudt at gen-tilkøre et kontrolområde.

42.6. OFFICIAL'S ANVISNINGER

42.6.1. Deltagere er forpligtet til at efterkomme anvisninger fra official's ved enhver kontrol. I modsat fald vil episoden blive rapporteret til juryen.

42.6.2. Alt kontrolpersonale skal kunne identificeres. Ved hver kontrol skal kontrolchefen bære en særlig vest.

42.7. MEDIA ZONE (hvis relevant)

Der skal etableres en indhegnet mediezone forud for det gule tidskontrolskilt ved alle serviceområder, fjernserviceområder, dækmonteringszoner (undtagen dem, der er omhandlet i artikel 57.2.1), ved alle regrupperinger (undtagen overnatnings regruppering, hvis der er forudgående service og inden for opholdsområder før podiumproceduren ved afslutningen. Adgang til denne mediezone skal være begrænset til personale med særligt adgangstegn. Arrangørere kan planlægge ruten og tidsplanen, så mandskabet forventes at tilbringe mindst 15 minutter i mediezone. Mediezoner skal endvidere være tydeligt markeret i rutebogen.

42.8. ON-BOARD CAMERA DATAUDVEKSLING (Anvendes ikke i DK)

43. RUTEKONTROL

Ved disse kontroller, identificeret ved skilte vist i appendix I, skal official alene stemple eller markere kontrolkortet så snart det er afleveret af mandskabet og uden at nævne tidspunktet for passagen.

44. TIDSKONTROL

44.1. FUNKTION

- 44.1.1. Ved disse kontroller skal officials notere tiden på det tidspunkt kortet overrækkes. Tidtagning vil ske i hele minutter.

44.2. CHECK-IN PROCEDURE

- 44.2.1. Check-in proceduren begynder i det øjeblik bilen passerer skiltet for kontrolzone start.
- 44.2.2. Mellem kontrolzone start og kontrollen, er det mandskabet forbudt at standse uanset grund eller at køre med unormal lav hastighed.
- 44.2.3. Den egentlige tidtagning og notat af tidspunktet i kontrolkortet må kun udføres, hvis de to kørere og bilen er i kontrolområdet og i umiddelbar nærhed af kontrolstedet.
- 44.2.4. Check-in tid skal svare til nøjagtig det tidspunkt, hvor en af mandskabet overrækker kontrolkortet til den relevante official.
- 44.2.5. Derefter, og enten ved håndkraft eller ved hjælp af en printer, skal den relevante official alene notere på kontrolkortet den faktiske tid, hvor kortet blev afleveret, og intet andet.
- 44.2.6. Check-in tidspunktet er den tid, der opnås ved at addere den tilladte køretid til forrige hastighedsprøves starttid eller den forrige tidskontrolltid, udtrykt i hele minutter.
- 44.2.7. Ansvaret for check-in tiden er alene mandskabets, som må tjekke det officielle ur ved kontrollen. Officials må ikke give nogen oplysninger om check-in tiden.
- 44.2.8. Mandskabet vil ikke blive straffet for for tidlig check-in, hvis bilen kører ind i kontrolzonen i løbet af idealminuttet eller minuttet før det.
- 44.2.9. Mandskabet vil ikke blive straffet for for sen check-in, hvis kontrolkortet overrækkes til den relevante official i løbet af idealminuttet.
- 44.2.10. Enhver forskel mellem den faktiske check-in tid og ideal check-in tiden skal straffes som følger:
- a) For sen ankomst: 10 sekunder pr minut eller del af et minut.
 - b) For tidlig ankomst: 60 sekunder pr minut eller del af et minut.
- 44.2.11. Forudsat at det har været angivet i tillægsreglerne eller er beskrevet i en senere bulletin, kan arrangørerne tillade mandskabet check-in før tiden uden at pådrage sig straf.
- 44.2.12. Hvis det konstateres, at et mandskab ikke har overholdt reglerne for check-in proceduren, skal den ledende official på kontrollen udfærdige en skriftlig rapport, der straks skal sendes til løbslederen.
- 44.2.13. Et mandskab, som er blevet straffet for for tidlig ankomst, kan efter løbslederens beslutning neutraliseres i den nødvendige tid for at det kan afgå til den planlagte tid.

44.3. TIDSKONTROL EFTERFULGT AF EN HASTIGHEDSPRØVE

- 44.3.1. Når en tidskontrol efterfølges af start på en hastighedsprøve, skal følgende procedure anvendes:
- 44.3.2. Ved tidskontrollen på afslutningen af en etape skal den udpegede official notere i kontrollkortet både mandskabets check-in tid og dets forudsete starttid på hastighedsprøven. Der skal være 3 minutter mellem disse to tider, så deltageren kan forberede sig på hastighedsprøven og komme frem til startlinien.
- 44.3.3. Hvis to eller flere deltagere checker ind på samme minut, skal deres forudsete starttid for hastighedsprøven være i samme orden som deres ankomsttider ved den seneste tidskontrol. Hvis ankomsttiderne her er de samme, så skal ankomsttiderne ved forgående tidskontrollen anvendes o.s.v.
- 44.3.4. Efter at være checked ind ved tidskontrollen, skal deltageren køre frem til start på hastighedsprøven, hvorfra mandskabet skal starte i henhold til proceduren bestemt i dette reglement.
- 44.3.5. Hvis der er en forskel mellem den forudsete og den faktiske starttid, er den tid gældende, som officialen ved start har noteret, med mindre juryen beslutter andet.
- 44.3.6. Starttidspunktet på hastighedsprøven er samtidig starttidspunktet for udregning af check-in ved næste tidskontrol.

45. MAKSIMAL TILLADT FORSINKELSE

45.1. ENHVER FORSINKELSE

på mere end 15 minutter på køretiden mellem to tidskontroller, eller en forsinkelse på mere end 30 minutter ved afslutningen på en sektion og/eller afsnit vil medføre at den pågældende anses for udgået ved den pågældende kontrol. Den samlede straf for for sen ankomst iht. Art. 44.2.10.a) skal være for 30 minutters forsinkelse. Besætningen kan ikke desto mindre genstarte rallyet under de bestemmelser, der er specificeret til det relevante mesterskab. Ved beregning af en sådan forsinkelses gælder den faktiske tid og ikke straftiden (10 sekunder per minut).

45.2. FOR TIDLIG ANKOMST

For tidlig ankomst kan under ingen omstændigheder anvendes til at reducere mandskabets forsinkelse.

45.3. MEDDELELSE OM FORSINKELSE

Overskridelse af den maksimalt tilladte forsinkelse i henhold til Art. 45.1 må alene meddeles ved afslutningen af en sektion.

46. REGRUPPERINGS KONTROLLER

46.1. PROCEDURE VED ANKOMST TIL EN REGRUPPERING

- 46.1.1. Ved ankomst til en regrupperings kontrol vil mandskabet modtage instrukser om deres starttidspunkt. De skal derefter køre bilen efter officials anvisninger
- 46.1.2. Alle mandskaber skal være forberedt på at være tilstede i op til 5 minutter i en autograf zone, der er placeret i nærhed af tidskontrollen og tilgængelig for publikum.

46.2. PROCEDURE VED AFGANG FRA EN REGRUPPERING

Efter en regruppering i løbet af et afsnit, skal bilerne restarte i ankomstorden.

HASTIGHEDSPRØVER

47. GENERELT

47.1. TIDTAGNING

På hastighedsprøver sker tidtagningen med en nøjagtighed af 1/10 sekund.
For fri træning og kvalifikation sker tidtagningen med en nøjagtighed 1/1000 sekund.

48. START PÅ HASTIGHEDSPRØVE

48.1. START STED

Hastighedsprøver starter med stående start og med bilen placeret på startlinien.

48.2. START PROCEDURE

48.2.1. Den elektroniske startprocedure skal være tydeligt synlig for mandskabet fra startlinjen og kan blive vist enten som et nedtællings ur og/eller et sekventielt lyssystem. I begge tilfælde skal anlægget beskrives i arrangementets tillægsregler.

48.2.2. Der skal være en fast startlinie (også på grus og sne) og en fotocelle til at detektere for tidlig start skal være placeret 50 cm efter startlinien.

48.2.3. Efter at den aktuelle starttid er skrevet i kontrolkortet, skal dette gives tilbage til mandskabet så hurtigt som muligt.

48.2.4. Når bilen ankommer til startlinjen, skal starteren af sikkerhed grunde ikke stille sig foran bilen, men placere en stok foran bilen på startlinien., der definerer den nøjagtige position af bilen. Et minut før starttidspunktet, men ikke før bilen er stoppet i sin nøjagtige position, skal starteren forlade denne position, og mandskabet henvises til det automatiske nedtællingsur. Enhver efterfølgende ændring af bilens position indtil dens starttid er ikke tilladt og vil blive rapporteret til juryen.

48.3. MANUEL START PROCEDURE

I tilfælde af at skulle bruge en manuel start procedure skal starteren, efter at have returneret kontrolkortet til mandskabet, tælle ned højt: 30 " - 15" - 10 "og de sidste fem sekunder et efter et. Når de sidste 5 sekunder er gået skal startsignalet gives.

48.4. FORSINKET START PGA MANDSKABET

48.4.1. I tilfælde af en start forsinket på grund af en fejl fra mandskabet, skal officialen indføre en ny tid i kontrolkortet, og straffen vil være 1 minut pr minut eller del af et minut forsinkelse.

48.4.2. Ethvert mandskab, som nægter at starte på en hastighedsprøve på det fastsatte tidspunkt, vil blive indberettet til juryen uanset om hastighedsprøven køres eller ej.

48.4.3. Enhver bil, som ikke starter fra startlinien inden for 20 sekunder efter startsignalet er givet, vil blive betragtet som udgået og skal straks flyttes til et sikkert sted. Re-start kan finde sted den næste dag i henhold til Art. 54.

48.5. FORSINKELSE AF EN HASTIGHEDSPRØVE

Når en hastighedsprøve er forsinket i mere end 20 minutter, skal tilskuerne underrettes om, at prøven er ved at starte igen inden næste konkurrerende bil starter. Alternativt skal prøven stoppes.

48.6. FORKERT START

En forkert start, specielt inden signalet er givet, vil blive straffet som følger:

Første overtrædelse: 10 sekunder.

Anden overtrædelse: 1 minut.

Tredie overtrædelse: 3 minutter.

Yderligere overtrædelser: Efter juryens skøn.

Disse sanktioner hindrer ikke juryen i at pålægge strengere straffe, hvis de finder det nødvendigt. Til beregningen skal den faktiske starttid benyttes.

49. MÅL PÅ HASTIGHEDSPRØVE

49.1. MÅLLINJE

Køretiden for en hastighedsprøve registreres ved flyvende mål, som skal være placeret på et punkt, hvor biler kan forventes at køre langsommere og mindst 200 m før stoplinjen. Området mellem den flyvende mål og stoplinjen skal være fri for sving /, skarpe eller vildledende hjørner eller farer såsom porte eller farlige hindringer. Stop mellem det gule advarselsskilt og stopskiltet er forbudt og vil blive rapporteret til juryen. Tiden registreres ved målstregen ved hjælp af fotoceller og stopure som sikkerheds back-up. Tidtagerne skal være placeret i niveau med målstregen, angivet med skiltet med et ternet flag på en rød baggrund.

49.2. STOP

Mandskabet skal henvende sig til stop angivet med et rødt "STOP" skilt for at få måltiden noteret i kontrolkortet (time, minut, sekund, og 1/10 af et sekund). Kan tidtageren ikke oplyse den nøjagtige tid til officialen, skal denne alene kvittere i mandskabets kontrolkort og tiden vil blive noteret ved næste regrupperingskontrol.

Såfremt et mandskab ikke gennemfører en rundbane med minimum de i rutebogen opgivne antal omgange, tildes mandskabet den langsomste tid af enten egen køretid på prøven eller den generelt langsomste tid + 60 sek. Ved den generelt langsomste tid forstås langsomste tid blandt de deltagere der har kørt minimum det forudbestemte antal omgange. Skulle løbsledelsen anse den generelt langsomste tid for abnorm, kan løbsledelsen som scratchtid vælge den blandt de fire andre langsomste tider, som de finder mest passende

50. POWER STAGE

I henhold til mesterskabsbestemmelserne.

51. SUPER SPECIAL PRØVE

51.1. KARAKTERISTIKA FOR SUPER SPECIAL PRØVE

51.1.1. Når mere end en bil starter på samme tid, skal banedesignet ved hvert startpunkt være ens. Den samme startprocedure skal gælde for hver bil. Det er tilladt at forskyde startlinjen for bilerne for at udligne prøvens længde fra de forskellige startpositioner.

51.1.2. Det er valgfrit at inkludere af en Super Special prøve i rallyet.

51.2. AFVIKLING AF EN SUPER SPECIAL PRØVE

De specifikke regler for kørsel, startorden og tidsintervaller for en super special prøve er overladt til arrangørens skøn. Disse oplysninger skal dog inkluderes i rallyets tillægsregler.

51.3. SIKKERHED

- 51.3.1. Et system med røde flag, der er indsat af officialer eller røde lys, skal placeres for at signalere deltagerne om at stoppe eller køre langsomt. Artikel 53.5
- 51.3.2. For at øge sikkerheden kan en deltager, der ikke fuldfører hastighedsprøven, af arrangøren, transporteres til slut på prøven eller til et sikkert sted for evakuering.

52. AFBRYDELSE AF EN HASTIGHEDSPRØVE

Når en hastighedsprøve afbrydes eller stoppes af en eller anden grund, vil hvert berørt mandskab af løbslederen blive tildelt en tid, der anses som den mest fair. Dog kan intet mandskab, der alene eller delvis er ansvarlig for at afbrydelsen drage fordel af denne foranstaltning.

53. DELTAGERNES SIKKERHED

53.1. MANDSKABETS UDSTYR

Når en bil er i bevægelse på enhver form for hastighedsprøve, skal mandskabet indtil stop kontrollen bære homologerede styrthjelme, alt krævet sikkerhedstøj og udstyr i overensstemmelse med App. L kapitel III Mandskabets Udstyr som forudsat af fabrikanten og have deres sikkerhedsseler fastspændte. Enhver overtrædelse vil blive straffet af juryen.

53.2. BILENS UDSTYR

53.2.1. Hvis et Tracking System er leveret af arrangøren, skal systemet være let tilgængeligt for føreren og andenkøreren, når de sidder fastspændte i deres sikkerhedsseler.

53.2.2. SOS / OK TEGN

Hvert køretøj skal medbringe et skilt med et rødt "SOS"-tegn og bagpå et grønt "OK"-tegn i størrelsen 42 x 29,7 cm (A3).

53.2.3. Hver bil skal være forsynet med en rød reflekterende trekant.

53.3. HÆNDELSER PÅ EN HASTIGHEDSPRØVE

53.3.1. I tilfælde af en ulykke, hvor presserende lægebehandling kræves, gælder følgende:

- SOS-kontakten på nødkonsollen skal aktiveres så hurtigt som muligt (hvis relevant)
- Når det er muligt, skal det røde "SOS" -skilt straks vises til følgende biler og til enhver helikopter, der forsøger at hjælpe.
- Så hurtigt som muligt skal den røde reflekterende trekant placeres i en iøjnefaldende position på samme side af vejen som bilen mindst 50 meter før bilens position for at advare efterfølgende køre, også selvom bilen er væk fra vejen.

53.3.2. Ethvert mandskab som får det røde "SOS" vist for dem, eller som ser en bil, som har været udsat for en ulykke, og det grønne "OK" skilt ikke er blevet vist, skal omgående og uden undtagelse stoppe for at yde assistance. Alle efterfølgende biler skal også stoppe. Nummer to bil på ulykkesstedet skal fortsætte frem til næste radiopost for at informere. Efterfølgende biler skal sørge for fri passage for redningskøretøjer. Alle mandskaber, der stoppes i henhold til denne procedure, vil blive tildelt en tid i følge Art. 52.

- 53.3.3. I tilfælde af en ulykke, hvor øjeblikkelig medicinsk indgriben ikke er påkrævet, eller hvis en bil stopper af en anden grund på eller ved siden af en hastighedsprøve, enten midlertidigt eller permanent, gælder følgende:
- OK-kontakten på nødkonsollen skal aktiveres inden for et minut (hvis relevant).
 - Det grønne "OK" -skilt skal straks vises til efterfølgende biler og til enhver helikopter forsøger at hjælpe.
 - Hvis mandskabet forlader køretøjet, skal "OK" -skiltet vises, så det er klart synligt for alle efterfølgende mandskaber.
 - Den røde trekant skal placeres i en iøjnefaldende position på samme side af vejen som bilen af en af mandskabet mindst 50 meter før bilens position for at advare om efterfølgende biler, selvom bilen er væk fra vejen.
- 53.3.4. Hvis displayet på nødkonsollen viser SOS, OK eller faresignal, så svarer dette signal til visning af SOS / OK-kortet eller den røde reflekterende trekant.
- 53.3.5. Hvis det uanset grund ikke er muligt at vise "OK" / "SOS"-skiltet i en af ovenstående situationer, kan dette erstattes af et tydeligt og klart forståeligt tegnsprog, der er vist af besætningen uden for bilen:
- en arm og tommelfinger op for at indikere "OK"
 - krydsede arme over hovedet for at indikere "SOS".
- 53.3.6. Ethvert mandskab, der er i stand til det, men ikke overholder ovennævnte regler vil blive indrapporteret af løbslederen til juryen.
- 53.3.7. Rutebogen skal indeholde en side, der beskriver uheldsproceduren.
- 53.3.8. Enhvert mandskab, der udgår, skal rapportere en sådan endelig tilbagetrækning til arrangørerne så hurtigt som muligt, undtagen i tilfælde af force majeure. Enhvert mandskab, der ikke overholder dette, vil blive straffet efter juryens skøn.

53.4. HÆNDELSE PÅ EN HASTIGHEDSPRØVE, der involverer en person, der ikke er en del af mandskabet

Hvis et mandskab er involveret i en ulykke, hvor en udenforstående lider fysisk personskade, skal bilen stoppe øjeblikkeligt, og proceduren i artikel 53.3.1 skal følges.

53.5. BRUG AF RØDT FLAG

53.5.1. Elektronisk Rødt Flag (hvis relevant)

Elektronisk rødt flag vil blive brugt i alle deltagende biler. Når det aktiveres fra rallykontrol, bliver skærmen på nødkonsollen rød og viser meddelelsen "RØDT FLAG". Besætningen skal straks bekræfte det elektroniske røde flag ved at trykke på knappen "GODKEND" og fortsætte som angivet i art. 53.5.3.

53.5.2. Rødt Flag ved radioposter

Det røde flag vises kun for deltagerne efter instruktion fra løbslederen. Flagene kan kun vises ved radio poster markeret i rutebogen og af en official iført en jakke eller vest i den farve, der er beskrevet i tillæg III, artikel 5.2.7, og som er markeret med radiopost symbolet. Flag vises på alle radioposter forud for hændelsen. Der skal være et rødt flag til rådighed på hver radiopost på prøven (placeret med ca. 5 km intervaller). Intet andet flag end det røde flag må vises på noget tidspunkt på en hastighedsprøve.

53.5.3. **Betydning af rødt flag**

Ved passering af et vist rødt flag og / eller modtagelse af et elektronisk rødt flag, uanset hvad der først sker, skal føreren straks reducere hastigheden, opretholde denne reducerede hastighed indtil slutningen af hastighedsprøven og følge instruktionerne fra eventuelle official'er eller redningspersonale. Manglende overholdelse af denne regel medfører en straf efter juryens skøn.

53.5.4. Et mandskab, der får vist rødt flag, vil blive tildelt en fair tid i henhold til Art. 52

53.5.5. Hvis der anvendes forskellige signalanlæg (f.eks. blinkende lys) på en Super Special, skal alle detaljer inkluderes i tillægsreglerne.

53.5.6. Hvis en prøve afbrydes eller stoppes, og mandskaberne skal fortsætte gennem prøven, skal der vises et rødt flag ved starten for at informere kørerne om, hvordan de skal fortsætte.

53.5.7. **Rødt Flag ved rekognoscering**

Under rekognoscering skal der vises et skilt med radiopost-symbolet ved hver radiopost. Dette skilt kan være mindre end det, der bliver brugt i rallyet, men skal være tydeligt synligt for mandskaber, der udfører rekognoscering, for at placeringerne kan noteres.

54. **RE-START EFTER AT VÆRE UDGÅET**

54.1. **GENERELT**

54.1.1. Medmindre andet er anført i tillægsreglerne for rallyet, antages det, at et mandskab, der ikke har gennemført en sektion, re-starter rallyet fra starten af næste sektion, der følger efter et overnatningsophold, medmindre de bekræfter anderledes til løbslederen og udfylder den formular, der findes bagerst i rutebogen (endeligt udgået), og indleverer denne til arrangøren så snart som muligt og, hvis det er muligt, inden offentliggørelsen af startlisten.

54.1.2. Efter at løbslederen er blevet informeret om tilbagetrækningen, skal mandskabet aflevere kontrolkortet. Hvis tilbagetrækningen sker på en hastighedsprøve eller ved en stop kontrol, vil prøvetiden ikke blive noteret, og Art. 54.2 vil blive anvendt.

54.1.3. I tilfælde af overskridelse af den maksimale tilladte forsinkelse i henhold til art. 45 i dette reglement, vil den pågældende deltager have tilladelse til at genstarte efter den næste overnatningspause. Tidsstraffen anvendes efter art. 54.2 fra den TC, hvor den pågældende deltager har overskredet den maksimalt tilladte forsinkelse.

54.1.4. Et hvert mandskab, der udgår på en sektion på rallyets sidste dag, vil ikke blive klassificeret.

54.1.5. Ethvert mandskab, der bevidst udgår med den hensigt at opnå en fordel, vil blive bedømt af juryen, som kan forbyde, at mandskabet starter igen. Juryen kan anvende sanktioner mod den pågældende deltager og / eller mandskab i overensstemmelse med International Sporting Code artikel 11.9.

54.2. STRAFFE

- 54.2.1. For alle mandskaber der genstarter, anvendes en tidsstraf. For hver hastighedsprøve eller Super Special prøve, der er gået glip af, er denne tidsstraf 10 minutter.
- 54.2.2. Denne tidsstraf tillægges den hurtigste tid i klassen for hver mistet prøve, som skal omfatte den prøve eller Super Special prøve, hvor mandskabet er udgået.
- 54.2.3. Skulle tilbagetrækning ske efter den sidste prøve eller Super Special prøve før en overnatningspause, betragtes mandskabet ikke desto mindre som udgået på den sidste hastighedsprøve eller Super Special prøve. Hvis et sådant mandskab har opnået den hurtigste tid i sin gruppe på den sidste prøve, tages dets egen tid i betragtning til anvendelsen af tidsstraffen.

55. REPARATIONER FORUD FOR RE-START

55.1. SERVICEPLADS OG TILLADT TID

Enhver bil, der ikke afslutter et afsnit i overensstemmelse med ovenstående, kan repareres efter deltagerens skøn. Imidlertid skal bilen henvende sig til overnatningspausen før næste afsnit senest 1 time før den planlagte start af den første bil.

55.2. TEKNISK KONTROL AF REPAREREDE BILER

Bilen skal beholde sit originale karosseri, motorblok som plomberet ved teknisk kontrol før rallyet og alle plomberede dele. Deltageren skal være repræsenteret under hele denne genkontrol på et tidspunkt oplyst af arrangørerne.

SERVICE

56. SERVICE – GENERELLE BESTEMMELSER

56.1. UDFØRELSE AF SERVICE

- 56.1.1. Fra den første tidskontrol og fremefter må service på en deltagende bil alene foretages i service områder og som tilladt i henhold til Art. 60 med undtagelse af reparation af udgået køretøj med henblik på restart.
- 56.1.2. Udelukkende med udstyr om bord og uden ekstern fysisk assistance, må mandskabet udføre service på bilen på et hvilket som helst tidspunkt, bortset fra hvor dette er udtrykkeligt forbudt.

56.2. TEAM PERSONALE & SERVICE BEGRÆNSNINGER

- 56.2.1. Tilstedeværelse af team personale eller følgevogne (inklusive helikoptere) er forbudt inden for 1 kilometer af holdets deltagende bil, undtagen:
- I service områder og fjernservice zoner
 - I tanknings zoner
 - I dækmonterings zoner
 - For et team medlem pr bil i officielle bilvask områder
 - Hvor det er tilladt ved bulletin
 - På hastighedsprøver (fra det gule skilt i begyndelsen af kontrolzonen og til stop skilt ved afslutningen på hastighedsprøven).
 - Medens køretøjerne befinder sig i en media zone.
 - Når de deltagende biler følger ruten som foreskrevet i rutebogen skal anvende den samme vej på samme tid som team personalet, forudsat at de ikke stopper det samme sted på samme tid.
- 56.2.2. a) Modtagelse af mad, drikke, beklædning og information (data kort, rutebog o.l.) til eller fra mandskabet er tilladt, når mandskabet er:
- i dækmonterings zoner kun fra det personale, der er autoriseret hertil
 - i service områder, fjernserviceområder og regrupperingszoner eller, når bilen er i en media zone.
- b) Når en regruppering er placeret tæt på serviceområdet, og mens mandskabet venter på at checke ind ved afslutningen på en transportetape, må mandskabet få adgang til deres servicepladser efter at have opfyldt deres medieforpligtelser.
- 56.2.3. Hvis en bil ikke er i stand til at blive genstartet og kørt ud ved egen kraft fra Parc Fermé til serviceområdet inden service, har officials / officialer og / eller teampersonale tilladelse til at skubbe eller trække bilen til sin tildelte serviceplads.

57. SERVICEOMRÅDER

57.1. GENERELT

Under hele rallyet skal der være en hoved-serviceplads. Arrangøreren kan dog indsende begrundet ansøgning til DASU om flytning under et rally. Hver deltager er ansvarlig for at beskytte sin serviceplads med et underlag.

57.2. SERVICE PARK TIDSPLAN

Tidsplanen for hver bil i service området vil være som i henhold til tidsplanen med følgende forslag:

- 57.2.1. 15 minutters service før første hastighedsprøve der efterfølger et natophold. Teknisk kontrol kan udføres i Parc Fermé området.
- 57.2.2. 30 minutter mellem 2 grupper af hastighedsprøver. Efterfulgt af en 3-minutters teknisk zone, som kan være indeholdt i en regruppering.

57.2.3. 45 minutter ved afslutningen på hver sektion før en overnatningspause. 10 minutters teknisk kontrol kan udføres i Parc Fermé området.

57.2.4. 10 minutter før mål. Efterfulgt af en 10 minutters teknisk zone.

57.3. SERVICE PARK AFMÆRKNING

Service parker er angivet på rally ruten med en tidskontrol ved ankomst og afgang (25 m afstand som angivet i Appendix I skal reduceres til 5 m).

57.4. HASTIGHED I SERVICE OMRÅDET

Hastighed for køretøjer i serviceområdet må ikke overstige 30 km/t eller mindre, såfremt det er specificeret i tillægsreglere. Manglende overholdelse af denne hastighedsgrænse skal resultere i en straf tildelt efter løbslederens skøn.

57.5. EKSTERN HJÆLP

I serviceområdet er det tilladt for officials og eller team personale at trække, transportere eller skubbe en bil.

57.6. LAYOUT AF SERVICEOMRÅDER

57.6.1. Inden for serviceområdet skal arrangøren stille et område til rådighed for hvert team (angivet med længde, bredde og placering). Alle team køretøjer skal parkeres inden for eget område. Sådanne biler skal bære serviceskilte.

57.6.2. Alle køretøjer som ikke kan være i det tildelte område skal parkere i et nærliggende område med adgang til fods til serviceområdet. Disse køretøjer skal bære Auxiliary plader.

57.7. YDERLIGERE KRAV FOR SUPPORT MESTERSKABER

Kun for WRC

58. TØMNING AF TANK OG / ELLER TANKNING I SERVICE OMRÅDET

Når det er nødvendigt som en del af service at skifte en brændstoftank, brændstofpumpe, brændstoffilter eller enhver anden del af brændstofsystemet, er tømning og / eller genopfyldning tilladt i en service park, forudsat at

- Arrangøren har kendskab til at arbejdet foretages.
- Ildslukker med operatør på stand-by på deltagerens foranstaltning.
- Intet andet arbejde udføres på bilen samtidig med at brændstofsystemet er åbent eller at der foregår tømning og / eller tankning.
- At der etableres en passende sikkerhedsafgrænsning omkring bilen.
- Der alene tankes brændstof nok til at nå næste tankningszone.

59. FLEXISERVICE

59.1. GENERELT

Fleksibel service på 45 minutter skal gøre det muligt at flytte de deltagende biler fra et parc fermé til en tilstødende serviceplads med fælles indgangs- og udgangstidskontrol. Eventuelle variationer skal offentliggøres i tillægsreglerne. Tekniske kontroller, der varer 10 minutter, skal medtages i parc fermé inden flexi-service og før overnatningspausen.

Operationsvinduet med flexi-servicetid, der starter fra ankomsten af den første bil til parc fermé, overlades til arrangøren, men skal offentliggøres i rallyplanen. .

59.2. UDFØRSEL AF FLEXI-SERVICE OG TIDSPLANER

59.2.1. Til drift af 45'-flexi-service vil mandskabet komme ind i parc fermé. Hvis en bil ikke er i stand til at blive genstartet og kørt ved egen kraft fra Parc Fermé til serviceområdet inden flexi-service, har officialer og / eller teampersonale tilladelse til at skubbe eller bugsere bilen til dens dedikerede serviceplads.

59.2.2. Mandskabet kan derefter enten gå ind i serviceområdet eller efterlade deres bil i parc fermé.

59.2.3. Den deltagende bil må kun køres af en autoriseret repræsentant for deltageren og kun en gang fra parc fermé til servicepladsen og omvendt under overholdelse af alle formaliteterne ved præsentation af kontrolkort og dertil knyttede sanktioner.

59.2.4. Den deltagende bil kan returneres til parc fermé, inden de 45 minutter er gået uden straf.

59.2.5. Operationsvinduet med flexi-servicetid overlades til arrangøren, men skal angives i rallyplanen. Se RRSR-tillæg II, artikel 4.5.

60. FJERNSERVICE ZONER (RSZ)

60.1. GENERELT

Der kan oprettes eksterne servicezoner, der:

- Defineres af en tidskontrol ved deres indgang og udgang.
- Ikke må overstige 15 minutters varighed for en bil.
- Tillade udskiftning af dæk, der leveres fra et servicekøretøj, og enhver service som beskrevet i disse RSZ-regler.
- En teknisk zone på 3 minutter kan etableres forud for indgangstidskontrollen.
- Et dækmærkningsområde kan etableres efter udgangstidskontrollen.
- Tillader kun autoriseret teampersonale som under disse RSZ regler, rally embedsmænd og medier med passende gennemløb.
- For at øge salgsfremmende værdi opfordres arrangørerne at oprette RSZ'er i byer eller befolkningscentre.

60.2. ANTAL TEAMPERSONALE

60.2.1. I en fjernservicezone må følgende arbejde på deres bil (er):

- For en bil, mandskabet plus op til 4 teampersonale. Dette personale skal være det samme, mens bilen er i zonen.
- For deltagere med prioriterede chauffører eller deltagere med flere mandskaber, mandskabet plus op til 4 teampersonale pr. bil. Dette teampersonale kan udveksles mellem bilerne inden for zonen.

60.2.2. Zonerne skal planlægges, så det samme teampersonale kan deltage i disse zoner og servicepladsen, når man følger en anbefalet rute. Genopfyldning af drikkebeholdere betragtes ikke som arbejde på en bil.

60.2.3. Intet andet teampersonale end dem, der er tilladt i henhold til Art. 60.2.1 / 60.2.2 / 60.3.3 may be in the zone.

60.3. TILLADT UDSTYR OG VÆRKTØJ

60.3.1. Mens under ophold i en fjernservicezone, er følgende tilladt:

- Brug af donkrafte, chassisstativer, ramper, hjulnøglerkruenøgle, momentnøgler, håndværktøj og almindeligt vand
- Brug af udstyr eller dele og værktøjer, der transporteres ombord på den deltagende bil
- Brug af batteridrevet værktøj inklusive nødvendig belysning
- Påfyldning af almindeligt vand til de af bilens systemer, for hvilke en fyldeanordning kan anvendes.
- Brug af bremserns og rengøringsudstyr / -materiale.

60.3.2. Underlag skal anvendes

60.3.3. Det er tilladt at forbinde en bil med et kabel til en computer, der er placeret inden for fjernserviceområdet og betjenes af en ekstra person (udover de tilladte 4 teampersonaler). Denne person må ikke røre ved bilen eller nogen anden dele, der skal monteres i rallybilen.

60.3.4. Montering af ekstra lys på eller inde i bilen er tilladt i fjernservicezoner. Det ekstra lys, dæk og det nødvendige værktøj, der passer til hertil, kan transporteres til RSZ i en servicebil.

60.3.5. Alt udstyr eller dele fra bilen kan efterlades i RSZ og fjernes efter bilens afgang.

60.4. FJERNSERVICEZONER ADGANGSTEGN FOR KØRETØJER

Ét køretøjskort pr. deltagende bil udstedes af arrangøren til transport af teampersonale og kvalificeret udstyr og værktøj til RSZ.

60.5. DÆKMONTERINGSZONE (TFZ)

Ved hver dækmonteringszone:

- Der skal defineres en tidskontrol ved dens indgang og udgang.
- Opholdstiden i TFZ er 15 minutter.
- Intet arbejde er tilladt inden for den afmærkede zone, bortset fra at mandskabet alene kan skifte hjul, og kun ved hjælp af udstyr, der transporteres ombord på den deltagende bil. En ekstra donkraft kan medbringes af et teammedlem.
- De ekstra dæk, der skal bruges, kan imidlertid transporteres til zonen i en servicebil og forberedes af teammedlemmer til montering på rallybilen.
- Et teampersonale kan være til stede i zonen til udskiftning af dæk og som tilladt i Art. 13.8.
- Det er obligatorisk for alle biler at passere dækmonteringszonen og stoppe ved dækmærkningszonen, selvom hjul ikke skiftes.
- Et hjul / dækmærkning og stregkodelæsezone, hvor hver bil skal stoppe, etableres ved udgangen af hver dækmonteringszone.
- Transport af dæk til TFZ vil blive specificeret i tillægsreglerne for hvert rally.

BRÆNDSTOF - TANKNING

61. TANKNING OG PROCEDURER

61.1. BELIGGENHED

61.1.1. Bortset fra det, der er specificeret for udskiftning af brændstoftank, må mandskaberne kun tanke i de udpegede brændstofzoner (RZ) eller på kommercielle tankstationer, der er vist i rutebogen som angivet af arrangøren i tillægsreglerne og i rutebogen.

- Påfyldningszoner kan være placeret ved:
 - udgangen af serviceområder
 - udgangen af fjernservicezoner
 - fjerntliggende placeringer på rallyruten.

61.1.2. Enhver tankningszone skal fremgå af rutebogen. Der må ikke planlægges mere end tre forskellige RZ'er mellem to overnatningspauser, hvoraf den ene er i Servicepladsen. Af sikkerhedsmæssige årsager opfordres arrangøren til så vidt muligt til at tilpasse længden af sektionerne for at undgå at bruge fjern tankningszoner på rallyruten. DASU kan anmode om ændring af en rute inklusive uberettigede fjernopfyldningszoner.

61.1.3. Indgang / udgang af tankningszoner skal markeres med et skilt med en blå dunk eller pumpesymbol undtagen ved kommercielle påfyldningsstationer.

61.1.4. Tilstedeværelsen af ildslukningsudstyr og / eller passende sikkerhedsforanstaltninger påkræves af arrangøren i enhver tankningszone (ikke relevant på kommercielle tankstationer).

- 61.1.5. Hvis der ikke er nogen tankstationer på rallyruten, kan arrangøren foranledige distribution af brændstof i overensstemmelse med tillæg J til mandskaberne via et centraliseret system. Sådanne tanksningspunkter skal respektere alle de samme sikkerhedsforhold som for tankningzoner.

61.2. PROCEDURE I TANKNINGZONE (RZ)

- 61.2.1. Kun handlinger i tankningszonen, som er forbundet med selve tankningen af det pågældede køretøj, er tilladt.
- 61.2.2. I alle tankningszoner er gældende en hastighedsbegrænsning på 5 km / t.
- 61.2.3. Det relevante personale skal bære tøj, der giver tilstrækkelig beskyttelse mod brand.
- 61.2.4. Brændstofleverandøren eller arrangøren, hvem der end er ansvarlig for at drive tankningszonen, er ansvarlig for at beskytte jorden med en miljømåtte, der skal bestå af en absorberende øvre del og en uigennemtrængelig nedre del. Det skal beskrives i tillægsreglerne hvis dette ansvar føres over på deltagerne.
- 61.2.5. Ansvar for tankning påhviler deltagerne.
- 61.2.6. Motorer skal være slukket under hele tankningen.
- 61.2.7. Det anbefales, at mandskabet forbliver uden for bilen under hele tankningen; forbliver de inde, skal deres sikkerhedsseler være åbne.
- 61.2.8. Kun med henblik på at hjælpe med tankningsproceduren for deres bil, kan to teammedlemmer for hvert mandskab få adgang til RZ.
- 61.2.9. En bil kan skubbes ud af RZ af mandskabet, de to teammedlemmer og / eller officials / officials uden at blive pålagt en straf.

61.3. PROCEDURE VED KOMMERIELLE TANKSTATIONER

- 61.3.1. Købere kan bruge kommercielt tilgængeligt pumpebrændstof fra pumper på kommercielle tankstationer eller fra organisatorens distributionssteder, der er markeret i rutebogen. Dette brændstof skal leveres direkte i tanken på den deltagende bil.
- 61.3.2. Mandskabet må kun bruge udstyret om bord og kun pumperne uden ekstern fysisk hjælp.
- 61.3.3. Biler, der kun er udstyret med FIA-specificerede brændstofkoblinger og bruger brændstof fra kommercielle tankstationer, skal transportere adapteren i bilen og vise den ved teknisk kontrol.

62. ANVENDELSE AF BRÆNDSTOF

Se de relevante mesterskabsregler for dette reglement. Al type brændstof skal være i overensstemmelse med Tillæg J Art. 252.9.

PARC FERMÉ

63. REGLER FOR PARC FERMÉ

63.1. ANVENDELSE

Biler er underlagt Parc fermé reglerne:

- 63.1.1. Fra det øjeblik de kører ind i et regrupperings område til de forlader det.
- 63.1.2. Fra det øjeblik de kører ind i og/eller tjekker ind i en kontrolzone og indtil de forlader den.
- 63.1.3. Fra det øjeblik de når målet på det konkurrencemæssige element på løbet og indtil juryen har godkendt åbning af Parc Fermé.

63.2. PERSONER TILLADT I PARC FERME

- 63.2.1. Så snart de har parkeret deres bil i Parc Fermé, skal mandskabet stoppe motoren og forlade Parc fermé området. Ingen, bortset fra officials med en særlig funktion er tilladt i parc fermé.
- 63.2.2. Mandskabet må gå ind i Parc Fermé 10 minutter før deres starttidspunkt.

63.3. SKUBBE EN BIL I PARC FERME

Kun officials i tjeneste og / eller medlemmerne af mandskabet må skubbe en bil inde i en Parc Fermé området.

63.4. BIL OVERTRÆK

Det er ikke tilladt at anvende overtræk.

63.5. REPARATIONER I PARC FERME

- 63.5.1. Hvis teknisk kontrol finder, at en bil er blevet tilstrækkelig defekt til at sikkerheden kan blive berørt, kan bilen med tilladelse fra Teknisk delegeret / chefen for teknisk kontrol og i overværelse af en teknisk kontrol person repareres i Parc Fermé. Et team medlem må reparere eller udskifte godkendt sikkerhedsudstyr under overensstemmelse med Tillæg J, som er opført på en teknisk liste og monteret på bilen (f.eks sikkerhedssele, ildslukker m.v.).
- 63.5.2. Med løbslederens forudgående samtykke og under tilsyn af en godkendt official eller teknisk kontrol, må mandskabet og op til 3 teammedlemmer skifte en eller flere ruder.
- 63.5.3. Hvis den tid der medgår til gennemførelse af ovennævnte reparationer resulterer i en forsinkelse ud over det oprindeligt planlagte starttidspunkt, vil mandskabet blive givet en ny starttid fra afslutningen af reparationen, for hvilken der straffes for forsinkelse med 1 minut pr minut eller del af et minut, men som ikke må overstige maksimal tilladt forsinkelse som angivet under de relevante bestemmelser.

63.6. AKTIVERING AF BRÆNDSTOF CUT OFF SYSTEM (Kun for WRC)

63.7. PARC FERME EFTER MÅL PÅ RALLYET

Det er kun tilladt at fjerne tracking systemer og on-board kameraer, som er leveret af promotoren eller arrangøren i Parc Fermé efter aftale med den teknisk delegerede / Teknisk Kontrol Chef og under overvågning af en official.

RESULTATER & ADMINISTRATIVE KRAV EFTER LØBET

64. RESULTATER

64.1. UDREGNING AF RESULTAT

Resultatet udregnes ved sammenlægning af tiderne for alle hastighedsprøver og alle straffe opnået på ruten og alle andre straffe udtrykt i tid.

64.2. OFFENTLIGGØRELSE AF RESULTAT

Under løbet skal resultater offentliggøres således:

- 64.2.1. Uofficielle resultater: Resultater distribueret af arrangøren i løbet af et afsnit.
- 64.2.2. Delvis uofficielle resultater: Resultater offentliggjort ved afslutningen af et afsnit.
- 64.2.3. Foreløbigt resultat: Resultat offentliggjort af arrangøren ved afslutningen på rallyet.
- 64.2.4. Officielt resultat: Resultat godkendt af juryen.
- 64.2.5. I tilfælde af at offentliggørelse af en startliste og/eller det foreløbige resultat bliver forsinket, skal et nyt tidspunkt oplyses af løbslederen på den officielle opslagstavle.

64.3. DØDT LØB I ET AFSNIT ELLER ET MESTERSKABSLØB

- 64.3.1. I tilfælde af dødt løb i et afsnit vil den kører, som har den bedste tid på den første hastighedsprøve, som ikke er en Super Special blive udråbt vinder. Hvis dette ikke er tilstrækkeligt, så skal tiden for den anden, tredje, fjerde osv. hastighedsprøve tages i betragtning.
- 64.3.2. I tilfælde af dødt løb i et rally vil den kører, som har den bedste tid på den første hastighedsprøve, som ikke er en Super Special blive udråbt vinder. Hvis dette ikke er tilstrækkeligt, så skal tiden for den anden, tredje, fjerde osv. hastighedsprøve tages i betragtning. Dette princip kan anvendes på hvilket som helst tidspunkt under rallyet.

64.4. FAIR OG UPARTISK (MEDIE)DÆKNING

Arrangøren af et rally skal sørge for, at enhver udsendelse af dækningen er retfærdig og upartisk, og at den ikke repræsenterer forkerte resultater af rallyet.

64.5. PROMOVERING AF RESULTATER

Det er forbudt at offentliggøre nogen form for reklame, der reklamerer for resultatet af et individuelt afsnit af en rally. Deltagere kan dog henvise i mediefrigivelser til at "vinde" et afsnit, forudsat at det ikke er nogen implikation for, at resultatet vedrører hele rallyet.

65. PROTESTER OG APPELLER

65.1. INDGIVELSE AF EN PROTEST ELLER APPEL

Alle protester og/eller appeller skal indgives i overensstemmelse med Art. 13 og 15 i International Sporting Code og, hvor det er muligt, i overensstemmelse med FIA's juridiske og disciplinære regler.

Protest imod	Frist
Anmeldelsens gyldighed. Anmelder eller kørerens ret til at deltage. Konkurrencens opgivne længde.	Senest 2 timer efter teknisk kontrols afslutning. Men dog udløber fristen tidligst 2 timer efter det i programmet angivne tidspunkt.
Bulletiner udsendt før arrangementets start.	Senest 1 time før arrangementets start
Teknisk kontrols beslutning, vejning eller støjmåling.	Straks efter meddelelsen
Fejl i løbet. En anden deltagers bil.	Dansk bestemmelse: Senest 30 min efter den protesterendes ankomst til mål.
Resultatlisten	Dansk bestemmelse: Senest 30 min. efter offentliggørelse af resultatlisten.

65.2. PROTEST GEBYR

Protest gebyret er jf. Adm. Cir. H4 DKK 750,-

65.3. DEPOSITUM

Hvis en protest kræver demontering og samling af en klart defineret del af bilen skal der erlægges et yderligere depositum, som skal være angivet i tillægsreglerne, eller som fastsættes af juryen på forslag fra DASU teknisk delegeret eller chefen for teknisk kontrol. Dette depositum skal betales kontant eller ved bankoverørsel til arrangøren inden en time, ellers vil protesten blive afvist.

65.4. UDGIFTER

65.4.1. Udgifter i forbindelse med arbejde på og transport af bilen skal afholdes af den protesterende, hvis protesten underkendes, eller af deltageren mod hvem protesten er indgivet, hvis den godtages.

65.4.2. Hvis protesten underkendes, og hvis udgifterne i forbindelse med protesten (undersøgelse, transport osv.) er højere end det indbetalte depositum, skal forskellen betales af den protesterende. Omvendt, hvis udgifterne er mindre, skal forskellen tilbagebetales.

65.5. APPEL

Tillægsreglerne skal indeholde oplysninger om nationale appelgebyrer og deposita.

66. PRÆMIEOVERRÆKKELSE

66.1. PODIUM CEREMONI

Konkurrence elementet i et rally slutter ved tidskontrollen "ankomst mål".

66.2. PRÆMIERING

Præmiering sker i henhold til tillægsreglerne.