

# Reglement 4.3

## Pålidelighedsløb og Historisk Regularity Rally

4.300 GENERELT.....	2
4.301 DELTAGERE.....	2
4.302 BILER.....	2
4.303 KLASSER .....	3
4.304 LØBSRUTEN .....	4
4.305 P-ETAPER (PÅLIDELIGHEDSETAPER).....	4
4.306 T-ETAPER (TULIPANETAPER) .....	5
4.307 S-ETAPER (SEKUNDETAPER) .....	5
4.308 F-ETAPER (FØRERPRØVER) OG A-ETAPER (ANDRE ETAPER).....	6
4.309 RUTEBOG.....	7
4.310 KORT .....	8
4.311 PILE OG PUNKTER PÅ KORT.....	9
4.312 TULIPANER .....	9
4.313 KONTROLSTEDER.....	10
4.314 KONTROLKORT .....	11
4.315 OPGIVEN TIDSKONTROL .....	12
4.316 HEMMELIG TIDSKONTROL.....	13
REGULARITY RALLY .....	13
PÅLIDELIGHEDSLØB .....	13
4.317 HEMMELIG RUTEKONTROL .....	14
4.318 HASTIGHEDSKONTROL .....	14
4.319 HASTIGHEDSBEGRÆNSNING.....	15
4.320 KONTRAORDRE.....	15
4.321 TEKNISK KONTROL .....	16
4.322 BEDØMMELSE.....	17
4.323 RESPITTID .....	18
4.324 RESULTATLISTE.....	19
4.325 TIDTAGNING .....	19

### **4.300 GENERELT**

#### **A.**

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

#### **B.**

Pålidelighedsløb og historisk regularity rally udarbejdes og afvikles med nærværende regelsæt som ramme.

### **4.301 DELTAGERE**

#### **A.**

Et mandskab består af kører (chauffør) og 2. kører (observatør).

Udover disse må der ikke være andre personer med i bilen, med mindre løbsledelsens tilladelse foreligger.

### **4.302 BILER**

#### **A.**

Tilladte biler er alene biler, der stemmer overens med færdselsreglerne i det land hvori bilen er indregistreret, samt stemmer overens med bilens registreringsattest.

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

#### **B.**

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

- Almindelige eller digitale ure.
- Almindelige eller digitale stopure.
- Mekaniske eller digitale triptællere.

I alle andre klasser er der frit udstyrsvalg, herunder elektronisk køretidstabel, speedpiloter, øvrigt elektronisk udstyr, GPS og lignende.

Deltagerne i eliteklassen er selv ansvarlig for at medbragt materiel omfattet af foregående afsnit bliver plomberet/fjernet inden start således, at det ikke kan anvendes under løbet.

#### **C.**

I køretøjet skal der medbringes:

- Registreringsattest (original eller kopi).
- Advarselstrekant.
- Førstehjælpskasse/taske.

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

**D.**

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

**4.303 KLASSER****A.**

I historisk regularity rally er der mulighed for at oprette følgende klasser:

- Ekspertklassen
- Eliteklassen
- Sportsklassen
- Touringklassen
- Begynderklassen
- Turistklassen

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

Begynderklassen er for helt nye i sporten. I begynderklassen kan man maksimalt deltage i 3 løb i DASU Classic regi, hvorefter mandskabet automatisk rykkes op i Touringklassen.

Reglerne for klassificering af deltagere med erfaring fra sporten fastsættes af vejsportsudvalget.

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

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

**B.**

I pålidelighedsløb er klasseinddelingen frit.

Klasseinddelingen kan eksempelvis foretages på følgende grundlag:

- Løbsruter med forskellige længder.
- Løbsruter af samme længde med forskellige sværhedsgrader.
- Løbsruter med eller uden S-etaper.
- Løbsruter som er kombineret af forskellene, som er nævnt ovenfor.
- Inddeling som beskrevet i reglement 4.1. afsnit 4.100

**C.**

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

**D.**

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

#### **4.304 LØBSRUTEN**

##### **A.**

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

##### **B.**

Der kan forekomme følgende typer af etaper:

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

##### **C.**

I Historisk regularity rally i DASU Classic regi skal minimum 50% af løbslængden udgøres af S-etaper, og der skal være en jævn fordeling henover hele løbsdagen.

##### **D.**

Forud for tilrettelæggelse og afvikling af et hvert historisk regularity rally er det et krav, at der etableres en tripkontrol med en længde på minimum 3.000 m og maksimum 5.000 m. Tripkontrollen skal kun have et startpunkt og et slutpunkt – ingen mellempunkter. Tripkontrollen skal kun anlægges i én retning, og etableres på veje med begrænset trafik, uden rundkørsler og lignende.

##### **E.**

Det skal fremgå af tillægsreglerne hvilke typer af etaper, der anvendes, såfremt der i et givet løb benyttes andet end S- etaper og P-etaper.

##### **F.**

Der skal indlægges minimum 3 pauser på minimum 10 minutter med adgang til toilet pr. løbsdag, når den samlede løbslængde overstiger 190 km.

##### **G.**

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

##### **H.**

Deltagerne skal gennemkøre hele løbsruten.

##### **I.**

Historisk regularity rally i DASU Classic regi skal afvikles på veje af god kvalitet. Sekundetaper afvikles kun på asfaltveje.

#### **4.305 P-ETAPER (PÅLIDELIGHEDSETAPER)**

##### **A.**

En P-etape i et historisk regularity rally er en etape, hvor løbsruten beskrives ved kort.

**B.**

En P-etape i et pålidelighedsløb er en etape, hvor løbsruten beskrives ved rubrikkort kombineret med tulipaner og kortudklip med indtegnede punkter.

**C.**

På P-etaper må der ikke kræves større nøjagtighed end hvad der svarer til 1/1.000 af målestoksforholdet i alle retninger. Eksempelvis 50 m på et kort i målestok 1:50.000.

**D.**

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

**E.**

Tidtagningen ved OTK foregår i timer og minutter.

**4.306 T-ETAPER (TULIPANETAPER)****A.**

En T-etape er en etape, hvor løbsruten beskrives ved tulipaner. Formatet herfor fastsættes af Vejsportsudvalget.

**B.**

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

**C.**

Tidtagningen ved OTK foregår i timer og minutter.

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

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

**B.**

En S-etape starter ved et præcist og entydigt definerbart selvstartspunkt beskrevet i rutebogen med tekst og et vellignende foto taget i kørselsretningen. Selvstartspunktet kan også angives med en markering i terrænet for at tydeliggøre placeringen af punktet. Denne markering kan dog ikke erstatte tekstangivelse og foto, da markeringen kan udsættes for sabotage. Selvstartspunktet kan være den foregående OTK.

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

**C.**

S-etaper køres med gennemsnitshastigheder mellem 20 - 50 km/t. Gennemsnitshastigheden for en S-etape kan være en anden end gennemsnitshastigheden på den etape, som S-etaper er en del af.

Den angivne gennemsnitshastighed på S-etapen skal anvendes fra selvstartspunktet til slutningen af den afstand, der er opgivet i rutebogen, undtagen hvis S-etapen er en del af en T-etape med skiftende gennemsnitshastigheder, jf. punkt 4.306.B.

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

**D.**

Går en strækning fra slutpunktet på en sekundetape til selvstartpunktet for den næste sekundetape gennem bymæssig bebyggelse, skal køretiden for denne strækning beregnes ud fra en gennemsnitshastighed på max. 30 km/t.

**E.**

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

Tiden kalkuleres altid fra selvstartspunkt til den næste hemmelige tidskontrol.

**F.**

Tidtagningen ved hemmelige tidskontroller foregår i minutter og sekunder (rundet ned) ved manuelle kontroller og i minutter, sekunder og 1/10 sekunder (rundet ned) ved elektroniske kontroller.

**G.**

Hemmelige tidskontroller må ikke forekomme i byzoner eller i en afstand på mindst 1.000 meter uden for byzoneskiltets udløb på en gennemgående sekundetape. Dette gælder også i en afstand af 500 meter efter lyskryds – fuldt stop – jernbaneoverkørsler - selvstartpunkter eller anden form for vigepligt. På sekundetaper afviklet på afspærrede eller lukkede områder må hemmelige tidskontroller dog forekomme efter 200 m.

**H.**

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

**I.**

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

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

**J.**

Tidtagningen ved OTK foregår i timer og minutter.

**4.308 F-ETAPER (FØRERPRØVER) OG A-ETAPER (ANDRE ETAPER)****A.**

Førerprøver er en kort etape, der afspejler kørefærdigheder og samarbejde hos mandskabet, hvor der skal manøvreres efter en tegning/skitse. En førerprøve kan

udelukkende foregå på områder afspærret for anden trafik, og den skal gennemkøres inden for en maksimal køretid angivet i minutter og sekunder.

**B.**

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

**C.**

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

**D.**

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

**E.**

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

**F.**

En A-etape er en etape, som ikke opfylder bestemmelserne i pkt. 4.305, 4.306, 4.307 eller 4.308 A til 4.308 E.

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

**G.**

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

**4.309 RUTEBOG****A.**

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

**B.**

De enkelte sider i rutebogen skal mindst indeholde følgende oplysninger:

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

**C.**

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

**4.310 KORT****A.**

I rutebogen til historisk regularity rally anvendes primært nyere kort i målestoksforhold 1:50.000, 1:100.000 og 1:200.000. Der kan indsættes kort i andre målestoksforhold for at tydeliggøre ruten.

**B.**

I rutebogen til pålidelighedsløb anvendes der rubrikkort af nyere kort i målestoksforhold 1:50.000, 1:100.000 og 1:200.000.

I pålidelighedsløb anvendes der kortudklip med indtegnede punkter af kort i målestoksforhold 1:5.000, 1:10.000, 1:20.000 og 1:25.000.

**C.**

Det er tilladt at opfotografere kort:

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

Originalt målestoksforhold kan angives i parentes.

**D.**

Kort er altid anbragt med retningen nord opad.

**E.**

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

**F.**

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

**G.**

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

**H.**

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

**I.**

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



#### **4.311 PILE OG PUNKTER PÅ KORT**

##### **A.**

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

Tallene, der angiver rækkefølgen af punkter/pile skal være indrammet af en firkant/cirkel og angivet på hvid baggrund.

##### **B.**

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

##### **C.**

Et punkt eller en ring om det indtegnede punkt angiver, at punktet skal tilkøres ad nærmeste vej.

En hestesko om det indtegnede punkt angiver, at punktet skal tilkøres ad nærmeste vej, der fører gennem hesteskoens åbning. Undervejs til punktet må hesteskoen ikke berøres.

##### **D.**

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

##### **E.**

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

#### **4.312 TULIPANER**

##### **A.**

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

##### **B.**

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

##### **C.**

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

##### **D.**

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

### 4.313 KONTROLSTEDER

#### A.

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

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

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

OTK, HTK, HRK og HK kan registreres via elektronisk registrering.

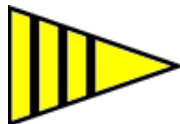
På private områder kan der opsættes skilte med:

- forbud
- påbud
- vejledning

Skiltene kan supplere, men ikke erstatte en køreordre.

#### AFMÆRKNING BETEGNELSE

##### Al indkørsel forbudt



Forbyder al indkørsel

##### Fuldt stop

Påbud om fuldt stop



##### Terrænpil

Tydeliggør løbsruten (kun vejledende)



#### B.

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

#### C.

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

**D.**

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

**4.314 KONTROLKORT****A.**

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

**B.**

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

**C.**

Kontrolkortets rubrikker skal udfyldes fortløbende.

**D.**

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

**E.**

Ved korrekt opstillet kontrolmarkering, men manglende:

- stempel
- bogstav
- kontrolmandskab

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

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

**F.**

Kontrolstedet kan kun slettes som tællende ved opslag, der oplyser om årsagen. Opslagene skal samtidig udsendes til deltagerne sammen med resultatlisterne for løbet.

**G.**

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

**H.**

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

**I.**

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

**J.**

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

**K.**

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

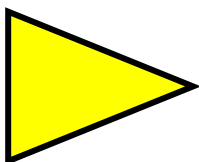
**L.**

Elektronisk registrering er en del af kontrolkortet.

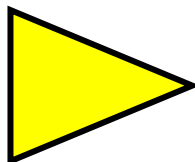
**4.315 OPGIVEN TIDSKONTROL****A.**

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

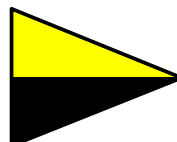
En OTK er altid bemanded eller registreres elektronisk.



(Skilt H og evt. V)  
Kontrolzone



(Skilt H og evt. V)  
Kontrolstedet

**B.**

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

**C.**

Ankomsttiden til en OTK er senest det tidspunkt, hvor mandskabet overrækker kontrolkortet til kontrolmandskabet eller der sker tidsregistrering ved passage af kontrolskilt med elektronisk tidtagning.

Såfremt et mandskab passerer varslingskiltet tidligere end 2 min før mandskabets ønskede ankomsttid, regnes det aktuelle passagetidspunkt som ankomsttid.

Det er tilladt at standse før varslingskiltet og afvente idealtid.

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

**D.**

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

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

#### 4.316 HEMMELIG TIDSKONTROL

##### REGULARITY RALLY

###### A.

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

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

###### B.

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

###### C.

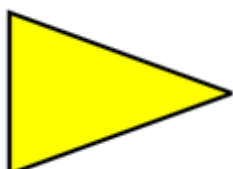
Efter passage af HTK er omkørsel for notering/afstempling af manglende kontroller tilladt. Ved omkørsel er første passage gældende med hensyn til tidsberegningen.

##### PÅLIDELIGHEDSLØB

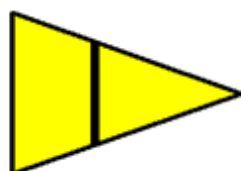
###### D.

En HTK har til formål at kontrollere at den angivne gennemsnitshastighed overholdes.

En HTK er altid bemanded.



(Skilt V)



(Skilt H)

Kontrolstedet

###### E.

Ankomsttiden ved HTK er det tidspunkt, hvor bilen passerer kontrolskiltene. En HTK skal ufortøvet tilkøres og kontrolkort øjeblikkelig overrækkes for tidsnotat. Overtrædelse medfører udelukkelse, samt indberetning til Vejsportsudvalget.

###### F.

Afgang fra HTK sker i den rækkefølge hvormed deltagerne ankommer, og med min. 1 minuts mellemrum. Afgangstid må ikke være samme minut som ankomsttid.

Afgangstiden påføres af kontrolmandskabet.

**G.**

Efter henvendelse til HTK er omkørsel for notering/afstempling af manglende kontroller tilladt. HTKén skal derefter tilkøres i korrekt rækkefølge.

Første henvendelse er gældende med hensyn til tidsberegningen.

**H.**

Kontrolstedet, HTK, kan være opsat uden skiltning.

Kontrolmandskabet foretager tidtagningen efter deltagerens startnumre når deltagerne passerer kontrolstedet.

Deltagerne skal ikke standse ved kontrolstedet.

**I.**

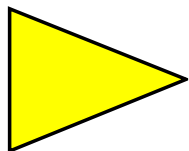
Når tidtagning foretages i minutter, skal en HTK placeres mellem det 10. og det 50. sekund.

**4.317 HEMMELIG RUTEKONTROL****A.**

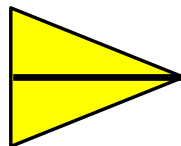
En HRK har til formål at kontrollere om deltagerne følger løbsruten. En HRK kan være bemanded eller ubemanded.

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

Kontrollen kan registres elektronisk. Her vil der ikke være opsat skilte.



(Skilt V)



(Skilt H)

Kontrolstedet

**B.**

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

**4.318 HASTIGHEDSKONTROL****A.**

En HK har til formål at værne om vejsportens omdømme ved at kontrollere over en strækning på minimum 100 m at gældende hastighedsbegrænsninger i bymæssig bebyggelse ikke overskrides, og kontrollere at en for løbet generel gennemsnitshastighed på 60 km/t ikke overskrides.

En evt. anden gennemsnitshastighed for løbet skal være angivet i tillægsregler og slutinstruktion.

En HK er ikke skiltet og enten bemandedet eller registreret elektronisk.

**B.**

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

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

**C.**

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

**D.**

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

**E.**

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

**F.**

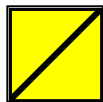
HK kan ikke forekomme på transportetaper.

#### 4.319 HASTIGHEDSBEGRÆNSNING

**A.**

Hastighedsbegrænsninger kan meddeles deltagerne ved skiltning i terræn.

Færdselslovens hastighedsbegrænsninger gælder altid.



(Skilt V)

(Skilt H)

(Skilt H eller V)

Hastighedsbegrænsning

Ophævelse.

#### 4.320 KONTRAORDRE

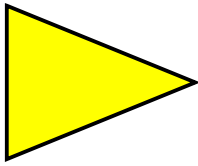
**A.**

En KO markerer, at løbsruten ikke kan følges.

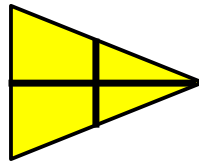
En KO kan være bemandedet eller ubemandedet og kan kun opstilles på løbsruten ved afbrydelse/ændring af løbsruten efter trykning af køreordre.

Notering foregår ved enten notat fra kontrolmandskab eller afstempling.

Afgang kan indebære en vending.



(Skilt V)



(Skilt H)

Kontrolstedet

**B.**

En KO skal angive følgende:

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

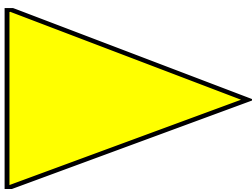
Gennemsnitshastigheden er uændret.

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

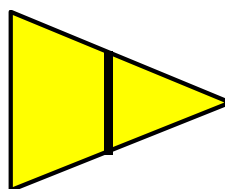
#### 4.321 TEKNISK KONTROL

**A.**

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



(Skilt V)



(Skilt H)

Kontrolstedet

Skiltning af TEK foretages kun, såfremt placering hverken fremgår af slutinstruktion eller rutebog.

**B.**

Teknisk kontrol skal kontrollere, at køretøjets ekstra måleudstyr opfylder bestemmelserne i pkt. 4.302 B. Udstyr der er i strid med bestemmelsen, skal plomberes eller afleveres til teknisk kontrol. Deltagerne medbringer selv materiale til brug for plombering.

Registreringsattest eller kopi heraf skal kunne forevises.

**C.**

Der må kun deltage biler med totalvægt indtil 3.500 kg.



**D.**

Bilen må ikke udskiftes under løbet.

**E.**

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

**F.**

Ved TEK har deltagerne pligt til at henvende sig.

**4.322 BEDØMMELSE****A.**

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

**B.**

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

**C.**

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

**D.**

I historisk regularity rally beregnes kontrolkortet efter følgende pointskala:

For sen og for tidlig ankomst til OTK	10 point pr. minut - max. 50 point
For sen og for tidlig ankomst til HTK på S-etaper (gælder for Ekspertklassen og Eliteklassen)	0,1 point pr. 1/10 sekund - max 10 point - og max. 25 point pr. sekundetape
For sen og for tidlig ankomst til HTK på S-etaper (gælder for Sportsklassen)	0,1 point pr. 1/10 sekund - max 10 point - og max. 25 point pr. sekundetape
For sen og for tidlig ankomst til HTK på S-etaper (gælder for Touringklassen)	0,1 point pr. 1/10 sekund - max 10 point - og max. 25 point pr. sekundetape
For sen og for tidlig ankomst til HTK på S-etaper (gælder for Begynderklassen)	0,0033 point pr. 1/10 sekund - max 10 point og max. 25 point pr. sekundetape
For tidlig ankomst til HK	10 point pr. påbegyndt minut - max. 50 point
Manglende HTK, HRK og KO	10 point
Manglende OTK og HK	50 point

Førerprøver beregnes efter følgende pointskala:

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

Mandskaber der korrekt gennemfører førerprøver inden for de respektive klasser, men overskrider den angivne maksimale køretid mindst tildes 1 point, næste mandskab tildes 2 point osv.

Væltede eller berørte kegler på en førerprøve straffes med 1 point pr. kegle.

Fejlbane (ikke gennemført eller ikke korrekt gennemført bane) på en førerprøve straffes med 5 point.

Det maksimale antal point på en førerprøve kan ikke overstige 5 point.

**E.**

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

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

**F.**

I pålidelighedsløb beregnes kontrolkortet følgende pointskala:

- |  |                            |
|--|----------------------------|
| - For sen eller for tidlig til OTK og HTK      | 10 point pr. min. (max 50) |
| - For sen eller for tidlig til HTK på S-etaper | 1 point pr. sek. (max 10)  |
| - Manglende HRK og KO                          | 10 point                   |
| - Manglende OTK, HTK og HK                     | 50 point                   |

**G.**

Har flere mandskaber i samme klasse i et pålidelighedsløb opnået samme antal point, regnes det mandskab for bedst, som først opfylder nedenstående krav i angiven rækkefølge:

- færrest manglende TK.
- færrest antal point for, for tidlig/sen ankomst til HTK på S-etaper.
- færrest antal point for, for tidlig ankomst til TK.
- færrest antal point for, for sen ankomst til TK.
- færrest antal point for, manglende rutekontroller.

Er der ingen forskel i ovenstående for mandskaberne, placeres disse ens.

**4.323 RESPITTID****A.**

Respittiden er den maksimale forsinkelse i forhold til mandskabets idealkøretid.

**B.**

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

**C**

Respittidens længde fastlægges af løbsarrangøren.

**D.**

Forbrugt respittid ved en OTK kan ikke indkøres ved andre TK'er.

**E.**

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

**4.324 RESULTATLISTE****A.**

Resultatlisten skal indeholde:

- arrangerende klub
- løbsdato
- mandskaber i placeringsrækkefølge i klassen
- navne
- opnåede point og hvorledes disse er opnået

Ved turneringer skal opnåede turneringspoint ligeledes angives.

**4.325 TIDTAGNING****A.**

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

**B.**

Tidtagningen sker efter kontrollernes ure – justeret efter hoveduret.

**C.**

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

**D.**

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

**E.**

Det er løbsledelsens ansvar, at trackerne er placeret hensigtsmæssigt ude i terrænet.

**F.**

Det er mandskabets ansvar, at transponderen er placeret hensigtsmæssigt i køretøjet, og at den gennem hele løbet er tilsluttet en vedvarende strømforsyning.

**G.**

Såfremt der er 5 eller flere mandskaber, der bevisligt har passeret en tracker uden at det er registreret slettes den af beregningen. Manglende registrering som følge af fejlkørsel indgår således ikke i opgørelsen.

**H.**

Såfremt et mandskab bevisligt har passeret en eller flere trackere uden at det er registreret, kan mandskabet få tildelt op til 3 kalkulerede tider. De af løbsledelsen kalkulerede tider er inappellable.

**I.**

Retningslinjer for beregning af kalkulerede tider fastsættes af Vejsportsudvalget. De skriftlige retningslinjer er at betragte som et bilag til nærværende reglement.