

FORSLAG TIL ÆNDRING AF REGLEMENT 4.3. FOR SÆSON 2024

BILAG TIL INVITATION TIL INFORMATIONSMØDER

Ny klasseinddeling og disciplin i SONAX DASU Classic - Reglement 4.303.A:

Forslagene:

Vi mener at vi skal lave lidt om på vores klasser. Lægge Expert og Sport sammen – der er ingen forskel på noget som helst – heller ikke på deltagernes erfaring. Resultatlisterne viser også at niveauet er det samme i de 2 klasser. Vi synes klassen skal hedde SPORT. Behold Elite klassen til dem uden elektronik – det er egentligt imponerende at de kan gøre det så godt som de gør. Måske skulle klassen hedde RETRO? Behold Touring-klassen, men sørg for at der er vægt på netop "Touring" – altså mindre kamp om sekunderne og mere "tur". Og så er der selvfølgelig stadig mulighed for begynder- eller åben klasse i de enkelte løb, men udenfor den samlede konkurrence.

Og

Udvalget drøftede på det forrige mødetilg, som kunne udvide deltagerantallet. Ideerne går i retning af oprettelse af en Turistklasse, hvor rutebogen eksempelvis udarbejdes i lighed med de rutebeskrivelser, som kan hentes ned via www.krak.dk. Derudover en generel drøftelse af den nuværende klasseinddeling for at vurdere, om der er behov for ændringer/tilpasninger.

Reglementet:

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

- Ekspertklassen
- Eliteklassen
- Sportsklassen
- Touringklassen
- Begynderklassen

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

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

Udvalgets indstilling:

Det er udvalgets indstilling, at forslagene skal tages med på informationsmøderne til en generel drøftelse af hvad deltagerne og klubberne synes om den nuværende klassestruktur og hvilke ønsker, der er til en fremtidig klassestruktur. Udvalget vil på basis af disse input, efterfølgende vurdere behovet for ændringer/tilpasninger.

Fordelingen mellem S- etaper og P-etaper – Reglement 4.304.B:

Forslaget:

Kan man arbejde hen imod, at man i DASU Classic serien indfører et minimum for, hvor meget af løbets samlede distance, der skal afvikles som sekundetaper (eks. 50-60%)? Vi er der for at konkurrere i præcis det element - og der er i visse løb en tendens til, at man bruger meget krudt på formiddagens etaper for at eftermiddagen mere har karakter af et pålidelighedsløb med begrænsede kilometer S-etaper. Vores tanke er, at man hellere bør lave et solidt og gennearbejdet løb på 160-170 km. med masser af sekundetaper end at jage et løb på 210 km., hvor en stor del bliver kørsel på P-etaper uden egentlig konkurrence element.

Reglementet:

Der kan forekomme følgende typer af etaper:

- Pålidelighedsetaper - P-etaper
- Tulipanetaper – T-etaper

- Sekundetaper – S-etaper
- Førerprøver - F-etaper
- Andre etaper – A-etaper

Udvalgets indstilling:

Det er udvalgets indstilling, at der indføres en bestemmelse om, at minimum 50% af løbslængden skal udgøres af S-etaper og at der skal tilstræbes en jævn fordeling henover hele løbsdagen.

Tripkontrol - Reglement 4.304 C:

Forslaget:

Hvad er formålet med at tripstrækningen mindst skal være 3.000 meter? Er det ikke præcist nok for alle, om den er mellem 1.000 og 1.500 meter. Det giver en masse spildte kilometer, hvis man skal vende, køre tilbage og køre en tripstrækning flere gange, når den er over 3.000 meter hver gang. Her kunne vi give et tiltrængt bidrag til Co2-udledningen ved skære disse overflødige kilometer fra.

Reglementet:

Forud for tilrettelæggelse og afvikling af et hvert 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.

Udvalgets indstilling:

Det er udvalgets indstilling, at der ikke skal ændres i den nuværende formulering, da erfaringerne viser, at de i reglementet angivne længder giver deltagerne den mest optimale kontrolmulighed.

Beskrivelse af typer af etaper - Reglement 4.304.D:

Forslaget:

Udvalget har i forbindelse med Øresund Rally hastebehandlet en dispensationsansøgning fra Dansk Rally Club grundet manglende overholdelse af denne bestemmelse. Endvidere har vi i udvalget måttet konstatere, at denne bestemmelse kun i meget få tilfælde har været overholdt. Vi har derfor i udvalget drøftet muligheden for at lade bestemmelsen udgå, eller ændre den til at der er krav om at beskrivelsen fortsat er i tillægsreglerne, såfremt der i et givet løb benyttes andet en S- etaper og P-etaper.

Reglementet:

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

Udvalgets indstilling:

Det er udvalget indstilling, at bestemmelsen udgår af reglementet, idet det den historisk set sjældent bliver overholdt.

Veje af god kvalitet - Reglement 4.304 H:

Forslaget:

Er tiden kommet til at vedtage, at sekundetaper alene gennemføres på asfalt? Hvis man ikke ønsker at gå så vidt, bør en sekundetape så ikke slettes, såfremt en deltager beviseligt bliver stoppet på ruten - uanset hvilket underlag, der køres på?

Reglementet:

Historisk Regularity rally i DASU Classic regi skal afvikles på veje af god kvalitet. Sekundetaper afvikles primært på asfaltveje og må kun afvikles på veje med belægning af grus eller andet løst underlag, såfremt disse veje er af ekstraordinær god kvalitet. Såfremt en deltager beviseligt bliver forhindret eller forsinket af lodsejere på en sekundetape på grus, slettes sekundetaper af beregningen.

Udvalgets indstilling:

Det er udvalget indstilling, at de seneste ændringer og præciseringer er tilstrækkelige – vi skal blot sikre os, at løbslederne er bekendt med bestemmelsen. Udvalget ser derfor ikke behov for ændringer i reglementet, men det vil blive taget med i den allerede planlagte opdatering af løbslederhåndbogen, ligesom forholdet omtales i det årlige løbslederbreve.

Skiftende gennemsnitshastigheder – Reglement 4.306.B og 4.307.C:

Forslaget:

For at give deltagere og løbsledere mulighed for et mere varieret og spændende løb i SONAX DASU Classic-serien foreslår vi følgende:

At der i reglementet for 2024 gives mulighed for at anvende forskellig (skiftende) gennemsnitshastighed på alle typer S-ETAPER (Sekundetaper), altså både hvor der køres efter kortudklip og efter tulipaner.

Det vil bl.a.:

- stille større krav til deltagerne.
- øge spændingen.
- give mulighed for at ændre gennemsnitshastigheden ved f.eks. en byzone.

Baggrunden for dette forslag er, at det elektronisk udstyr, der anvendes i dag, gør det muligt for deltagerne at køre meget nøjagtigt, hvilket medfører en meget stor jævnbyrdighed. Med gennemførelsen af dette forslag vil man hæve løbenes sværhedsgrad lidt og dermed belønne de dygtige og velforberedte kørere.

Reglementet:

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

4.307.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-etaper skal anvendes fra selvstartspunktet til slutningen af den afstand, der er opgivet i rutebogen, undtagen hvis S-etaper 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-etaper

Udvalgets indstilling:

Det er udvalgets foreløbige indstilling, at der som et forsøg foretages en ændring af bestemmelsen i reglementets punkt 4.307.I, hvorefter det på en T-etape med maksimalt 2 hastighedsskift på hele etaper tillades, at hemmelige tidskontroller ikke nødvendigvis skal forekomme i slutpunkterne på tulipanerne. Savner deltagerne udfordringer og større sværhedsgrad, så kan vi da henvise deltagere til at stille op i Eliteklassen.

Definerbart selvstartspunkt – Reglement 4.307 B

Forslaget:

Det bør indskræpes at selvstartspunktet skal være så entydigt og definerbart, at der ikke er tvivl om, hvor sekundetaper starter. Eksempelvis er "sidste hegnsplæ ved hjørne af mark" en beskrivelse, som efterlader en del usikkerhed. Også selvom det er vist med et billede (der så i øvrigt er taget fra en skæv vinkel og på en

anden årstid end den, hvor løbet afvikles). Husk i den forbindelse, at ikke alle deltagere har måleudstyr, der præcist kan ramme eksempelvis 4.238 meter efter selvstartspunktet (Eksempel fra et løb i denne sæson er, at man havde angivet selvstartspunktet ved "træ nr. 3 i rækken" - uden i øvrigt at definere om det var på højre eller venstre side af vejen. Mindre end 150 meter længere fremme stod et vejskilt - hvorfor i alverden bruger man ikke det i stedet...).

Reglementet:

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.

Udvalgets indstilling:

Det er udvalget indstilling, at de seneste ændringer og præciseringer er tilstrækkelige – vi skal blot sikre os, at løbslederne er bekendt med bestemmelsen. Udvalget ser derfor ikke behov for ændringer i reglementet, men det vil blive taget med i den allerede planlagte opdatering af løbslederhåndbogen, ligesom forholdet omtales i det årlige løbslederbreve.

Gennemsnitshastigheden på S-etaper - Reglement 4.307.C

Forslaget:

Det bør indskræmpes at sekundetaper skal anlægges på veje, hvor den valgte hastighed for sekundetaper kan anvendes uden at det går på kompromis med hastigheden, der reelt kan køres på vejene. Eksempel fra et tidligere løb var, at man havde en sekundetape med 48 km/t, hvor der et sted kom en række sving, hvor hastigheden var skiltet med en anbefaling (ikke påbud dog) om maks. 30 km/t. Det betyder alt andet lige at risikoen ved at holde på med 48 km/t må være stor. Det bør løbslederen tage med i sine overvejelser når han planlægger sine etaper (ved computeren). Kom nu ud og se ruten an med kritiske øjne inden man fastlægger en gennemsnitshastighed - eller find en anden vej.

Reglementet:

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-etaper skal anvendes fra selvstartspunktet til slutningen af den afstand, der er opgivet i rutebogen, undtagen hvis S-etaper 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-etaper.

Udvalgets indstilling:

Det er udvalget indstilling, at de seneste ændringer og præciseringer er tilstrækkelige – vi skal blot sikre os, at løbslederne er bekendt med bestemmelsen. Udvalget ser derfor ikke behov for ændringer i reglementet, men det vil blive taget med i den allerede planlagte opdatering af løbslederhåndbogen, ligesom forholdet omtales i det årlige løbslederbreve.

Udlevering af rutebog - Reglement 4.309 C:

Forslaget:

Det virker underligt at Eliteklassen kan udsættes for at rutebogen kan udleveres helt ned til 5 minutter før starttid. Deltagerne i denne klasse har ingen bedre forudsætninger for at finde vej eller afkode rutebogen end deltagere i de øvrige klasser. At der er en eliteklasse er jo alene grundet et mere simpelt udstyrsvalg, der honorerer det klassiske element - ikke på grund af større dygtighed udi sporten end i andre klasser.

Reglementet:

Rutebogen skal udleveres til deltagerne minimum 30 minutter og maksimalt 60 minutter før start. For deltagere i eliteklassen kan minimum nedsættes til 5 minutter før start.

Udvalgets indstilling:

Bestemmelsen er oprindelig indsat for det gjorde man i de gode gamle dage. Det er udvalgets indstilling, at vi med fordel kan udvide bestemmelsen til også at omfatte ekspertklassen. Det giver måske større spredning i feltet og flere udfordringer som andre forslagsstillere efterlyser.

Forskellige typer af tulipaner - Reglement 4.312.A-D:

Forslaget:

I og med nogle løbsledere gerne vil lave løb med tulipanetaper. Vil jeg foreslå, at udvalget tager stilling til, om der skal køres efter rally eller O-løbs tulipaner. Efter min mening skal der ikke være mulighed for valgfrihed for løbslederne.

Reglementet:

- 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.

Udvalgets indstilling:

Det er udvalgets indstilling, at der indføres en bestemmelse om, at der fremover alene må anvendes "rally-tulipaner" i rutebøgerne.

Kontrolkort – Reglement 4.314.A-B:

Forslaget:

Kan man henstille til, at løbets sidste OTK (slutkontrol) skal påføre signeret ankomsttid i både kontrolkort og på kontrolkortets slip til mandskabet? Da mandskabet typisk ikke får selve kontrolkortet retur ved denne OTK (men alene kontrolslippen), har man ikke mulighed for at kontrollere, om man har fået den rigtige tid noteret, og dermed kan man ikke påberåbe sig eventuelle fejl overfor OTK'en før man forlader denne.

Reglementet:

- 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.

Udvalgets indstilling:

Det er udvalgets indstilling, at der ikke skal ændres på reglements nuværende ordlyd. Som det fremgår af det nuværende punkt B er det og bliver det deltagerens ansvar. Ansvar skal ikke lægges over på kontrolmandskabet. I dag er det sådan, at deltageren kan bede om at se kontrolkortet ved inddragelse og derved sikre, at det er den aftalte tid, der er anført i kontrolkortet.

Kontrolzoner ved OTK - Reglement 4.315.A-B:

Forslaget:

Kan man overveje at droppe kontrolzonen, så der altid er fri tilkørsel af OTK'en? Da mange mandskaber kommer til OTK før deres idealtid, giver det ofte en unødvendig ophobning af biler i kø, der holder i tomgang og

venter. Det giver mindst mening overhovedet at have kontrolzonen, når der er tale om ankomst til frokost-pause og mål - hvor der skal ske en del manøvrering af biler på parkeringspladser etc.

Reglementet:

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.

Udvalgets indstilling:

Bestemmelsen har det oprindelige formål, at imødegå stressede situationer for kontrolmandskabet, og undgå ophobning af biler ved selve kontrollen. Det er udvalgets indstilling, at bestemmelsen opretholdes, og at i løbslederhåndbogen giver nogle anvisninger på hvorledes løbsledelsen kan sikre optimale arbejdsforhold for kontrolmandskabet.

Teknisk kontrol – Reglement 4.321.A-F og løbslederhåndbog:

Forslaget:

Ifølge reglementet, er det frivilligt, om der anvendes teknisk kontrol, og selve ideen med teknisk kontrol virker forældet og ligegyldig. Deltagerne har jo i sidste ende ansvaret for at bilen opfylder færdselslovens bestemmelser. Kan man opfordre til, at løbsledere generelt gøres opmærksom på frivilligheden i at holde teknisk kontrol (og måske endda opfordres til at droppe den helt)? Det vil også give en del mindre kaos ved kontrolstedet, da man i så fald alene skal holde ind for at montere tracker og startskilte på bilen for derefter at køre forbi tracker kontrollen, og så videre til parkering. Det bør kunne give en mere smidig morgen for alle. Desuden står der i afsnit 4.321 B, at det er kontrolmandskabets opgave at tjekke at bilens udstyr er i overensstemmelse med afsnit 4.302 B - det er det sidste, der sker til en teknisk kontrol, som vi oplever det, så måske man skal vælge, hvilken af formuleringerne i de to afsnit, der skal slettes.

Reglementet:

A. Løbsledelsen kan før, under og efter løbet afholde teknisk kontrol (TEK). Skiltning af TEK foretages kun, såfremt placering hverken fremgår af slutinstruktion eller rutebog.

B. Teknisk kontrol skal kontrollere, at køretøjet er i overensstemmelse med anmeldelsen samt overholder reglementet og i øvrigt opfylder færdselslovens bestemmelser. Teknisk kontrol skal kontrollere, at køretøjets ekstra måleudstyr opfylder bestemmelserne i pkt. 4.302 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.

Udvalgets indstilling:

Det er udvalgets indstilling, at bestemmelsen i pkt. B, 1. punktum udgår.

Hovedur – Reglement 4.325.A-D:

Forslaget:

Med den præcision, som deltagerne i SONAX DASU Classic nu kører med, er det uhyre vigtigt, at deltagernes ure er synkroniseret med den samme tid, som trackerne er indstillet efter. For at sikre at deltagere, officials og trackere anvender præcis samme tid i løb til SONAX DASU Classic-serien, foreslår vi, at proceduren i pkt. 4.325's nedennævnte underpunkter ændres til:

A. Hovedur er tiden (IT tid) på den PC som anvendes til indstilling af trackere, og tiden skal være synlig ved licenskontrol/startbord.

D. Tiden kan ligeledes registreres ved hjælp af dertil indrettet elektronisk udstyr f.eks. trackere, hvor tiden registreres i timer, minutter, sekunder og 1/10 sekunder. Elektronisk udstyr f.eks. tracker skal være indstillet efter hovedur.

Det betyder, at deltagerne kan være sikre på, at det hovedur de indstiller deres egne ure/udstyr efter, er nøjagtig samme ur (hovedur), som trackerne er indstillet efter.

Reglementet:

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

Udvalgets indstilling:

Det er udvalgets klare indstilling, at alt tidtagningsudstyr skal indstilles efter "Frankfurt-tid" og kun "Frankfurt-tid." Alt andet vil efter udvalgets opfattelse medføre unødigt kaos på startstederne.

Tidtagning - Reglement 4.325 E - H

Forslaget:

Udvalget har noteret sig, at der i perioder har været nogle til tider ophedede diskussioner mellem deltagere, officials og løbsledere omkring begrebet kalkulerede tider. Enkelte deltagere har også forsøgt at inddrage medlemmer af udvalget i disse drøftelser i et forsøg på, at få udvalgsmedlemmet til at overstyre afgørelser truffet af løbslederen. Tonen i disse henvendelser har mildt sagt ikke altid være lige pæne.

I et forsøg på et komme dette til livs ser udvalget sig nødsaget til at regulere forholdene gennem tilføjelser til bestemmelserne i reglementet punkt. 4.325, jf. nedenfor.

Udvalget forholder sig endvidere retten til uden varsel at sætte systemet med on-line resultater ud af kraft i en kortere eller længere periode.

Reglementet:

Der er ingen bestemmelser herom i det nuværende reglement.

Udvalgets indstilling:

Det er udvalget indstilling, at udvide bestemmelserne i afsnit 4.325 med eksempelvis følgende:

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.

Generel kommentar - Reglement 4.3

Forslaget:

Vi opfordrer DASU's Vejsportsudvalg til at gennemgå hele reglement 4.3 med en "tættekam" for at finde fejl og uklare formuleringer. Bl.a. virker det ikke konsekvent og helt logisk, hvordan løbsbetegnelserne Pålidelighedsløb og Regularity Rally anvendes gennem reglementsbeskrivelserne.

Udvalgets indstilling:

Udvalget vil naturligvis gennemgå hele reglementet for at sikre, at der er en korrekt intern sammenhæng.

