

ØKONOMILØB (ECO RALLY)	2
4.200 GENERELT	2
4.201 DELTAGERE	1
4.202 KØRETØJER	1
4.203 KLASSER	1
4.204 KONKURRENCESTRÆKNING	4
4.205 KONTROLSTEDER	6
4.206 KONTROLKORT	8
4.207 OPGIVEN TIDSKONTROL	9
4.208 TIDTAGNING	10
4.209 HEMMELIG RUTEKONTROL	10
4.210 FARTKONTROL / HASTIGHEDSBEGRÆNSNING	10
4.211 KONTRAORDRE	11
4.212 TEKNISK KONTROL	12
4.213 BEDØMMELSE OG STRAF	12
4.214 INDIVIDUELLE MESTERSKABER	14
4.215 BEGYNDER CUP	16
4.216 KLASSE-CUPMESTERSKAB	17
4.217 TANKNING	18
4.218 PARC FERMÈ	19
4.219 RESPITTID	19
4.220 RESULTATLISTE	20

ØKONOMILØB (ECO RALLY)

4.200 GENERELT

A.

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

B.

Økonomiløb (Eco Rally) udarbejdes og afvikles, udover dette reglement, efter anbefalinger og retningslinjer angivet i kapitlet om økonomiløb i den til enhver tid gældende "*Løbslederhåndbog for Orienteringsløb*".

4.201 DELTAGERE

A.

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

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

4.202 KØRETØJER

A.

Tilladte køretøjer er alene, serieproducerede standardvogne i en stand og udførelse, som umiddelbart kan godkendes hos Statens Bilinspektion eller tilsvarende kontrolinstanser i de lande, hvori de er indregistreret.

B.

Forbrugsdele er frie, hvad angår fabrikat.

C.

Bilen skal opfylde Færdselsloven.

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

For fælge gælder, at materiale og fabrikat er frit.

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

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

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

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

D.

Køretøjets vægt må ikke overstige 3500 kg.

E.

Køretøjet må ikke udskiftes under løbet.

F.

I køretøjet skal der minimum være:

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

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

G.

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

H.

Løbsledelsen skal plumbere tankdæksler og evt. andre tilgange til brændstofsystemet. Meddelelse om yderligere plomberinger skal gives senest i: Slutinstruktion 1.

4.203 KLASSER**A.**

De deltagende køretøjer inddeles i nedenstående klasser:

Klasse 1:	Benzin	0 - 1200 ccm
Klasse 2:	Benzin	1201 - 1500 ccm
Klasse 3:	Benzin	1501 - 1900 ccm
Klasse 4:	Benzin	Over 1900 ccm
Klasse 5:	Diesel	0 - 1200 ccm
Klasse 6:	Diesel	1201 - 1500 ccm
Klasse 7:	Diesel	1501 - 1900 ccm
Klasse 8:	Diesel	Over 1900 ccm

Det er tilladt at oprette separat(e) promotion-/turistklasse(r), som kan køre efter særskilte regler og/eller evt. IKKE kører samme rute/rutelængde.

B.

Generalklassementet for ECE-norm udregnes efter nedenstående formel, hvilket giver den procentvise forbedring af køretøjets ECE-norm. Den anvendte ECE-norm skal oplyses inden mandskabets start.

$$\frac{(\text{Faktisk forbrug i km/ltr. (med 2 dec.)} - \text{ECE-norm}) \times 100}{\text{ECE-norm}}$$

Som udgangspunkt anvendes ECE-normtallet, som er angivet i bilens registreringsattest og/eller instruktionsbog. I tvivlsspørgsmål skal løbsleder/dommer fastsætte ECE-normtallet.

4.204 KONKURRENCESTRÆKNING**A.**

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

Konkurrencestrækningens officielle længde offentliggøres senest i: Slutinstruktion 1.

B.

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

C.

Rutebogen skal altid indeholde et oversigtskort over hele løbsområdet i et hensigtsmæssigt målestoksforhold.

På oversigtskortet skal alle opgivne tidskontroller være indtegnet.

D.

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

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

En etape er konkurrencestrækningen mellem to opgivne tidskontroller.

Enhver køretid mellem to tidskontroller skal minimum være 5 minutter.

Køretid angives i hele minutter.

E.

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

Etapens gennemsnitshastighed udregnes efter følgende beregning:

$$\frac{\text{Etapens længde i km}}{\text{Køretiden i min.}} \times 60 = \text{gennemsnitshastighed i km/t (nedrundes til helt tal)}$$

F.

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

G.

Løbsledelsen kan indlægge "STOP", hvor dette skønnes nødvendigt af hensyn til trafiksikkerheden, og ikke blot for at øge kørehastigheden på resten af etapen.

Indlagte stop skal være angivet i rutebog/køreordre med en sekskantet FULD STOP-tavle, og/eller teksten "STOP", og kan være skiltet i terræn.

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

H.

Hvis forbudsskilte på arrangementsstrækningen ikke skal respekteres, angives dette senest i den køreordre, hvor forbudsskiltet forekommer.

I.

Mandskaberne skal gennemkøre hele arrangementsstrækningen.

J.

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

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

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

Reservehjul må udskiftes/lappes under pauser i løbet.

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

K.

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

L.

Rutebogen skal udleveres til mandskaberne senest en time før start.

M.

Rutebeskrivelsen kan ske enten ved tulipaner, kortudklip eller kortskitser. Skift herimellem kan kun foregå ved etapeskift.

Ruteskrivelsens type skal fremgå af tillægsreglerne.

Til mesterskabsløb må der kun anvendes tulipaner.

N.

Tulipaner er ikke målfaste tegninger/kortskitser af vejforløb med angivelse af tilkørsel og afgangsrøretning samt køreafstand.

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

O.

Kortudklip er, hvor ruten beskrives ved hjælp af et kortudsnit med indtegnede, nummererede punkter, omgivet af en cirkel, hvor disse punkter skal tilkøres i nærmere angivet rækkefølge ad kortest mulige vej.

Kortene skal være i målestoksforholdene: 1:50.000, 1:100.000 eller 1:200.000, som for tydeliggørelse er opfotograferet til henholdsvis: 1:25.000, 1:50.000 eller 1:100.000. Alle angivne veje kan benyttes. Der må foretages tydelige raderinger, men ikke fjernes veje o.l., og kortet skal indeholde alle veje betydende for løbsruten.

Punkternes tilkørselsrækkefølge skal fremgå af rutebogen.

Cirklene omkring punkterne kan erstattes af en "hestesko", der så angiver at punktet skal tilkøres gennem den åbne del.

P.

Kortskitser er, ikke nødvendigvis, målfaste skitser af et afgrænset område.
 Vejfinding kan foregå efter samme regler som kortudklip eller efter en indtegnet rute.
 En indtegnet rute skal være enten en fuldt optrukket linje eller angivet med pile.

4.205 KONTROLSTEDER**A.**

På konkurrencestrækningen kan opstilles kontrolsteder for at kontrollere:

- vejfinding af løbsruten.
- overholdelse af fastsatte køretider.
- overholdelse af færdselsregler og hastighedsbegrænsninger.

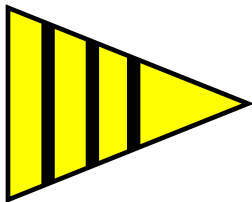
Nedenstående kontrolsteder kan forekomme:

- - opgivne tidskontroller (OTK).
- - hemmelige rutekontroller (HRK).
- - fartkontroller (FK).
- - trafik- og færdselskontroller (TFK).
- - kontraordrer (KO).
- - tekniske kontroller (TEK).
- - parc fermé (PF).

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



Terrænpil

Tydeliggør løbsruten
(kun vejledende)

B.

Kontrolstederne FK og TFK er altid skjulte for mandskaberne, og deres observationer/målinger skal kunne dokumenteres ved videooptagelse eller slaveudskrift af tidtagning.

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

C.

Ethvert af løbsledelsens kontrolmandskaber kan indføre observationer om overtrædelse af færdselsregler, manglende køreløys o.s.v. i mandskabernes kontrolkort.

D.

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

E.

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

F.

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

G.

Såfremt et mandskab ikke kan tilkøre kontrolstedet på grund af kø eller lignende eller kontrolstedets udformning, kan overbringelse af kontrolkortet ske til fods.

Deltagerne skal da kunne påvise køretøj og medkører over for kontrolmandskabet.

H.

Kontrolsteder kan afmærkes med enten national eller med international afmærkning. Ved internationale mesterskabsarrangementer skal international afmærkning anvendes. Arten af afmærkning skal angives senest i: Slutinstruktion 1.

International afmærkning: OTK



Kontrolzone begynder
Gul baggrund



Kontrolsted
Rød baggrund



Kontrolzone ophører (afgang)
Grå eller gul baggrund

International afmærkning: HRK, KO, TEK, PF



Kontrolzone begynder
Gul baggrund



Kontrolsted
Rød baggrund

I.

Ved opstilling af kontrolsteder skal følgende afstande overholdes:

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

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

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

K.
Kontrolstederne kan kombineres, således at KO eller TEK også fungerer som opgaven tidskontrol.

4.206 KONTROLKORT

A.
Mandskabet får udleveret kontrolkort til notering/afstempling

B.
Kontrolkortet er de(t) dokument(er), efter hvilket mandskabets resultat beregnes.
Mandskabet er alene ansvarlig for alle notater på kontrolkort(ene).

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

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

E.
Ved korrekt opstillet kontrolmarkering, men manglende

- stempel,
- bogstav eller
- kontrolmandskab

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

F.
Ved defekt kontrolmarkering kan der noteres "*Defekt kontrol*" eller lignende i kontrolkortet.
Kontrolstedet kan kun slettes som tællende ved enten opslag eller ved protestafgørelse.

G.
Mandskabet må ikke foretage rettelser i kontrolkortet, hverken for at ændre eller tydeliggøre en notering. Overtrædelse medfører udelukkelse samt indberetning til O-udvalget.

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

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

J.
Et kontrolmandskabs skrivefejl kan efter løbet rettes af:

- løbsleder
- dommer

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

K.

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

L.

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

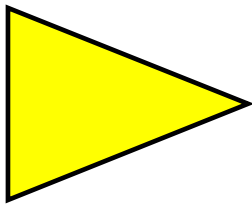
M.

En hel blank side i kontrolkortet straffes ikke.

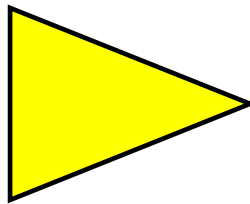
4.207 OPGIVEN TIDSKONTROL**A.**

En OTK har til formål at kontrollere, hvorvidt mandskaberne følger løbsruten samt at den angivne køretid overholdes.

En OTK er altid bemanded.

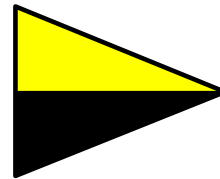


(Skilt H eller V)
Varsel



(Skilt V)

Kontrolsted



(Skilt H)

B.

Ankomsttiden til en OTK er det tidspunkt, hvor mandskabet overrækker kontrolkortet til kontrolmandskabet.

Såfremt et mandskab passerer varselsskiltet tidligere end 1 minut før mandskabets ønskede ankomsttid, regnes det aktuelle passagetidspunkt - forhøjet til nærmeste hele minut - som ankomsttid.

Det er tilladt at standse før varselsskiltet og afvente idealtid.

Tiden gives som påbegyndt minut (sekunder smides væk), og noteres i mandskabets kontrolkort med fire lige store tal i formatet: TT:MM og påføres kontrolmandskabets initialer. Parallelt hermed indføres samme notat i en kontrolliste.

C.

Afgang fra OTK sker i den rækkefølge, hvormed mandskaberne ankommer, og med min. 1 minuts mellemrum.

Afgangstiden noteres af kontrolmandskabet på samme måde som ankomsttiden.

4.208 TIDTAGNING**A.**

Der skal tilstræbes anvendelse af radiostyrede ure af Frankfurter-typen til tidtagningen.
Hoveduret - justeret efter dansk normaltid - opstilles ved licenskontrollen.

B.

Tidtagningen sker efter kontrollernes ure - justeret efter hoveduret.

C.

Tiden skal noteres i timer og minutter.

D.

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

E.

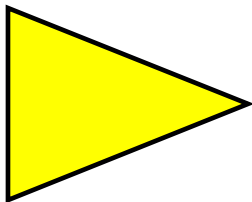
Idealkøretiden mellem to OTK'er skal være mindst 5 min.

4.209 HEMMELIG RUTEKONTROL**A.**

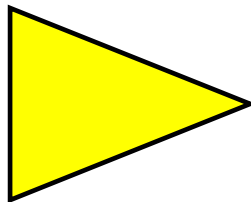
En HRK har til formål at kontrollere, om mandskaberne følger løbsruten.

En HRK kan være bemanded eller ubemanded.

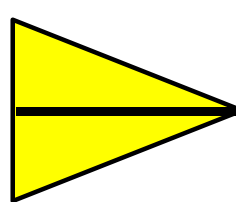
Notering foregår ved enten notat fra kontrolmandskab, afstempling eller notering af bogstav.



(Skilt H eller V)
Varsel



(Skilt V)



(Skilt H)

Kontrolsted

4.210 FARTKONTROL / HASTIGHEDSBEGRÆNSNING**A.**

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

En FK er altid bemanded, og observationer/målinger skal kunne dokumenteres med videooptagelse eller slaveudskrift fra tidtagning.

B.

FK kan opstilles både på private og offentlige veje.

C.

Ved FK skal hastighedsbegrænsninger - opsat af løbsledelsen - være vist ved skiltning i begge vejsider og/eller angivet i køreordren.

Ved FK (radar) skal aflæsningen dokumenteres med videooptagelse eller slaveudskrift af fartmåling.

Ved FK (tidtagning) skal målestrækningen være mindst 30 sekunder, og målingerne skal foretages med fotoceller samt dokumenteres ved slaveudskrift fra tidtagning.

Alle målinger opgives i nedrundede hele km/t eller sekunder.

Målestrækninger samt straffri køretid/hastighed skal offentliggøres sammen med idealruten.

D.

Ved FK (radar) er hastigheden straffri op til og med 5 km/t højere end den skilte / gældende.

Ved FK (tidtagning) er den straffri køretid, den tid det tager at gennemkøre målestrækningen med en hastighed, som er 5 km/t højere end den skilte.

F.

Færdselslovens eller fysisk skilte hastighedsbegrænsninger gælder altid.

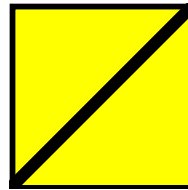
Skærpede hastighedsbegrænsninger i forhold til ovenstående kan meddeles mandskaberne enten ved angivelse i rutebogen og/eller ved skiltning i terræn.



(Skilt V)
Hastighedsbegrænsning



(Skilt H)



(Skilt H eller V)
ophævelse

4.211 KONTRAORDRE

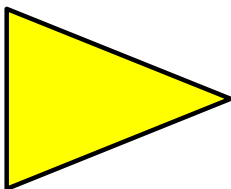
A.

En KO markerer at løbsruten ikke kan følges.

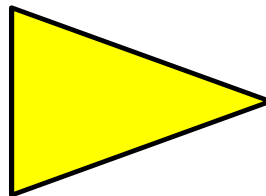
En KO kan være bemanded eller ubemanded, og kan kun opstilles på løbsruten.

Notering foregår ved enten notat fra kontrolmandskab eller afstempling.

Afgang kan indebære en vending.

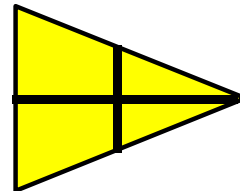


(Skilt H eller V)
Varsel



(Skilt V)

Ankomst



(Skilt H)

B.

En KO skal angive følgende:

På hvilken etape og i hvilken ordre mandskabet befinder sig.

En anvisning af hvorledes mandskabet kommer til det sted, hvor løbet genoptages.

En angivelse af hvor i køreorden/rutebogen, at løbet genoptages.

En angivelse af den nye køretid samt ny etapelængde. Gennemsnitshastigheden for etappen må ikke hæves.

4.212 **TEKNISK KONTROL**

A.

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

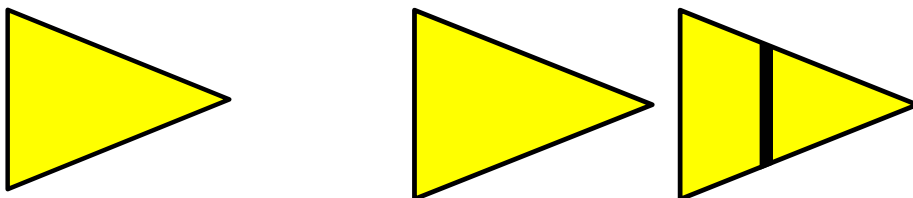
B.

Teknisk kontrol skal kontrollere, at køretøjet er i overensstemmelse med anmeldelsen og overholder reglementet, samt i øvrigt opfylder Færdselslovens bestemmelser.

Registreringsattest eller kopi heraf skal forevises.

C.

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



(Skilt H eller V)
Varsel

(Skilt V)
Ankomst

(Skilt H)

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

D.

Ved TEK har mandskabet pligt til at henvende sig.

4.213 **BEDØMMELSE OG STRAF.**

A.

Et mandskabs resultat fremkommer ved at sammenholde dets kontrolkort med idealkontrolkortet, samt måle brændstofforbruget ved gennemkørsel af konkurrencestrækningen.

Måling af brændstofforbrug sker i liter med 2 decimaler.

Konkurrencestrækningen angives i kilometer med 2 decimaler på baggrund af sammenlagte etapelængder fra rutebogen.

B.

Vinder af en klasse er det mandskab, hvis brændstofforbrug med brændstoffillæg for diverse manglende kontroller, forbrugt tid samt brud på regler, er det laveste.

Resultatet opgives som det højeste kørte antal kilometer pr. liter forbrugt brændstof.

Resultatet angives med 2 decimaler.

C.

I tilfælde af at to eller flere mandskaber opnår samme resultat, vil det mandskab være bedst placeret, som først opfylder nedenstående krav i angivne rækkefølge:

- 1. Køretøjet med laveste faktiske brændstofforbrug uden tillæg.
- 2. Køretøjet med det mindste brændstoffillæg for tidsforbrug.
- 3. Køretøjet med det mindste brændstoffillæg for forseelser.
- 4. Køretøjet med den højeste kubikcentimeter motorstørrelse.
- 5. Køretøjet med den højeste egenvægt. (Registreringsattestens angivelse)

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

D.

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

E.

Brændstoffillæg udregnes som den angivne procentdel af mandskabets faktiske totale brændstofforbrug på konkurrencestrækningen, og opgives med 2 decimaler.

Brændstoffillægget benævnes: STRAFLITER.

Følgende tidsstraffe anvendes:

- For tidlig ankomst til tidskontrol medfører 2 % brændstoffillæg pr. minut.
- For sen ankomst til tidskontrol medfører 1 % brændstoffillæg pr. minut.
- Mindre end 10 liters tankning ved starttankning medfører 5 % brændstoffillæg.

Løbsledelsens opsatte hastighedsbegrænsning på privat vej:

- Mere end 5 km/t overskridelse medfører udelukkelse samt indberetning til O-udvalget.

Færdselslovens hastighedsbegrænsninger på offentlig og privat vej:

- Op til 5 km/t overskridelse er straffri.
- Fra 6 til 10 km/t overskridelse af den skilte hastighed medfører 3 % brændstoffillæg.
- Med 11 til 20 km/t overskridelse af den skilte hastighed medfører 6 % brændstoffillæg.
- Hastighedsoverskridelse med mere end 20 km/t af den skilte hastighed medfører udelukkelse, samt indberetning til O-udvalget.

Manglende overholdelse af løbsledelsens STOP-angivelser, samt Færdselslovens FULDT STOP medfører 5 % brændstoffillæg pr. observation.

Overtrædelse af Færdselsloven - incl. manglende nær-/kørellys:

5 % brændstoffillæg pr. observation.

Manglende HRK, KO medfører et tillæg på 10 % brændstofforbrug.

Nedenstående forhold medfører udelukkelse fra bedømmelse:

- - Brudte plomberinger.
- - Buler i brændstoftank eller klemte udluftningsrør.
- - Manglende kontrolkort.
- - Manglende opgiven tidskontrol.
- - Udførelse af service udenfor tilladte og/eller i forbudte områder.
- - Rettelse i kontrolkort. (Medfører indberetning til O-udvalget).
- - Overskridelse af den sektionsvise eller totale respittid.
- - Konstatering af, at køretøjet ikke er i overensstemmelse med registreringsattest, instruktionsbog og/eller der er foretaget ikke tilladte ændringer på køretøjet. (Medfører indberetning til O-udvalget).
- - Skubning/trækning/manglende fremføring af køretøj ved egen kraft.
- - Ophold i parc ferme udenfor tilladt tidsrum eller uden tilladelse og opsyn.
- - Konstatering af ekstratank eller reservedunk. (Medfører indberetning til O-udvalget).
- - Fjernelse af køretøj fra PF/mål før udløb pttesttidens udløb.
- - Manglende henvendelse til OTK eller TEK efter indkørsel i kontrolzone. (Medfører indberetning til O-udvalget)

F.

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

4.214 INDIVIDUELLE MESTERSKABER

A.

Anmeldelsen skal være skriftlig og underskrevet af mindst én fra mandskabet, eller elektronisk.

B.

Såfremt en løbsleder afviser en rettidig anmeldelse, skal dette straks meddeles både til anmelderen og O-udvalget.

Desuden skal afvisningen meddeles skriftligt - rekommanderet - senest to døgn efter modtagelsen af anmeldelsen.

C.

For at opnå DM/UM-point skal mandskabet:

- enten have licens under O-udvalget eller have løst eendags-licens samt være medlem af en DASU-klub.
- være dansk statsborger eller have fast bopæl i Danmark.

D.

Ved de udvalgte mesterskabsløb gives DM/UM-point, der alene tæller til afgørelse af mesterskaberne.

E.

Grundlaget for DM/UM point er generalklassepoint som ved hver afdeling tildeles efter nedenstående pointskala:

Generalklasse, km/liter		Generalklasse, ECE-norm		Klasse	
Placering	Point	Placering	Point	Placering	Point
1	50	1	50	1	50
2	49	2	49	2	49
3	48	3	48	3	48
4	47	4	47	4	47
5	46	5	46	5	46
osv.	osv.	osv.	osv.	osv.	osv.

Såfremt to eller flere mandskaber har opnået samme resultat - i enten brændstofforbrug (incl. brændstoffillæg) generalklassement, procentvis forbedring af ECE-norm eller brændstofforbrug (incl. brændstoffillæg) klasseresultat - får disse mandskaber højst opnåelige antal generalklassepoint i forhold til placeringen. Efterfølgende mandskaber rykker ikke tilsvarende placeringer (generalklassepoint) frem.

Generalklassepoint fra hver kategori lægges sammen.

Ovennævnte generalklassepoint-tildeling belønner det mandskab, som dels formår at køre langt på literen samt formår at forbedre køretøjets ECE-normtal mest muligt.

F.

Ud fra de opnåede - sammenlagte - generalklassepoint gives DM/UM-point til afgørelse af mesterskabet, uanset antallet af startende mandskaber.

PLACERING	DM/UM-POINT
1 50
2 48
3 47
	o.s.v.

G.

Såfremt to eller flere mandskaber har opnået samme antal generalklassepoint sammenlagt, og dermed er ligestillet i et løb, får disse mandskaber højst opnåelige antal DM/UM-point i forhold til placeringen.

Efterfølgende mandskaber rykker ikke tilsvarende placeringer (DM/UM-point) frem.

H.

Afhængig af antallet af afviklede DM/UM-løb, tæller de bedste resultater med deres sammenlagte antal DM/UM-point efter nedenstående skema:

Antal løb	8	7	6	5	4	3	2	1
Antal tællende	5	5	4	4	3	2	2	1

I.

Såfremt to eller flere mandskaber har opnået samme antal DM/UM-point, er det mandskab bedst, som først opfylder nedenstående krav i den nævnte rækkefølge:

- flest førstepladser i de medregnede løb
- flest andenpladser i de medregnede løb
- flest tredjepladser i de medregnede løb
- højest antal DM/UM-point i de fælles medregnede løb.

Et løb kan ikke betegnes som fælles medregnet, såfremt mindst et af de berørte mandskaber har opnået DM/UM-point som løbsledelse.

J.

Der uddeles DASU mesterskabsmedaljer til det vindende mandskab samt til nr. 2 og 3. Medaljen tilfalder den 2. kører, som har opnået flest DM/UM-point sammen med køreren i de medregnede afdelinger.

4.215 BEGYNDER CUP**A.**

Begynder Cup afvikles sammen med de af O-udvalget udpegede DM/UM-mesterskansløb. Deltagerne i Begynder Cuppen kører samme rute som resten af DM/UM-feltet, og tæller derfor fuldgældigt med i generalklassementet for DM/UM samt klasseresultaterne. Begynder Cuppen skal derfor ses som udpegning af Årets bedste rookies i Eco Rally.

B.

I Begynder Cuppen kan kun deltage mandskaber, hvor køreren ved årets begyndelse ikke har deltaget i økonomiløb gennem de sidste 3 kalenderår. Det er mandskabets/O-udvalgets ret at fravælge deltagelse i Begynder Cuppens pointstilling, såfremt sportslige forhold taler herfor.

C.

Ud fra de opnåede sammenlagte generalklassepoints gives Begynder Cup-point til afgørelse af mesterskabet, uanset antallet af startende mandskaber.

PLACERING BEGYNDER CUP-POINT

1	50
2	48
3	47
	O.S.V.

D.

Såfremt to eller flere mandskaber i Begynder Cuppen har opnået samme antal generalklassepoint, får disse mandskaber højest opnåelige antal Begynder Cup-point i forhold til placeringen.

Efterfølgende mandskaber rykker ikke tilsvarende placeringer (Begynder Cup-point) frem.

E.

Afhængig af antallet af afviklede DM/UM-løb, tæller de bedste resultater med deres sammenlagte antal Begynder Cup-point efter nedenstående skema:

Antal løb	8	7	6	5	4	3	2	1
Antal tællende	5	5	4	4	3	2	2	1

F.

Såfremt to eller flere mandskaber har opnået samme antal Begynder Cup-point, er det mandskab bedst placeret, som først opfylder nedenstående krav i den nævnte rækkefølge:

- flest førstepladser i de medregnede løb
- flest andenpladser i de medregnede løb
- flest tredjepladser i de medregnede løb
- højest antal Begynder Cup-point i de fælles medregnede løb.

Et Begynder Cup-mandskab kan IKKE tildeles mesterskabspoint som løbsledelse.

G.

Der uddeles Begynder Cup-medaljer til det vindende mandskab samt til nr. 2 og 3.

Medaljen tilfalder den 2. kører, som har opnået flest DM/UM-point sammen med køreren i de medregnede afdelinger.

4.216 KLASSECUP-MESTERSKAB**A.**

Der udskrives cup-mesterskab for hver af de 8 udskrevne kubikklasser (jf. pkt. 4.203).

B.

Til indplacering i klassecup-mesterskabet anvendes det opnåede brændstofforbrug (incl. brændstoffillæg). Det gives nedenstående klassecup-point til afgørelse af cup-mesterskabet, uanset antallet af startende mandskaber.

PLACERING	KLASSECUP-POINT
1	50
2	48
3	47
	o.s.v.

D.

Såfremt to eller flere mandskaber i klassens cup-mesterskab har opnået samme brændstofforbrug (incl. brændstoffillæg) får disse mandskaber højest opnåelige antal klassecup-point i forhold til placeringen.

Efterfølgende mandskaber rykker ikke tilsvarende placeringer (klassecup-point) frem.

E.

Afhængig af antallet af afviklede DM/UM-løb, tæller de bedste resultater med deres sammenlagte antal klassecup-point efter nedenstående skema:

Antal løb	8	7	6	5	4	3	2	1
Antal tællende	5	5	4	4	3	2	2	1

F.

Såfremt to eller flere mandskaber har opnået samme antal klassecup-point, er det mandskab bedst placeret, som først opfylder nedenstående krav i den nævnte rækkefølge:

- flest førstepladser i de medregnede løb
- flest andenpladser i de medregnede løb
- flest tredjepladser i de medregnede løb
- højest antal klassecup-point i de fælles medregnede løb.

G.

Der uddeles cup-pokaler til det vindende mandskab i hver af de 8 udskrevne klasser (jf. pkt. 4.203). Pokalen tilfalder den 2. kører, som har opnået flest klassecup-point sammen med køreren i de medregnede afdelinger.

4.217 TANKNING**A.**

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

B.

Afviselser fra bestemmelserne kan kun forekomme efter meddelelse herom senest i: Slutinstruktion 1.

Nogle bilmodeller tankes efter afvigende procedure. Dette skal fremgå af senest: Slutinstruktion 1, hvem det drejer sig om og hvorledes der fraviges standardprocedure ved tankning.

C.

Ved tankning/start skal køretøjet kunne tanke mindst 10 liter brændstof.

D.

Standard tankningsprocedure:

- Køretøjet fuldtankes først vandret på jorden, hvorefter hjulet nærmest tankningsstudsens køres op på en trækloids eller lignende. Klodsen skal være af samme højde for alle mandskaber og må ikke udskiftes under konkurrencen. Højden skal være mellem 15 og 20 cm.
- - Tanken fyldes indtil overfladen af brændstoffet er synlig og står uforandret i 30 sekunder.
- - Brændstofdækslet påsættes, hvorefter føreren starter motoren og kører bilen ned af klodsen og ud på en kort køretur (ens for alle deltagende mandskaber), for at vende tilbage til samme tankningsstand og køre op på klodsen.
- - Brændstofdækslet skrues af og der efterfyldes som ved pind 2.
- - Når der ikke længere er bevægelse i niveauet indføres (med 2 decimaler) det tankede antal liter i kontrolkortet.

- - Tanken lukkes og plomberes. Plombering dog ikke efter tankning/mål.
- Samme tankningsprocedure anvendes ved start og mål.

E.

Tankningsstanderens tællerværk skal være tildækket under tankningsproceduren.

4.218 PARC FERMÉ**A.**

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

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

B.

Enhver kontrolzone/kontrolsted er omfattet af bestemmelserne for PF.

C.

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

D.

Løbsledelse kan angive særskilte regler for anvendelse af parc fermé.

E.

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

4.219 RESPITTID**A.**

Respittiden er den maksimale forsinkelse i forhold til mandskabets idealkøretid.

B.

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

C.

Respittiden skal altid være minimum 20 minutter for hver sektion.

D.

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

E.

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

4.220 RESULTATLISTE**A.**

Resultatlisten skal indeholde følgende oplysninger.

- arrangerende klub
- løbsdato
- eventuelle protesters ordlyd og afgørelse
- tidspunktet for underskrift af resultatliste.

Samt for hvert mandskab

- navn, licensnummer og licenskategorier
- bilmærke
- ccm
- brændstof (benzin/diesel)
- ECE-norm
- tidsstraf
- straf for overskridelse af hastighed
- færdselsstraf
- forbrugt liter brændstof
- reguleret forbrug
- km/l
- forbedring af ECE-norm.