
Rallyrijden voor Rookies Deel 1

Inleiding

Deze tekst is bestemd voor mensen met weinig of geen ervaring op het gebied van rallies voor klassieke auto's zoals georganiseerd door Classic Events. Er worden, heel kort, een aantal basisbegrippen en de soorten controles uitgelegd. Dit is geen vervanging van het reglement, maar een samenvatting van enkele belangrijke punten daaruit.

Er wordt niet ingegaan op de voorbereiding van de auto en het navigeren op zich, maar vooral op de 'procedurele' zaken onderweg, zoals bijvoorbeeld "hoe werkt een Self Start?" Ook worden er de nodige tips gegeven.

Om het overzichtelijk en begrijpelijk te houden wordt in deel 2 pas verder ingegaan op het systeem van de strafpunten, het verliezen en inlopen van tijd etc.

Als appendix is een verklarende woordenlijst opgenomen.

De voorbereiding

De voorbereiding begint uiterlijk na de ontvangst van de routebeschrijving, het 'Road book', zodat het intekenen van de route op de kaarten kan beginnen. Door de kaarten zelf rustig in te tekenen ontstaat er al een beeld van de route dat onderweg kan helpen bij het vinden van de weg.

Sommige delen van de route kunnen nog niet ingetekend worden, dit betreft bij voorbeeld de zogenaamde 'Regelmatigheidsecties' (Regularity sections). De hiervoor benodigde informatie wordt pas onderweg uitgereikt. Ook worden sommige delen van de route in de vorm van Bol-Pijl instructies ('Tulips') gegeven.

Tip: Oefen als rijder en navigator het rijden van regelmatigheidsecties vooraf; met behulp van de tripmeter (Halda, ...) en een stopwatch zo exact mogelijk een bepaalde gemiddelde snelheid aan proberen te houden op basis van een tabel met afstanden en tijden. Iedere seconde telt!

Tip: Lees, zowel rijder als navigator, het reglement goed door. Dit kan onaangename verrassingen voorkomen en bij eventuele onvoorziene omstandigheden weet je of het reglement daar iets over zegt en waar dat ongeveer staat.

Dag 0, Inschrijving / Scrutineering

Normaal gesproken wordt op de dag vóór de start de auto technisch gekeurd (scrutineering) en vindt een documenten controle plaats, waarbij tevens aanvullende documentatie uitgereikt wordt.

Behalve deze formaliteiten, zal deze documentatie ook stukken bevatten die kort na de start van belang zijn, dus zorg dat u weet wat e.e.a. inhoudt en dat het een goede plek krijgt. Dat scheelt het omspitten van de achterbank vlak voor een test! Het kan ook heel goed zo zijn dat er intekeninstructies bij zitten voor regelmatigheidsecties op dag 1.

Als alle formaliteiten geregeld zijn wordt de persoonlijke **Tijdkaart** (Time Card) uitgereikt. Deze is van groot belang voor de hele rally, verlies of verwisseling kost erg veel strafpunten!

Op de tijdkaart staan, per dag, alle controleposten die (maximaal) moeten worden aangedaan, met de tijden waartussen deze posten bemand zullen zijn. Bij de tijdcontroles (TC's / MC's) is ook de tijd vermeld waarop deze moeten worden aangedaan, de 'Standaard tijd'. Deze tijd is de tijd voor de 'fictieve Car 0' (zie verder hieronder bij de start).

De controles hebben een naam en eventueel een omschrijving. De naam bestaat uit het soort controle (MC, TC, TP etc.) en een volgnummer. Het volgnummer bestaat uit het Dag- of Legnummer, een punt en dan het volgnummer van dat type controle. Dus de 3^e Tijdcontrole op dag 2 in de plaats Maastricht heet: TC 2.3 Maastricht.

Dag 1 en verder

De **start** op dag 1 (Leg 1) gebeurt, net als alle dagen, op basis van een '**Startlijst**' waarop voor iedere deelnemer de starttijd is vermeld. De startvolgorde zal iedere dag verschillen, dus let op. De startlijst wordt in het algemeen 's avonds vóór de start gepubliceerd op het 'Mededelingenbord' (Official Notice board), of uiterlijk de volgende dag één uur voor de start van de 1^e deelnemer.

Tip: Houdt dit bord in de gaten, want hierop kunnen diverse officiële mededelingen worden gepubliceerd.

De persoonlijke starttijd bepaalt ook de tijd waarop door u de tijdcontroles van die Leg moeten worden aangedaan (de **Scheduled Time**). Het verschil tussen uw starttijd en de standaardtijd van de fictieve Car 0, moet bij alle tijden van de MC's / TC's op de tijdkaart worden opgeteld. Dus als b.v. de Standaard tijd voor de start (MC 1.1) 8:00 is, en uw starttijd op de startlijst 8:17 dan moet bij alle standaardtijden voor MC's en TC's 17 minuten worden opgeteld om uw Scheduled Time te berekenen.

Tip: vul voor de start uw scheduled times in bij alle TC's en MC's op het daarvoor bestemde deel van uw tijdkaart.

De tijd die door de organisatie gehanteerd wordt (Rallytijd) is de Lokale tijd (LT), rekening houdende met de tijdzone van de startlocatie van die dag. Bij de start is meestal een klok met de juiste tijd beschikbaar, maar indien gebruik gemaakt wordt van het RallySafe 'Track and Trace' systeem kunt u daarmee in de auto u uw eigen klok/horloge synchroniseren met de Rallytijd. Veel GPS'n en radiogestuurde klokken geven ook deze tijd, maar indien aanwezig is de tijd van de RakkySafe leidend.

Tip: Het is verstandig om deze tijd iedere dag te checken of alleen gebruik te maken van de tijd op de RallySafe unit.

De start van de 1^e dag zal (meestal) plaatsvinden onder de startboog, daar zal ook uw tijdkaart worden ingevuld.

In veel gevallen zult u bij de start ook een GPS logger uitgereikt krijgen. Deze dient aan te staan en (met klittenband) een goede plaats op het dashboard te krijgen¹. Deze logger moet aan het eind van de dag, met de tijdkaart, weer worden ingeleverd bij de MC. Deze logger dient in principe als back-up van het 'Track and Trace' systeem in de auto.

De volgende dagen (Legs) zal de start meestal in de lobby van het hotel plaatsvinden. Daar bevindt zich de marshal die, in de startminuut, de tijdkaart invult. Veelal zal dan ook de logger en aanvullende documentatie worden uitgereikt voor die dag, zoals de route van regelmatigheidsstrajecten, testinstructies etc. Er moet getekend worden voor de ontvangst hiervan. Zodra de tijdkaart is ingevuld en de documenten zijn ontvangen bent u gestart, dus de rijder moet (met een warme motor) voor de deur staan.

De 1^e en de laatste controle van de dag (de start en de finish) zijn z.g. **Main Time Controls (MTC's ofwel MC's)**. Dat zijn Tijdcontroles met een aparte status. Bij de start (MC out) mag u b.v. niet meer dan 15 minuten te laat zijn, maar kost het missen van de startcontrole u wel 30 minuten straftijd.

De volgende controle, na de start kan b.v. weer een **TC (Tijdcontrole)** zijn. Deze kan langs de kant van de weg zijn maar ook (meestal) in een café midden in een dorpje. Zie hiervoor de beschrijving in het Road book. TC's zijn herkenbaar aan een wit bord met daarop een rode klok. Het moment waarop u de tijdkaart aanbiedt aan de marshal is bepalend, dus deze ook niet vroeger dan uw 'scheduled time' aanbieden.

Rond het middaguur is er meestal een TC opgenomen op de lunchlocatie. Denk eraan dat u dan vóór die tijd ook gegeten heeft, want daar is de tijd op berekend. Soms zijn er twee TC's op de lunchlocatie, een Lunch-in en een Lunch-out controle.

¹ Een goede plaats is een plaats met zicht op zo'n groot mogelijk deel van de hemel, waar de satellieten zich bevinden.

Een **Passage Control (PC)** is een controle langs de route waarbij de doorkomsttijd niet van belang is. Een PC kan bemand zijn, een post herkenbaar aan een wit bord met een rood stempel symbool, maar de passage kan ook m.b.v. de GPS logger worden geregistreerd. Zonder loggers kan hier ook een stempel aanwezig zijn, of kan het antwoord op een vraag over dat punt genoteerd moeten worden.

Een volgende controle op uw tijdkaart zou de (bemande) start van een **regelmaticheidsectie** kunnen zijn (**Regularity Start Manned, RSM**), b.v. RSM 1.1. Hier staat een marshal (team) om u, zo spoedig mogelijk na aankomst, te starten. De starttijd is alleen van belang voor de regelmatigheidsectie, en staat los van de tijdcontroles. In principe wordt in volgorde van aankomst, om de minuut, gestart. Vergeet niet om vóór de start uw tripmaster en stopwatch op 0 te zetten! Na het aftellen door de marshal rijdt u het traject volgens de route zoals deze door u is ingetekend of b.v. volgens een uitgereikte bol-pijl instructie. De aan te houden snelheid wordt bepaald door een instructie of door een (uitgereikte) lijst met afstanden en tijden. Zie voor een toelichting op de verschillende soorten regelmatigheidsecties Deel 2. Op de sectie zult u één of meer **Timing Points (TP's)** tegenkomen. Deze kunnen bemand zijn of m.b.v. de GPS logger worden gemeten. Bij een bemand Timing Point dient u te stoppen bij de marshal(s) die uw tijdkaart zullen invullen. Uw tijd is al opgenomen voordat u de marshal zag, dus het heeft geen zin meer om extra snel of langzaam te gaan rijden. Inhalen is hier ten strengste verboden want dan komt de tijdwaarneming in de war. Rijdt rustig naar de marshal post en denk aan hun tenen! De tijdmeting gebeurt op alle Timing Points ten opzichte van de start, dus na een (bemande) Timing Point dient u weer zo snel mogelijk op uw oorspronkelijke tijdschema te komen. Een tussentijds Timing Point is herkenbaar aan een wit bord met een gele klok. Het laatste Timing Point van de sectie is herkenbaar aan een wit bord met een rode klok.

Na het laatste timing point vervolgt u de route en gaat u weer over op het tijdschema van de TC's.

Een variant op de bemande start (RSM) hierboven is de **Regularity Self Start (RSS)**. Bij een Self Start is er geen marshal team om u te starten maar wordt uw starttijd bepaald door uw geregistreerde tijd op de voorgaande controle (TC, PC, ...). Op de tijdkaart staat aangegeven na hoeveel minuten uw starttijd ingaat. Dit is ten opzichte van uw werkelijke tijd op die voorgaande controle. Hier heeft u dus de juiste rally tijd op uw klok nodig!

De plaats van de start is aangegeven in het Road Book en wordt veelal nog geïllustreerd met een foto, daarnaast wordt door middel van twee gekruiste oranje pijlen ter plekke de startlijn aangegeven. Het is dus zaak om direct naar het aangegeven punt te rijden, daar te wachten op uw starttijd en dan te vertrekken.

(Let op: Als er zich meerdere deelnemers in dezelfde minuut bij de voorgaande PC of TC melden zouden deze tegelijk moeten starten. De marshal zal dan b.v. 30 seconden extra wachttijd geven aan de 2^e deelnemer.)

Nog een variant is de **Logger Start (RSL)**. Hierbij bepaalt u zelf uw starttijd en wordt deze vastgelegd door de GPS logger. De procedure lijkt erg op de RSS, maar u bent vrij om op iedere hele minuut te starten als u daar klaar voor bent. De tijd waarop u de aangegeven startlijn verlaat is uw starttijd. Zorg dat op dat moment uw stopwatch en uw tripmeter gestart worden. Uw starttijd wordt altijd afgerond (afgekapt) naar de hele minuut, dus als u b.v. om 12:10:10 vertrekt, wordt 12:10:00 als uw officiële starttijd gehanteerd.

Houdt wel rekening met voorwaarden in het reglement om te voorkomen dat men te kort achter elkaar gaat rijden. Dus alleen op de hele minuut starten en niet direct achter een voorganger in dezelfde minuut.

Tests

Er kunnen onderweg verschillende soorten tests worden gehouden. De start van een test (**TS, Test Start**) is vergelijkbaar met een bemande start van een regelmatigheid: zo spoedig mogelijk na aankomst en in volgorde van aankomst. De instructies voor de test worden uiterlijk vlak voor de start uitgereikt, maar meestal 's ochtends bij de start (MC out). Een test kan een z.g. Bogey Time hebben. Het verschil tussen uw tijd en de Bogey Time is dan uw straf tijd. Als er geen Bogey Time is opgegeven is uw rijtijd ook uw straf tijd. Bij de finish (**Test Finish, TF**) en indien aangegeven ook op bepaalde plaatsen tijdens de test, moet u 'a cheval' stoppen, ook wel 'Stop astride' genoemd. Dit betekent dat de auto geheel stilstaat en de voorwielen voor de lijn en de achterwielen achter de lijn staan. Doorschieten levert straf tijd op. Bij de finish stopt de klok pas als de auto geheel stilstaat. Achteruitrijden na doorschieten heeft geen zin meer en levert juist extra strafpunten op i.v.m. het gevaar voor de marshals.

Een aparte vorm van een test is een z.g. **Lap Consistency Test**, zie hiervoor Deel 2.

Tip: Ervaren rijders zeggen vaak "Je kunt op een test niet winnen, alleen maar verliezen." De seconden die je eventueel wint door (te) hard te rijden wegen namelijk niet op tegen de minuten die je verliest als je de verkeerde route rijdt of een pylon omverrijdt. Nog afgezien van de uren/dagen/rally die je verliest als er iets kapot gaat.

Tip: Voor iedere RSM en Test start ziet u op de tijdkaart ruimte voor een **Arrival Time**. Hier kunt u, bij aankomst bij de RSM of de Test, een tijd laten invullen door de marshal als er al erg veel auto's staan te wachten. Als u meer dan 3 minuten moet wachten voor de start worden die extra minuten kwijtgescholden als u te laat bent op de volgende TC.

Er kunnen langs de route ook onaangekondigde controles staan om te controleren of u de juiste route rijdt: **SC's (Secret Check)**. Deze kunnen bemand zijn en zijn dan herkenbaar aan een wit bord met een rood stempel. De doorkomsttijd is hier niet van belang alleen het feit dat de controle is aangedaan. SC's kunnen ook m.b.v. de GPS logger worden gedaan.

In principe zal er, m.b.v. de GPS logger, twee maal per dag een snelheidscontrole (**SPC, Speed Check**) worden gedaan. Deze controles zullen binnen de bebouwde kom zijn. Bij een geconstateerde snelheidsoverschrijding van meer dan 10 km t.o.v. de lokaal toegestane snelheid volgt een bestraffing, tot aan uitsluiting toe! Een Speed Check missen wordt meestal bestraft als het missen van een Secret Check (het heeft dus geen zin om om de dorpjes heen te rijden).

De laatste controle van de dag is weer een **Main Control (MC in)**. Deze is meestal (maar niet altijd) in de lobby van het hotel. U mag op deze MC straffeloos 30 minuten te laat inklokken en onbepert te vroeg inklokken (zodra de MC bemand is). De meest gestelde vraag bij deze MC is: "Mag ik hier te vroeg inklokken?". Het antwoord is dus "Ja dat mag".

De dagresultaten en het klassement zullen zo snel mogelijk gepubliceerd worden op het Notice Board. Ook zullen de individuele resultaten per deelnemer uitgeprint worden. Eventuele vragen of opmerkingen over de resultaten kunt u hierop noteren en aan de wedstrijdleiding overhandigen.

Een voorbeeld van het overzicht met de gedetailleerde resultaten per Leg vindt u op de volgende pagina.

Alle controles van de Leg zijn hier onder elkaar weergegeven en per controle wordt hier (indien van toepassing) vermeld:

Controle, nummer en naam van de controle, zoals op de tijdkaart.

Sched. Time, uw scheduled time, gebaseerd op de startlijst van die dag; hoe laat u hier zou moeten zijn.

Act. Time, uw werkelijke tijd; hoe laat heeft u zich hier gemeld.

Elapsed, de verstreken tijd na de vorige controle of de start van de regelmatigheid.

Ideal Time, de ideale tijd, met name voor regelmatigheidsetappes of tests.

X, een vakje waarin wordt aangegeven of u de controle vanaf de verkeerde richting heeft benaderd, te snel achter uw voorganger bent gestart op een Logger start, of te snel heeft gereden op een speed check.

M, een vakje waarin wordt aangegeven of u de controle heeft gemist.

Late, het aantal seconden (s) of minuten (m) dat u te laat of te vroeg (-) was.

PFL, de eventuele Penalty Free Lateness die u te goed heeft van een voorgaande TC (zie ook bij deel 2).

Penalties, de penalty die u bij de controle hebt opgelopen. Bij regelmatigheidsecties worden de penalties samengevoegd (en evt. gemaximeerd) bij het laatste timing point van die sectie.

Bij test wordt een extra regel opgenomen voor eventuele Test penalties buiten de rijtijd, zoals geraakte pilonnen, geen stop astride etc.

Total, de totale penalties voor die Leg.

Query: Hier heeft u de mogelijkheid om vragen of opmerkingen aan de organisatie te richten over deze uitslag. Geef hier s.v.p. duidelijk aan om welke controle(s) het gaat.

Leg 3 11-9-2012 Flüeli-Ranft --> Bormio (I)

CarNo: 1 Velde / Velde

Lagonda M 45



Controle		Sched. Time	Act. Time	Elapsed	Ideal Time	X	M	Late	PFL	Penalties
01 MC 3.1	Paxmontana	8:38:00	8:38:00			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0 m	0	0:00:00
02 SPC 3.1	Meiringen		9:22:03			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0 m	0	0:00:00
03 TC 3.2	Grimselfpass	10:03:00	10:05:00	1:27:00		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2 m	0	0:02:00
04 A 3.1						<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0 m	0	
05 TS 3.1	Kartbahn Ulrichen	10:33:00	10:40:00			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0 s	0	0:00:00
05 LCnt 3.1	Lap Counter 2 Laps		10:40:18			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0 m	0	0:00:00
06 TPen 3.1	Test Penalties	10:38:00				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0 s	0	0:00:00
06 TF 3.1		10:38:00	10:41:36	0:01:36	0:00:00	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	96 s	0	0:01:36
07 RSS 3.1	Nufenenpass	10:43:00	10:50:00			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0 s	0	0:00:00
08 TP 3.1.1		10:55:43	10:55:40	0:05:40	0:05:43	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-3 s	0	
09 TP 3.1.2		10:58:46	10:58:35	0:08:35	0:08:46	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-11 s	0	
10 TP 3.1.3		11:01:28	11:01:29	0:11:29	0:11:28	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1 s	0	
11 TP 3.1.4		11:08:13	11:08:05	0:18:04	0:18:13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-9 s	0	0:00:24
17 TC 3.3	Oberalppass - LUNCH	13:13:00	13:13:00	3:08:00		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0 m	2	0:00:00
23 SPC 3.2	Castrisch		14:19:36			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0 m	0	0:00:00
24 TC 3.4	Bergun	16:08:00	16:08:00	2:55:00		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0 m	0	0:00:00
25 RSS 3.4	Albulapass	15:53:00	16:13:00			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0 s	0	0:00:00
26 TP 3.4.1		16:18:19	16:18:31	0:05:31	0:05:19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12 s	0	
27 TP 3.4.2		16:23:32	16:23:42	0:10:42	0:10:32	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	10 s	0	
28 TP 3.4.3		16:28:08	16:28:15	0:15:16	0:15:08	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8 s	0	0:00:30
50 MC-In 3.6	Bormio	19:08:00	18:20:39			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	0 m	0	0:00:00
Total:									0:04:30	

Query:

Deel 2

In dit 2^e deel van Rallyrijden voor Rookies wordt wat dieper ingegaan op een aantal belangrijke zaken:

1. Tijdcontroles (te vroeg/te laat komen)
2. Regelmatigheidsecties
3. Tests

1. Tijdcontroles (TC's)

Scheduled timing

De rallies van Classic Events worden verreden volgens het "scheduled timing" systeem (geplande tijden). Dit wil zeggen dat u een tijdstip krijgt dat u de TC moet aandoen in plaats van een bepaalde tijd die u krijgt om van TC naar TC te rijden. Het voordeel van dit systeem is dat u, tot bepaalde hoogte, verloren tijd kunt goedmaken. Dit betekent dat u meer kans hebt om alle TC's te halen ook als er een gedeelte zwaar is.

Uw "scheduled time" bij elke TC zal zijn:

De standaardtijd voor de controle (theoretische auto nummer 0) met daarbij opgeteld het aantal minuten dat u gestart bent na deze Car 0.

Bijvoorbeeld:

Standaard tijd (Car 0) bij de start: 8.00 uur en uw starttijd is 8.17 uur

Uw "scheduled time" bij elke TC zal dan de standaard tijd voor die TC plus 17 minuten zijn. Als de standaard tijd dus 10.00 uur is bij deze TC dan wordt u daar 10.17 verwacht.

Let op dat de startvolgorde elke dag kan wisselen, dit betekent dat de tijd die u bij de standaard tijd moet tellen iedere dag anders kan zijn. Zorg ervoor dat u ruim voor de start uw starttijd weet en zo uw TC tijden voor de start kunt berekenen.

U kunt de volgende tijdstraffen oplopen bij een tijd TC:

2 minuten per minuut te vroeg ingeklokt bij een Tijd controle

1 minuut per minuut te laat ingeklokt bij een tijd controle

Het missen van een controle (meer dan 30 minuten te laat): 30 minuten

Penalty Free Lateness en Verloren tijd inhalen

Als u te laat bent op een tijd TC dan blijft de scheduled time op uw volgende TC onveranderd. Echter, u mag bij de volgende TC het aantal minuten dat u bij de vorige TC hebt verloren weer te laat zijn zonder dat u daar extra straf tijd voor krijgt, dit heet "Penalty Free Lateness" (PFL). Met andere woorden: U hoeft verloren tijd niet in te halen. U mag verloren tijd wel inhalen.

Tip: Wij adviseren u de verloren tijd (zo mogelijk) in te halen, om op die manier weer wat reserve op te bouwen. Denk echter wel aan de verkeersregels.

Tip: Bij sommige rallies is het niet toegestaan om meer dan een bepaald deel in te halen. Raadpleeg hiervoor het reglement van de betreffende rally. In de rallies zoals georganiseerd door Classic Events, geldt deze beperking niet.

Op bepaalde TC's, in principe die aan het eind van elke rallydag (de MC-in), krijgt iedereen een bepaalde penalty free lateness. U mag deze controles dan een bepaald aantal minuten te laat aandoen zonder straf tijd. De bedoeling van deze regel is dat u in geval van druk verkeer in de stad naar het hotel geen straf tijd oploopt. Deze penalty free lateness hoeft u niet te gebruiken, maar doe er uw voordeel mee mocht het nodig zijn.

Wanneer penalty free lateness geldt wordt aangegeven in het Road book, op de tijdkaart, in het reglement, of in een officieel bulletin.

Early arrival

Early arrival penalties krijgt u alleen wanneer u voor uw scheduled time inklokt bij een TC. Op de laatste TC van de Leg, de MC-in, mag wel straffeloos te vroeg ingeklokt worden.

Anders dan bij te laat inklokken mag u deze tijd niet "meenemen" naar uw volgende TC. Bij elke TC dat u te vroeg inklokt zult u straf tijd krijgen.

Voorbeelden:

Voorbeeld 1 (PFL)

TC 1 Scheduled time 10:24 Kloktijd 10:26
 2 minuten te laat => 2 minuten straf

TC 2 Scheduled time 11:14 Kloktijd 11:16
 2 minuten te laat, maar deze mag u meenemen van de vorige TC dus geen straf tijd.

Voorbeeld 2 (Early)

TC 1 Scheduled time 10:24 Kloktijd 10:22
 2 minuten te vroeg => 4 minuten straf tijd.

TC 2 Scheduled time 11:14 Kloktijd 11:12
 Weer 2 minuten te vroeg, weer 4 minuten straf tijd.

Maximum Permitted Lateness en controles overslaan

Bij de meeste TC's geldt dat als u meer dan 30 minuten te laat inklokt dit geldt als het missen van de controle, u krijgt dan de maximale straf tijd van 30 minuten (zonder aftrek van evt. PFL). In Engeland hebben ze het dan over OTL: Over the Time Limit.

U krijgt hiervoor bij de volgende TC geen penalty free lateness, dus als u deze volgende TC ook 31 min of meer te laat inboekt krijgt u wederom maximale straf tijd. Het is dus zaak om zo snel mogelijk weer binnen die 30 min. te komen.

Tip: Het kan dan verstandig zijn hiertoe een TC over te slaan.

Bij de 1^e TC die u weer binnen de 30 minuten te laat aandoet wordt wel weer rekening gehouden met de PFL die u nog had van de laatste TC (die u binnen de 30 minuten te laat had aangedaan).

Voorbeeld

TC	Te Laat	PFL vorige TC	Penalty
2	0	0	0
3	20	0	20
4	35 (= gemist)	-	30
5	33 (= gemist)	-	30
6	25	20 (TC 3)	5

2. Regelmatigheidetappes

In een regelmatigheids etappe moet er zo strak mogelijk met een bepaalde gemiddelde snelheid gereden te worden.

Een regelmatigheidetappe kan één of meerdere timing points hebben. Het laatste timing point wordt aangegeven met een rood controlebord. De tussenliggende timing points worden aangegeven met een geel controlebord. De gemiddelde snelheid (ideale tijd) wordt steeds berekend van start tot timing point, dus niet tussen de timing points onderling.

Er zijn diverse soorten regelmatigheidetappes:

Conventioneel

Dit is een regelmatigheidetappe waarbij er met één gemiddelde snelheid moet worden gereden. Deze regelmatigheidetappe kunt u op uw eigen tabellenboek rijden. Eventueel kan er van snelheid gewisseld moeten worden na een bepaalde afstand.

Benularity

Bij deze regelmatigheidetappe krijgt u per etappe een tabel van de organisatie met daarin de tijden bij de afstanden. In deze tabel zal de snelheid variëren, deze snelheidwisselingen kunnen worden aangegeven in de tabel maar dit is niet noodzakelijkerwijs het geval.

Jogularity

Een Jogularity kan zijn uitgevoerd als conventioneel of als een Benularity maar anders dan de andere regelmatigheidetappes wordt een Jogularity uitgezet aan de hand van herkenningspunten op de route. Bij de herkenningspunten worden de afstanden en de tijden gegeven. De Timing Points zullen niet, zoals in de UK, bij een herkenningspunt zijn.

In alle gevallen wordt getimed op de seconde. Iedere seconde verschil tussen de ideale tijd en uw tijd levert (1 of meer secondes) straf op.

3. Tests

Tests worden in principe op afgesloten terreinen verreden. In deel 1 is al ingegaan op de 'manoeuvrability test': te rijden route, wrong test, stop astride, pilonnen etc.

Lap Consistency test

Dit is een speciale vorm van een "closed circuit test". De test wordt gereden op een circuit dat gesloten is voor het normale verkeer, dus geen last van tegenliggers. In zijn algemeenheid bestaat de test uit een aantal rondjes op het circuit: een opwarmronde, een referentieronde en enkele ronden die in dezelfde tijd gereden moet worden als de referentie ronde (testrondes).

Meestal wordt het circuit opgereden vlak na de finishlijn en weer verlaten vlak voor die finishlijn.

Na de laatste testronde rij je dus nog bijna een hele ronde over het circuit voordat je er af kan.

De referentieronde moet gereden worden met een snelheid die een bepaald minimum en een maximum heeft, corresponderend met een minimum en een maximum rondetijd. Te snel of te langzaam betekent een "Wrong test".

De zelf bepaalde tijd van de referentieronde is de norm voor de 2 of 3 volgende testronden. Uiteraard is de finish van de referentieronde meteen de start van de eerste testronde en zo verder.

Een ronde te veel of te weinig rijden betekent een 'Wrong test' (3 min. penalty), dus let goed op het aantal keren dat u de finishlijn passeert.

Iedere seconde afwijking van de referentietijd levert penalties op.

Tip:

2 stopwatches of een stopwatch die aparte laptijden geeft, kan hier dus handig zijn.

Bedenk van te voren hoeveel keer u de finishlijn moet (mag) passeren, hoe u het aantal rondes (finishlijn passages) en de tijden van de referentieronde en testrondes gaat bijhouden.

Tijdwaarneming gebeurt (handmatig) op de finishlijn, ofwel met de GPS logger.

Net als bij een gewone test kan er, in geval van grote drukte, een Arrival time gevraagd worden. De tijden van opgaan en verlaten van het circuit worden ook vastgelegd op de tijdkaart, maar deze zijn niet direct van belang voor de berekening van de rondetijden of penalties.

Verklarende woordenlijst (alfabetisch)

Age Group / Leeftijdsgroep

De leeftijdsgroep waarin het bouwjaar de auto valt

Arrival Time

De aankomsttijd bij een bemande start van een regelmatigheidssectie of een Test. Deze kan van belang zijn als er een grote groep deelnemers staat te wachten en u hierdoor meer dan 3 minuten vertraging oploopt.

Bogey time

De voorgeschreven doorlooptijd bij het rijden van een test. Afwijkingen van deze tijd levert strafpunten op.

Bol-Pijl instructies / Tulips

Route instructies op basis van het 'bolletje - pijltje' systeem (bekend geworden door de Tulpenrallye).

Symbolen waarbij men van het bolletje naar de punt van de pijl moet rijden.

Category [/ Route]

Een indeling van de deelnemers in categorieën, b.v. Trial, Vintage en Challenge.

Voor alle deelnemers binnen een bepaalde category gelden dezelfde route, controles, tijden etc.

Class / Klasse

Een indeling van de auto's naar cilinderinhoud.

De indeling van de deelnemers is eerst in Category, dan in Age Group en dan in class.

Clerk of the Course / Wedstrijdleider

Deze is verantwoordelijk voor de uitvoering van het gestelde in het reglement.

Dag

Elk deel van de rally, gescheiden door een overnachting.

GPS Logger

Ingebouwde of losse GPS met geheugen. Hiermee wordt iedere seconde de tijd, de positie en de snelheid van de auto vastgelegd. Op basis van deze gegevens worden door de organisatie Timing Points, Passage Controls, Secret Checks en Speed Checks uitgevoerd.

Leg

Elk deel van de rally, gescheiden door een van te voren vastgestelde minimum pauze.

MC (Main Control)

De eerste en de laatste controle van de Leg (MC out en MC in).

Mededelingenbord (Notice Board)

Het bord, meestal in de lobby van het hotel geplaatst, waarop (officiële) mededelingen worden gepubliceerd.

Official Bulletin

Officiële mededeling in aanvulling op of ter correctie van het reglement (zie ook Route Bulletin.)

OTL (Over Time Limit)

De situatie waarbij een deelnemer meer dan de maximale tijd na zijn Scheduled Time een MC of TC aandoet. Zie Deel 2.

PFL (Penalty Free Lateness)

De tijd (binnen een bepaald maximum) die men straffeloos te laat mag zijn op een TC of MC, doordat men op een vorige TC te laat was of als algemene regel. Zie Deel 2.

Rally

Evenement met een voorgeschreven gemiddelde snelheid dat in het geheel of gedeeltelijk plaats vindt op wegen of terreinen die open staan voor het normale verkeer. Een rally begint bij de documentencontrole/technischekeuring en eindigt na afloop van de prijsuitreiking.

Rallytijd

De tijd die door de organisatie gehanteerd wordt bij de controles. Deze is afgeleid van de GPS tijd, rekening houdende met de tijdzone van de start van die dag.

Reglement / Regulations

De bepalingen volgens welke het evenement georganiseerd is en verreden wordt.

Regularity Section / Regelmatigheidsectie

Een traject waarop met een bepaalde, gemiddelde, snelheid gereden moet worden.

Road book / Routeboek

De vooraf verstrekte informatie waarin de te rijden route staat aangegeven en alle andere noodzakelijke en nuttige informatie over de rally.

Route bulletin (Route amendment)

Een mededeling met betrekking tot b.v. een wijziging van de te volgen route/tijdschema.

RSM (Regularity Start Manned)

Bemande start van een Regularity Section.

RSS (Regularity Self Start)

Start van een Regularity Section waarbij de starttijd bepaald wordt door de geregistreerde tijd op de voorgaande TC of PC plus een aantal minuten.

RSL (Regularity Start Logger)

Start van een Regularity Section waarbij de starttijd geregistreerd wordt door de GPS logger op het moment dat u de startlijn passeert.

Scheduled Time

De tijd waarop u een MC of TC moet aandoen.

SPC (Snelheidscontrole / Speed Check)

Secretary / Wedstrijd secretaris

Sector

Elk deel van de rally tussen: - de start van de 1^e deelnemer en de 1^e hergroepering.
- tussen 2 hergroeperingen.
- tussen de laatste hergroepering en de finish van een leg.

Standard Time

De tijd waarop de fictieve Car 0 een MC of TC aan zou moeten doen.

Stop Astride / Stop à cheval

Het stoppen (en stilstaan) van de auto met de voorwielen vóór de lijn en de achterwielen erachter.

Test

Een traject, meestal op een afgesloten terrein, waar volgens een bepaald patroon gereden moet worden. Afwijking van het voorgeschreven patroon of het raken van een pylon, wordt bestraft.

TC (Tijdcontrole / Time Control)

Controle waar men zich in de juiste minuut moet melden.

Tijdkaart / Time Card

De persoonlijke kaart waarop alle controles zijn aangegeven en waarop (door de marshals) de gerealiseerde tijden worden genoteerd. De op de tijdkaart aanwezige chip maakt integraal deel uit van de tijdcontrolekaart.

TP (Timing Point)

Een tussentijds- of eindcontrole punt op een regelmatigheidssectie (tijdmeting op de seconde).